

Bruxelles, 18. svibnja 2018.
(OR. en)

8922/18

**Međuinstitucijski predmet:
2018/0143 (COD)**

**CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134**

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	17. svibnja 2018.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2018) 284 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o utvrđivanju emisijskih normi CO ₂ za nova teška vozila

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2018) 284 final.

Priloženo: COM(2018) 284 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Europska unija obvezala se na izbjegavanje klimatskih promjena ograničavanjem globalnog zagrijavanja na vrijednost znatno ispod 2 °C, u skladu s obvezama iz Pariškog sporazuma. Smanjenje emisija stakleničkih plinova ključni je preduvjet za ispunjenje te obveze.

Jedan od ciljeva klimatskog i energetskeg okvira EU-a do 2030. smanjivanje je emisija stakleničkih plinova unutar EU-a od najmanje 40 % u usporedbi s razinama iz 1990. Ako se taj plan želi u potpunosti ispuniti, uz izbjegavanje troškova i ozbiljnih učinaka klimatskih promjena, svi sektori moraju dati doprinos.

Sektor cestovnog prometa od ključne je važnosti za smanjivanje emisija stakleničkih plinova i dekarbonizaciju gospodarstva EU-a. Laka vozila (osobni automobili i laka gospodarska vozila (kombiji)) već su uključena u ograničavanje emisija, a 2017. predloženo je zakonodavstvo¹ kojime bi se s time nastavilo i nakon 2020.

Cestovni prijevoz robe neophodan je za razvoj trgovine na europskom kontinentu. Kamionima se kopnom prevozi oko 70 % tereta i obavljaju temeljne javne usluge. Sektor cestovnog teretnog i putničkog prometa uglavnom obuhvaća mala i srednja poduzeća (MSP-ove), s više od 600 000 poduzeća diljem EU-a koja zapošljavaju gotovo 3 milijuna ljudi. Još 3,5 milijuna ljudi zaposleno je u proizvodnji, popravcima, najmu, osiguranju i prodaji kamiona.

Dok emisije CO₂ iz teških vozila, tj. kamiona i autobusa čine oko 6 % ukupnih emisija EU-a i 25 % emisija CO₂ u cestovnom prijevozu u Europskoj uniji, trenutačno nisu regulirane na razini EU-a. Iz toga proizlaze tri glavna problema.

Prvo, predviđa se da će emisije CO₂ iz teških vozila bez ikakvog dodatnog djelovanja porasti za 9 % u razdoblju od 2010. do 2030., zbog povećane prijevozne djelatnosti. Kao što je prikazano u procjeni učinka² priloženoj emisijskim normama za CO₂ za laka vozila nakon 2020., potrebne su daljnje mjere u sektoru cestovnog prometa kako bi se ispunili nacionalni ciljevi postavljeni u okviru Uredbe o raspodjeli tereta za 2030.

Drugo, postoji mogućnost ušteda na potrošnji goriva kao i niži računi za prijevoznike i njihove klijente. Iako su troškovno učinkovite tehnologije za smanjenje emisija lako dostupne, nisu široko rasprostranjene na tržištu teških vozila. To ne ide u korist prijevoznicima, posebice MSP-ovima ili mikropoduzećima, kojima su troškovi goriva više od jedne četvrtine ukupnih troškova poslovanja.

Treće, proizvođači teških vozila iz EU-a suočavaju sa sve većom konkurencijom na globalnom tržištu jer su Sjedinjene Američke Države, Kanada, Japan i Kina već provele regulatorne mjere za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila. Proizvođači iz automobilskeg sektora EU-a moraju održati korak s tehnološkim napretkom na tim tržištima ako žete zadržati vodeću poziciju na području učinkovite potrošnje goriva.

¹ COM(2017) 676 final

² COM (2017) 650 final

Postoji niz različitih elemenata zakonodavstva EU-a relevantnih za dekarbonizaciju cestovnog prometa kojima se u određenoj mjeri rješavaju navedeni problemi. To se odnosi na ponudu, potražnju, gospodarske i razvojne instrumente. Međutim, te mjere nisu dovoljne za rješavanje ključnih prepreka na tržištu koje otežavaju prihvaćanje energetski učinkovitih tehnologija.

Prijedlogom emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila utvrđuje se dodatna mjera na strani ponude na razini cijelog EU-a s namjerom rješavanja tih prepreka na tržištu, sa sljedećim glavnim ciljevima:

- smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila u skladu sa zahtjevima klimatske politike EU-a i Pariškog sporazuma, uz smanjenje onečišćenja zraka u gradovima,
- smanjenje operativnih troškova za prijevoznike od kojih su većina MSP-ovi, a u širem smislu prijevoznih troškova za potrošače, ovisno o uštedama goriva,
- održati tehnološko i inovacijsko vodstvo europskih proizvođača teških vozila i dobavljača sastavnih dijelova za njih.

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

Ovaj prijedlog dio je trećeg paketa za mobilnost. Ovim se prijedlogom ispunjava i prethodna obveza preuzeta u okviru Europske strategije za mobilnost iz 2016., čiji su ciljevi smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prijevozu u 2050. za najmanje 60 % u odnosu na razine iz 1990. i postavljanje emisijskih normi CO₂ za teška vozila.

Prijedlog je u skladu s drugim mjerama postojeće politike mobilnosti EU-a koje utječu na regulatorno okruženje, nadopunjuje ih i potiče mobilnost s niskom razinom emisija u sektoru teških vozila, poput Uredbe o certificiranju³, Uredbe o izvješćivanju i praćenju⁴, homologacijskog sustava EU-a, Direktive o eurovinjeti⁵, Direktive o kvaliteti goriva⁶, Direktive o čistim vozilima⁷, Direktive o najvećoj dopuštenoj masi i najvećim dopuštenim dimenzijama⁸ i Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva⁹.

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

Ovim se prijedlogom pridonosi prijelazu na niskougljično, sigurno i konkurentno gospodarstvo te pomaže postizanju cilja smanjenja emisija od najmanje 40 % u sklopu Strategije energetske unije¹⁰. Također se pomaže državama članicama u postizanju nacionalnih ciljeva smanjenja emisija u okviru Uredbe o raspodjeli tereta¹¹.

Naposljetku, prijedlog je u skladu s angažmanom Unije na globalnoj razini radi ostvarivanja ambicioznih klimatskih ciljeva iz sporazuma sklopljenog u Parizu na 21. zasjedanju Konferencije stranaka UN-a (COP21).

Budući da se njime rješavaju pitanja koja se odnose na vodeći tehnološki i inovacijski položaj automobilske industrije EU-a, prijedlog je u skladu s Obnovljenom strategijom industrijske

³ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 o određivanju emisija ugljičnog dioksida i potrošnje goriva teških vozila.

⁴ COM(2017) 0279 final

⁵ Direktiva 2011/76/EU

⁶ Direktiva 2009/30/EZ

⁷ Direktiva 2009/33/EZ

⁸ Direktiva 2015/719/EU

⁹ Direktiva 2014/94/EU

¹⁰ COM(2015) 080 final

¹¹ COM(2016) 482 final

politike¹², u kojoj se ističe da je moderna i konkurentna automobilska industrija ključna za gospodarstvo EU-a. Nadalje, poticanjem uvođenja novih tehnologija za uštedu goriva, prijedlog pridonosi ostvarivanju ciljeva Unije u pogledu otvaranja radnih mjesta i rasta.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Člancima od 191. do 193. Ugovora u funkcioniraju Europske unije određuju se nadležnosti EU-a u području klimatskih promjena. Konkretno, one su pravna osnova za djelovanje u pogledu potrošnje goriva i emisija CO₂ teških vozila.

EU je već poduzeo mjere u području emisija CO₂ vozila: donošenjem uredbi (EZ) 443/2009 i (EU) 510/2011 kojima se utvrđuju granične vrijednosti emisija CO₂ iz automobila i kombija. Komisija je donijela i Prijedlog uredbe o praćenju emisija CO₂ i potrošnji goriva novih teških vozila te izvješćivanju o tim parametrima. Te se uredbe temelje na poglavlju Ugovora o okolišu, odnosno na članku 192. UFEU-a.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Nužnost djelovanja EU-a

Klimatske promjene su problem s prekograničnim utjecajem, a uz to je nadležnost podijeljena između EU-a i država članica. Cestovni prijevoz roba također ima prekograničnu dimenziju, s obzirom na posebne usluge koje pruža. Prijevoz robe ne odvija se samo unutar zemlje, nego i među državama članicama, a teškim vozilima može se trgovati diljem EU-a.

Sukladno tome, djelovanje EU-a opravdano je s obzirom na prekogranični utjecaj klimatskih promjena i potrebu zaštite jedinstvenih tržišta cestovnog prijevoza roba kao i teških vozila.

Bez djelovanja na razini EU-a trebalo bi se osloniti na inicijative država članica za smanjenje emisija teških vozila. Međutim, mnoge države članice trenutačno primjenjuju povlaštene porezni tretman za gorivo koje se koristi u sektoru teških vozila i ne postoje signali da bi se to moglo promijeniti u budućnosti. Trenutačne razine poreza na gorivo nisu dovele do povećanja učinkovitosti potrošnje goriva.

Usto, takve su odluke na državama članicama i malo je vjerojatno da će one zajednički povećati razine poreza na gorivo toliko da bi to potaknulo znatno povećanje učinkovitosti. Povrh toga, porezna politika EU-a podliježe jednoglasnom odlučivanju što otežava usklađivanje tog područja politike.

Zato moguće povećanje poreza na gorivo može biti samo dopunska mjera, ali ne može zamijeniti utvrđivanje emisijskih normi CO₂.

Nadalje, ako bi se djelovanje prepustilo državama članicama, mogli bi se uspostaviti različiti nacionalni sustavi, npr. ovisno o postavljenim ciljevima u okviru Uredbe o raspodjeli tereta. Kad bi se to dogodilo, imali bismo različite ciljeve razine i konstrukcijske parametre za koje bi bio potreban niz tehnoloških rješenja, a tako bi se smanjila ekonomija razmjera i fragmentiralo jedinstveno tržište.

Budući da proizvođači imaju različite udjele u tržištu vozila u različitim državama članicama, na njih bi različita nacionalna zakonodavstva različito utjecala te bi moglo doći do narušavanja tržišnog natjecanja.

Stoga je potrebno koordinirano i komplementarno djelovanje politike na europskoj razini.

¹² COM(2017) 479 final

Dodana vrijednost djelovanja EU-a

S obzirom na postojeće jedinstveno tržište za nova teška vozila, najisplativije je osigurati usklađeno djelovanje i utvrditi ciljne vrijednosti emisija CO₂ novih teških vozila na razini EU-a. Čak i da sve države članice moraju utvrditi regulatorne zahtjeve za emisije CO₂ novih vozila, loša koordinacija među njima mogla bi povećati troškove usklađivanja za proizvođače te obeshrabiliti konstruiranje ekonomičnih teških vozila zbog rascjepkanosti europskog tržišta.

Dobavljači sastavnih dijelova i proizvođači vozila imali bi dodatne troškove uslijed nepostojanja zajedničkih standarda i zajedničkih tehničkih rješenja ili konfiguracija vozila. Međutim, na kraju bi bili preneseni na potrošače koji bi skuplje plaćali vozila.

Automobilskoj industriji potrebna je što je moguće viša regulatorna sigurnost prije velikih kapitalnih ulaganja potrebnih za maksimiranje ekonomičnosti potrošnje novih vozila, a osobito za prijelaz na alternativne pogonske sklopove. Norme usklađene na razini Unije nude tu sigurnost na dugo razdoblje planiranja i nije ih moguće provesti na razini država članica na podjednako djelotvoran i pouzdan način.

- **Proporcionalnost**

Odabranim politikama obuhvaćenima ovim prijedlogom nastoji se regulirati emisije CO₂ iz teških vozila. Prijedlog obuhvaća samo ono što je potrebno za postizanje ciljeva.

S obzirom na to, prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti. Prijedlogom se utvrđuju novi standardi na troškovno učinkovit način kako bi se postiglo potrebno smanjenje emisija CO₂ iz novih teških vozila i kombija u skladu s dogovorenim klimatskim i energetskeim okvirom EU-a do 2030., istodobno osiguravajući pravilnu raspodjelu tereta među proizvođačima.

U poglavlju 7. procjene učinka priložene ovom prijedlogu razmatraju se aspekti proporcionalnosti svake od navedenih odluka o politici.

- **Odabir instrumenta**

Uredba se smatra primjerenim pravnim instrumentom jer se njome osigurava potrebno jamstvo da proizvođači poštuju emisijske norme CO₂, a ne zahtijeva se prenošenje u zakonodavstvo država članica. Cilj EU-a primjenjuje se na Uniju u cjelini. Stoga je potrebno osigurati da se u svim državama članicama primjenjuje jedinstven pristup. Nadalje, kao što je prethodno objašnjeno, potreban je usklađen pristup kako bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja i rizik od fragmentacije unutarnjeg tržišta.

Taj izbor je i u skladu s emisijskim normama CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđene u uredbama (EZ) 443/2009 i (EU) 510/2011.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- **Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Nije se mogla provesti ni jedna evaluacija zbog nepostojanja zakonodavstva EU-a o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za teška vozila.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je tražila povratne informacije od dionika na sljedeće načine:

- (a) javnim internetskim savjetovanjem (od 20. studenoga 2017. do 29. siječnja 2018.)

- (b) radionicom za dionike (16. siječnja 2018.),
- (c) sastancima s relevantnim sektorskim udruženjima koja zastupaju proizvođače vozila, dobavljače sastavnih dijelova i materijala te dobavljače goriva;
- (d) sastancima s tijelima država članica, proizvođačima vozila, dobavljačima, socijalnim partnerima i nevladinim organizacijama;
- (e) dokumentima o stajalištu koje podnose dionici i države članice.

Sažeti prikaz savjetovanja s dionicima nalazi se u Prilogu 2. procjene učinka ovog Prijedloga.

Glavni rezultati savjetovanja s dionicima sažeti su u nastavku.

Na pitanje da po važnosti poredaju njima poželjne opcije za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila i doprinos energetske i klimatske politike za 2030., svi dionici dali su prednost zakonodavstvu kojim se utvrđuju emisijske norme CO₂ iz teških vozila na razini EU-a.

Međutim, iako se sve organizacije civilnog društva zalažu za obvezujuće ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ iz teških vozila na razini EU-a, neki proizvođači teških vozila i njihova udruženja skloniji su drugim mjerama u okviru sveobuhvatnog pristupa koji obuhvaća zakonodavstvo kojime se definira sustav označivanja CO₂ na razini EU-a, uključivanje sektora prometa u sustav trgovanja emisijama EU-a, druge poticaje poput poreza na gorivo na nacionalnoj razini ili naplate cestarina na temelju CO₂.

Iako uspostava emisijskih normi CO₂ za teška vozila nije opcija kojoj proizvođači daju prednost, predlažu postavljanje ciljanih vrijednosti emisija CO₂ za 2025. i 2030. u donjem dijelu raspona koji se razmatra u okviru procjene učinka te pozivaju na preispitivanje cilja za 2030. početkom 2020-ih.

Nevladine organizacije za okoliš podupiru jedinstvene ciljne vrijednosti emisija CO₂ koje će se primjenjivati od 2025. nadalje na razini koja odgovara višem dijelu raspona koji se razmatra, istodobno napominjući da se cilj za 2030. odredi u kasnijoj fazi.

U pogledu poticaja za vozila s nulnim i niskim emisijama (ZEV/LEV), proizvođači su izrazili preferenciju za uvođenje sustava posebnih olakšica u sklopu kojega bi se ta vozila brojila više puta za ispunjavanje specifične ciljne vrijednosti CO₂ proizvođača. Nevladine organizacije za zaštitu okoliša zalažu se za ovlasti kojima bi se proizvođačima nametnula obveza registracije minimalnog udjela ZEV/LEV-ova ili fleksibilne ovlasti kojima bi ciljne vrijednosti emisija CO₂ proizvođača bile ublažene ako nadmaše referentnu vrijednost udjela ZEV/LEV-ova.

Troškovno učinkovitu provedbu podržavali su svi dionici. Proizvođači su dali prednost najširoj mogućoj fleksibilnosti, a nevladne organizacije poduprle samo sustav trgovanja. Većina dionika podržava uspostavljanje postupka za procjenu reprezentativnosti certificiranih normi CO₂ u odnosu na stvarne emisije tijekom vožnje.

• **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Za kvantitativnu procjenu gospodarskih i društvenih utjecaja opcija politike te njihova utjecaja na okoliš, izvješće o procjeni učinka oslanja se na skup načina provedbe i posebni skup krivulja troškova kojima je obuhvaćen širok spektar tehnologija za smanjenje emisija CO₂ kod teških vozila.

Tu krivulju troškova koja demonstrira potencijal smanjenja CO₂ i troškove za više od 50 tehnologija razvili su izvođači Komisije¹³ i Zajednički istraživački centar¹⁴ u sklopu ispitivanja.

PRIMES-TREMOVE model upotrebljava se za razvoj projekata u sektoru cestovnog prometa za niz scenarija. Komisija dosljedno koristi taj model za svoje klimatske, energetske i prometne inicijative. Usto, model DIONE koji je razvio GU JRC koristio se za procjenu troškova, a makroekonomski model EXIOMOD koristio se za kvantificiranje utjecaja na BDP i sektorski promet.

Dodatne informacije prikupljene su putem ispitivanja naručenih od vanjskih suradnika i u koja je bio uključen Zajednički istraživački centar u kojima je prvenstveno riječ o sljedećim temama:

- elementi koji bi mogli utjecati na industrijsku konkurentnost i zapošljavanje;
- utjecaj različitih regulatornih pristupa, regulatornih parametara i mogućih elemenata konstrukcije (postupaka provedbe);
- utjecaj na emisije stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari.

Informacije o podacima i upotrijebljenim analitičkim modelima prikazane su u poglavlju 6. i Prilogu 4. o procjeni učinka.

• **Procjena učinka**

Procjena učinka uz ovaj prijedlog pripremljena je i razvijena u skladu s primjenjivim smjernicama za bolju regulativu. Odbora za nadzor regulative izdao je negativno mišljenje o prvoj verziji 4. travnja 2018.

Poboljšanja prema preporuci Odbora uključena su u izmijenjenu verziju. To se odnosi na sljedeće glavne elemente: (1) pojašnjenja i proširenja analiza tržišnih nedostataka, osobito u pogledu tržišne asimetrije informacija; (2) daljnja analiza, bolje predstavljanje i objašnjenje lako dostupnih i budućih tehnologija kao i s njima povezanih nesigurnosti, uključujući uvrštavanje tabličnog sažetka tehnologija; (3) bolje predstavljanje prošlih i budućih strategija Komisije za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila do 2030.; (4) više informacija o osnovnim pretpostavkama na kojima se temelje izračuni o očekivanim uštedama.

Odbor za regulatorni nadzor drugoj verziji procjene učinka dao je pozitivno mišljenje 19. travnja 2018. Konačna verzija uključuje dodatna poboljšanja prema preporuci Odbora u konačnom mišljenju: (1) više informacija o važnosti prijašnjeg rada na mjerenju, certificiranju, praćenju i izvješćivanju, za reguliranje emisija CO₂ u sektoru teških vozila; (2) bolja objašnjenja inercije u razvoju novih tehnologija za uštedu goriva i kako nesigurnosti na tržištu mogu dovesti prijevoznike do nedovoljnih ulaganja u tehnologije uštede goriva.

Opcije politike

Opcije politike koje se razmatraju u procjeni učinka sažete su u pet glavnih elemenata za rješavanje utvrđenih problema i ostvarivanje ciljeva politike.

¹³ „Teška vozila – potpora za pripremu procjene učinka za CO₂”, ispitivanje koje su za Komisiju proveli TNO, TUG, CE Delft i ICCT, izvješće će biti objavljeno.

¹⁴ „Krivulje troškova i procjena troškova za smanjenje emisija CO₂ kod teških vozila – jačanje modela DIONE”, Zajednički istraživački centar, za objavu.

1) Ciljane vrijednosti emisija CO₂ voznog parka EU-a (područje primjene, parametri, jedinice parametara, razina, vremenski raspored)

Pri utvrđivanju ciljanih vrijednosti emisija CO₂ voznog parka EU-a sljedeći su aspekti uzeti u obzir: područje primjene, parametri, jedinice parametara, razina, vremenski raspored.

S obzirom na područje primjene prijedloga, opcije koje se razmatraju bile su obuhvaćanje četiri glavne skupine vozila koje su obuhvaćene Uredbom o certificiranju od 1. siječnja 2019. ili za obuhvaćanje samo najbrojnije skupine, u oba slučaja koristeći norme za CO₂ za vozila kao cjeline. Treća analizirana mogućnost dodana je normama za emisije CO₂ samo iz motora.

Opcija kojoj se daje prednost obuhvaća četiri skupine vozila s najvišim razinama emisija CO₂, primjenjujući norme za CO₂ za vozila kao cjeline. Time se osigurava najveća moguća djelotvornost u pogledu ekološke koristi i dodane vrijednosti.

Uzimajući u obzir parametre ciljeva, razmotrene mogućnosti uključuju pristup „od spremnika do kotača” (TTW) i od „od kotača do kotača” (WTW). Što se tiče jedinica parametara za izražavanje ciljeva, razmotrene su tri opcije i svaka od njih različito pristupa upotrebi teških vozila.

Opcija kojoj se daje prednost jest korištenje pristupa TTW s ciljevima postavljenima u g CO₂/tkm. Time se osigurava dosljednost u odnosu na postojeće regulatorne prakse, izbjegavanje dvostrukog reguliranja i zabune odgovornosti između proizvođača i dobavljača goriva. Jedinica parametara u potpunosti uzima u obzir upotrebu obuhvaćenih kamiona.

Procijenjen je širok raspon ciljnih razina različitih vremenskih okvira, uzimajući u obzir mišljenja dionika.

S obzirom na provedene analize, mogućnost kojoj se daje prednost jest mogućnost da postave obvezujući ciljevi za smanjenje emisija CO₂ iz 2025. u usporedbi s razinama iz 2019., na temelju primjene dostupnih troškovno učinkovitih tehnologija. Za 2030. postoji viša razina nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne. Zbog toga je opcija kojoj se daje prednost jest odrediti samo ambiciozni cilj za 2030. Rani pregled trebao bi se stoga provesti u 2022. kako bi se: i. utvrdio obvezni cilj za 2030.; ii. procijenili načini provedbe; iii. preispitalo područje primjene kako bi se obuhvatili i kamioni, kao i autobusi i prikolice.

Takvim će se pristupom osigurati jasan i rani signal za ulaganja na srednjoročna očekivanja te pomoći državama članicama u postizanju ciljeva određenih u okviru Uredbe o raspodjeli tereta.

2) Raspodjela ciljanih vrijednosti voznog parka EU-a po skupinama vozila i proizvođačima

Iako ciljana vrijednost CO₂ na razini voznog parka vozila EU-a definira ukupnu razinu ambicija, njezina praktična primjena zahtijeva razmatranje sastava voznog parka proizvođača u pogledu njegove distribucije na različite skupine vozila. Ispunjavanje ciljeva morat će se demonstrirati na razini proizvođača. Mogućnosti raspodjele uzete u obzir uključuju zasebne ciljeve za podskupinu teških vozila ili jedan cilj po proizvođaču, izračunat kao ponderirani prosjek svih podskupina ciljeva, uzimajući u obzir broj vozila u svakoj podskupini i njihovu upotrebu.

Opcija kojoj se daje prednost jest imati jednu ponderiranu prosječnu ciljnu vrijednost za svakog proizvođača. Ova mogućnost je postigla najbolje rezultate u smislu učinkovitosti i proporcionalnosti. Omogućuje fleksibilnost dopuštanjem osiguravanja ravnoteže u slučaju slabijih i boljih rezultata vozila u podskupinama.

3) Potpore za vozila s nultim ili niskim emisijama (LEV/ZEV)

U procjeni učinka razmatrale su se četiri vrste posebnih poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama (ZEV/LEV). To uključuje posebne olakšice, jednosmjerni i dvosmjerni sustav bonusa i dugova povezan s ciljevima, kao i ovlasti.

Osim toga, ocijenjena je varijanta kojim su prošireni poticaji za vozila ZEV/LEV koji obuhvaćaju i druga teška vozila kao što su autobusi i kamioni koji u početku ne podliježu ciljanim vrijednostima CO₂.

Opcija kojoj se daje prednost jest uspostavljanje poticaja za vozila ZEV/LEV u obliku posebnih olakšica uz dovoljne mjere zaštite za sprečavanje slabljenja ciljanih vrijednosti CO₂. Utvrđeno je da je to najučinkovitija opcija s obzirom na specifični stupanj razvoja i uvođenja tehnologija s nultom i niskom razinom emisija u sektoru teških vozila.

4) Elementi za troškovno učinkovitu provedbu

Procijenjeni su razni elementi koji omogućuju troškovno učinkovitu provedbu. To uključuje (1) izuzeća za namjenska vozila, npr. građevinska vozila, kamione za smeće, (2) udruživanje, (3) trgovinu i (4) akumuliranje i zaduživanje.

S obzirom na ograničen potencijal za troškovno učinkovito smanjenje emisija CO₂ namjenskih vozila zbog manje kilometraže i niže nosivosti korisnog tereta usporedbi s drugim teškim vozilima, mogućnost kojoj se daje prednost jest izuzeti ta vozila iz ciljanih vrijednosti smanjenja emisija CO₂.

S obzirom na fleksibilnost, najpoželjnija je opcija omogućiti akumuliranje i zaduživanje dugova i bonusa CO₂ tijekom više godina razdoblja obveze, uključujući potrebne zaštitne mjere kako bi se zajamčila ekološka učinkovitost zakonodavstva. To je najučinkovitija mogućnost i ona koja najmanje narušava tržište.

5) Pitanja povezana s upravljanjem

Učinkovitost ciljanih vrijednosti u pogledu smanjenja emisija CO₂, s jedne strane, zapravo ovisi o tome koliko su rezultati simulacijskog alata VECTO reprezentativni u pogledu prosječne stvarne vožnje te, s druge strane, o tome u kojoj su mjeri teška vozila stavljena na tržište u skladu s referentnim vozilima podvrgnutima homologacijskim ispitivanjima. Opcije koje se razmatraju odnose se na stvarne emisije tijekom vožnje, nadzor tržišta i kazne.

Prednost imaju sljedeće mogućnosti:

- (a) ovlasti za prikupljanje, objavljivanje i praćenje podataka o stvarnoj potrošnji goriva o kojima trebaju izvješćivati proizvođači i koji se prikupljaju s pomoću standardiziranih uređaja za mjerenje potrošnje;
- (b) uvođenje ispitivanja sukladnosti u uporabi i ovlasti za izvješćivanje o odstupanjima i uvođenje korektivnog mehanizma;
- (c) primjena financijskih sankcija u slučaju nesukladnosti s ciljanim vrijednostima emisija CO₂.

Te mogućnosti poboljšavaju djelotvornost i dodanu vrijednost zakonodavstva.

Upućivanje na sažetak procjene učinka: COM(2018) 186

Upućivanje na mišljenje Odbora za nadzor regulative: COM(2018) 233

• Primjerenost propisa i pojednostavljivanje

U skladu sa zalaganjem Komisije za bolju regulativu Prijedlog je pripreman transparentno i u stalnoj suradnji s dionicima.

U procjeni učinka također se analiziralo kako bi se moglo pojednostavniti zakonodavstvo i smanjiti nepotrebnii administrativni troškovi.

Izuzeća iz emisijskih normi CO₂ predviđena su za namjenska vozila.

Štoviše, prijedlog sadržava nekoliko elemenata za troškovno učinkovitu provedbu, kao što je akumuliranje i zaduživanje, kojima se proizvođačima smanjuju troškovi sukladnosti.

Provedba predloženog sustava posebnih olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama ne bi dovela do dodatnog administrativnog opterećenja jer ne zahtijeva dodatno izvješćivanje.

Učinci opcija povezanih s upravljanjem ovisit će o konkretnim provedbenim mjerama.

Inicijativa sama po sebi neće dovesti do dodatnih administrativnih troškova za homologacijska tijela. Troškovi povezani s certifikacijom, praćenjem i dostavljanjem podataka o emisijama CO₂ razmatrani su u kontekstu tih prijedloga.

- **Temeljna prava**

Ovim Prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Utjecaj na proračun zbog provedbe predložene Uredbe vrlo je ograničen (vidjeti pojedinosti u priloženom Zakonodavnom financijskom izvještaju).

5. OSTALI DIJELOVI

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

Prijedlog se temelji na Uredbi o certificiranju¹⁵ i Uredbi o praćenju i izvješćivanju¹⁶.

U slučaju Uredbe o praćenju i izvješćivanju, Europska agencija za okoliš (EEA) objedinit će registraciju podataka nacionalnih tijela s podacima o praćenju koje su dostavili proizvođači i objaviti godišnje podatke o praćenju za svako certificirano novo vozilo registrirano u EU-u za svakog proizvođača i skupinu vozila.

Štoviše, procjena učinka predlaže mogućnost dopunjavanja predložene Uredbe o praćenju podataka o emisijama CO₂ teških vozila i izvješćivanju o njima s dvije dodatne mjere praćenja.

- prikupljanje, objavljivanje i praćenje podataka o stvarnoj potrošnji goriva o kojima trebaju izvješćivati proizvođači i koji se prikupljaju s pomoću obveznih mjerača potrošnje goriva,
- uvođenje ispitivanja sukladnosti u uporabi i obveze izvješćivanja o odstupanjima od vrijednosti homologacije koja se mogu otkloniti korektivnim mehanizmom.

Te komplementarne mjere praćenja poboljšale bi postupak praćenja i osigurale učinkovitost predložene zakonodavne inicijative.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Članak 1. – Predmet

¹⁵ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 o određivanju emisija ugljičnog dioksida i potrošnji goriva teških vozila

¹⁶ COM(2017) 0279 final

Tim se člankom utvrđuje cilj ove Uredbe, a to je doprinijeti smanjenju emisija CO₂ koje se zahtijeva u okviru Uredbe o raspodjeli tereta putem smanjenja emisija u sektoru cestovnog prometa. U njemu se također utvrđuju relativne ciljane vrijednosti smanjenja koje vozni park novih teških vozila Unije mora postići u razdoblju od 2025. do 2029. Utvrđuje se ambiciozni cilj za 2030. koji treba odrediti nakon preispitivanja u 2022.

Ciljevi su utvrđeni kao relativno smanjenje prosječnih specifičnih emisija vozila registriranih u referentnoj godini 2019., što je prva godina za koju će službeni podaci o praćenju emisija CO₂ biti dostupni. Ciljevi se pripisuju svakoj podskupini vozila kako je definirano u odjeljku 1. Priloga I. Namjenska vozila (npr. kamioni za odvoz smeća i građevinski kamioni) nemaju isti potencijal smanjenja CO₂ kao teška vozila koja se koriste za isporuku roba i stoga su isključena iz izračuna referentnih emisija CO₂.

Referentne emisije CO₂ određene su u skladu s odjeljkom 3. Priloga I.

Članak 2. – Područje primjene

Tim se člankom utvrđuju vozila unutar područja primjene ove Uredbe s obzirom na odgovarajuće kategorije definirane u zakonodavstvu o homologaciji i jednoj od četiri skupine vozila za koje će odobreni podaci o emisijama CO₂ biti dostupni od 2019. nadalje. Vozila kategorija M2 (autobusi) i M3 (putnički autobusi) i vozila kategorije N (kamioni) koja nisu unutar četiri navedene skupine vozila neće biti predmet zahtjeva u pogledu smanjenja emisija CO₂, ali bi se trebala uzeti u obzir za potrebe poticaja za vozila s niskom i nultom razinom emisija (vidjeti članak 5.).

Osim toga, u odredbi je određeno kada se vozila smatraju novoregistriranima za potrebe ove Uredbe.

Članak 3. – Definicije

U tom članku utvrđuju se definicije koje se primjenjuju za potrebe ove Uredbe.

Članak 4. – Prosječne specifične emisije proizvođača

U skladu s tim člankom, Komisija jednom godišnje određuje i objavljuje prosječne specifične emisije CO₂ svakog proizvođača, počevši od 2019. Podaci se upotrebljavaju kao osnova za izračun prosječnih emisija koje dostavljaju proizvođači u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018. Kako bi se uzelo u obzir upotreba i posebne karakteristike vozila, pojedinačna teška vozila dodjeljuju se u različite podskupine, u kojima se na namjenske profile primjenjuje specifično određivanje pondera (tj. obrazac uporabe vozila), korisni teret i godišnja kilometraža. Štoviše, u obzir se uzima udio vozila proizvođača u svakoj podskupini vozila. Namjenska vozila kategorije N2 i N3 (npr. kamioni za odvoz smeća i građevinski kamioni) nemaju isti potencijal smanjenja CO₂ kao teška vozila koja se koriste za isporuku roba i stoga su isključena iz izračuna prosječne vrijednosti. Formule za izračune prosječnih specifičnih emisija utvrđene su u odjeljku 2. Priloga I.

Članak 5 – Teška vozila s nultim i niskim emisijama

Kako bi se potaknulo uvođenje teških vozila s nultim i niskim emisijama, ta se vozila računaju više puta za potrebe određivanja prosječnih specifičnih emisija proizvođača počevši od 2019. Proizvođači vozila s nultim i niskim emisijama moraju imati koristi od takvih posebnih olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama stavljena na tržište, s različitim faktorom množenja na temelju emisija CO₂ vozila.

Poseban poticaj također je predviđen za teška vozila s nultim emisijama kategorije M2 (autobusi) i M3 (putnički autobusi) kao i određena vozila kategorije N (mali kamioni), uključujući namjenska vozila s nultim emisijama. Iako te kategorije vozila ne podliježu

zahtjevima za smanjenje CO₂ u skladu s ovom Uredbom, ipak se uzimaju u obzir za potrebe određivanja faktora za vozila s nultim i niskim emisijama.

Teška vozila s niskim emisijama znači teška vozila sa specifičnim emisijama ispod 350 g CO₂/km, to jest približno ispod prosjeka emisija voznog parka.

Kako bi se očuvao okolišni integritet ciljeva, na smanjenje prosječnih specifičnih emisija proizvođača putem sustava poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama trebala bi se primjenjivati gornja granica.

Formula za izračun faktora za vozila s nultim i niskim emisijama navedena je u točki 2.3. Priloga I.

Članak 6. – Ciljane vrijednosti specifičnih emisija proizvođača

Taj članak sadržava izračun godišnjih ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača za prethodnu kalendarsku godinu, počevši od 2026. godine. Prvi godišnji ciljevi stoga će se odrediti za kalendarsku godinu 2025. Ciljevi moraju uzeti u obzir opće ciljane vrijednosti smanjenja emisija za 2025. i 2030., kao i upotrebu i posebne karakteristike različitih teških vozila na isti način kao i za izračun prosječnih specifičnih emisija. Godišnje ciljane vrijednosti specifičnih emisija proizvođača stoga se izračunavaju kao ponderirani prosjek ciljeva utvrđenih za svaku podskupinu vozila.

Formule za izračune ciljanih vrijednosti specifičnih emisija utvrđene su u odjeljku 4. Priloga I.

Članak 7 – Emisijski bonusi i dugovi

Tim se člankom utvrđuje mehanizam „akumuliranja i zaduživanja” koji proizvođaču omogućuje da neostvarene ciljane vrijednosti specifičnih emisija u jednoj godini nadoknadi nadmašenim vrijednostima u drugoj. Proizvođač za te potrebe može akumulirati emisijske bonuse, ako su njegove emisije niže od trenda smanjenja utvrđene kao linearni trend na temelju referentnih emisija CO₂ za 2019. do ciljeva za 2025. i od 2025. do 2030. Potrebna su dva različita trenda kako bi se uzelo u obzir da se nagibi mogu razlikovati ovisno o preciznim ciljevima utvrđenima za 2025. i 2030. Kako bi se potaknula rana smanjenja emisija, emisijski bonusi mogu se steći već od 2019. do 2024. godine, kao i za razdoblje od 2025. do 2029. Emisijski bonusi prikupljeni u razdoblju od 2019. do 2024. uzimaju se u obzir pri procjeni sukladnosti proizvođača s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija samo u 2025. Daljnji prijenos bonusa prikupljenih tijekom razdoblja od 2019. do 2024. neće biti dopušten. Emisijski bonusi mogu se prikupiti i upotrebljavati i tijekom razdoblja od 2025. do 2029. U slučaju kada proizvođač prijeđe svoju ciljanu vrijednost u bilo kojoj od godina između 2025. i 2029., može prikupiti ograničeni emisijski dug koji se mora podmiriti najkasnije u 2029. Ukupni emisijski dug ne smije prijeći 5 % ciljane vrijednosti specifičnih emisija proizvođača u 2025. ili će se naplatiti doplata za prekomjerne emisije u skladu s člankom 8.

Emisijski bonusi i dugovi elementi su definirani za potrebe izračuna, ali ih se ne može smatrati prenosivom imovinom i ne podliježu fiskalnim mjerama.

U odjeljku 5. Prilogu I. utvrđuje se formula za izračun trenda smanjenja emisija CO₂ i emisijskog duga i bonusa.

Članak 8. – Sukladnost sa ciljanim vrijednostima specifičnih emisija

Ako se utvrdi da je proizvođač prikupio prekomjerne emisije, Komisija bi trebala nametnuti novčane kazne u obliku doplate za prekomjerne emisije, uzimajući u obzir emisijske bonuse i dugove prikupljene u skladu s člankom 7. Razina doplate utvrđena je na 6 800 EUR po g/tkm,

jednako 570 EUR po g/km na temelju prosječnog korisnog tereta od 12 tona, prekomjernih emisija koje odražavaju minorne troškove tehnologija za smanjenje emisija CO₂.

U odjeljku 6. Prilogu I. utvrđuje se formula za izračun prekomjernih emisija. Načina prikupljanja doplata određuje se provedbenim aktom.

Članak 9 – Provjera podataka o praćenju

Tim se člankom utvrđuje mehanizam kojim se uvodi postupak za provjeru sukladnosti u uporabi vrijednosti emisija CO₂ teških vozila na temelju zakonodavstva o homologaciji. Homologacijska tijela moraju prijaviti sva uočena odstupanja, a Komisija ih mora uzeti u obzir prilikom provjere jesu li se proizvođači pridržavali svojih ciljnih vrijednosti. Odredbom se Komisija ovlašćuje da provedbenim aktom propiše pojedinosti za takav postupak.

Članak 10 – Objava podataka i performansi proizvođača

U tom se članku navode podaci koje Komisija objavljuje u pogledu sukladnosti proizvođača s godišnjim ciljnim vrijednostima (tj. godišnju odluku o praćenju).

Člankom je Komisija ovlaštena da prilagodi referentne emisije CO₂ za 2019. u skladu s dobro utvrđenim postupcima (navedenima u članku 12. Priloga II.), kako bi se u obzir uzele prilagodbe vrijednosti korisnog tereta ili izmjene u postupku homologacije koje imaju nezanemariv utjecaj na emisije CO₂ utvrđene za teška vozila. Prilagodba utječe na izračun ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača, počevši od godine nakon njezina donošenja.

Članak 11. – Stvarne emisije CO₂ i potrošnja energije

U tom se članku propisuje ovlaštenje Komisije da prati i ocjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ simuliranu pomoću alata VECTO, u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/2400. U tu bi svrhu Komisija trebala imati ovlast da od država članica i proizvođača zatraži prikupljanje stvarnih podataka i izvješćivanje o njima. Taj se pristup oslanja na pristup predložen za laka vozila i, kao prvi korak, zahtijeva uvođenje obvezatnog standardiziranog mjerača potrošnje goriva na teškim vozilima.

Članak 12 – Prilagodbe priloga I. i II.

Tehnički napredak i izmjene u postupcima homologacije mogu utjecati na razinu službenih vrijednosti emisija CO₂ za teška vozila koja spadaju u područje primjene ove Uredbe. Kako bi se razmotrile te promjene, taj članak sadržava ovlaštenje koje Komisiji omogućuje da prilagodi određene tehničke parametre utvrđene u Prilogu I. i II., uključujući donošenje metodologije za određivanje reprezentativnog vozila za podskupinu vozila, na temelju kojih bi se te promjene procijenile. Predložene prilagodbe proizlaze iz jasno definiranih koraka utvrđenih u odjeljcima 1. i 2. Priloga II.

Članak 13. – Preispitivanje i izvješćivanje

Tim se člankom od Komisije zahtijeva da podnese izvješće o učinkovitosti ove Uredbe u 2022. Izvješće bi trebalo obuhvatiti cilj smanjenja emisija za 2030., kao i utvrđivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za druga teška vozila koja još ne podliježu zahtjevima u pogledu smanjenja. Izvješćem bi trebalo obuhvatiti i učinkovitost načina, tj. sustav za poticaje vozilima s nultim i niskim emisijama, mehanizam akumuliranja i zaduživanja te potrebu za nastavkom primjene tih načina nakon 2030. Prema potrebi, izvješću se prilaže prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

Članci 14. i 15. – Postupak odbora i izvršavanje ovlasti

To su standardne odredbe o postupku odbora i izvršavanju ovlasti.

Članak 16. – Izmjena Uredbe (EZ) br. 595/2009

Tom se izmjenom želi uvesti pravna osnova u Uredbu (EZ) br. 595/2009 (Uredba o homologaciji tipa u odnosu na emisije Euro 6) kako bi Komisija uspostavila postupak provjere sukladnosti u uporabi za provjeru emisija CO₂ teških vozila. Taj je postupak od presudne važnosti za učinkovit nadzor tržišta homologacijskog sustava i vrijednosti emisija CO₂ koje se koriste za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima.

Prilog I.

U Prilogu I. utvrđuju se tehnički zahtjevi i formule za sljedeće elemente:

- Dodjela podskupini vozila
- Izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača
- Izračun referentnih emisija CO₂
- Izračun ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača
- Izračun trenda smanjenja emisija CO₂ za emisijske bonuse i dugove
- Utvrđivanje prekomjernih emisija proizvođača

Prilog II.

Prilogom II utvrđeni su postupci za prilagodbu referentnih emisija CO₂, tj. faktori prilagodbe korisnog tereta (odjeljak 1), i metodologiju za uzimanje u obzir promjena u postupcima homologacije (odjeljak 2.).

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁷,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁸,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisija postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema nestanku. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćujućih tvari u zrak iz prometa koje štete našem zdravlju.
- (2) Nakon strategije za mobilnost s niskom razinom emisija Komisija je u svibnju¹⁹ i studenome 2017.²⁰ donijela dva paketa za mobilnost. U tim se paketima utvrđuje pozitivni program za ostvarivanje strategije za mobilnost s niskom razinom emisija te osiguravanje neometanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve.
- (3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim seostvaruje nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.²¹ i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskoristava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići čišći sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. To zahtijeva potpunu predanost Unije,

¹⁷ SL C , , str. .¹⁸ SL C , , str. .¹⁹ Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve, COM(2017) 283 final.²⁰ Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija – Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike, COM(2017) 675 final.²¹ Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju – preispitivanje strategije za industrijsku politiku EU-a – COM(2017) 0479 final.

država članica i dionika, a osobito jačanje napora za smanjenje emisija CO₂ i onečišćenja zraka.

- (4) Ovom se Uredbom, zajedno s emisijskim normama CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila²², utvrđuje jasan put za smanjenje emisija CO₂ u sektoru cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanji razina domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje 40 % u odnosu na 1990., podržanom u zaključcima sastanka Europskog vijeća održanog 23. i 24. listopada 2014. te odobrenom kao planiranom nacionalno utvrđenom doprinosu Unije u okviru Pariškog sporazuma na sastanku Vijeća za okoliš 6. ožujka 2015.
- (5) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. podržano je smanjenje emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu Unije za trgovanje emisijama. Cestovni promet znatno doprinosi emisijama u tim sektorima, a emisije iz cestovnog prometa i dalje su znatno iznad razina iz 1990. Budu li se emisije iz cestovnog prometa još povećale, poništiti će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.
- (6) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. naglašena je važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizika povezanih s ovisnošću prometnog sektora o fosilnim gorivima primjenom sveobuhvatnog i tehnološki neutralnog pristupa promicanju energetske učinkovitosti i smanjenja emisija u prometu, prijevozu na električni pogon i obnovljivim izvorima energije u prometu i nakon 2020.
- (7) Energetska učinkovitost koja pridonosi ograničavanju potražnje jedna je od pet usko povezanih međusobno nadopunjujućih dimenzija Strategije energetske unije donesene 25. veljače 2015. kako bi se potrošačima u Uniji pružila sigurna, održiva, konkurentna i povoljna energija. U Strategiji energetske unije navodi se da, iako svi gospodarski sektori moraju poduzeti mjere kako bi učinkovitije trošili energiju, promet ima golem potencijal za veću energetske učinkovitost.
- (8) Emisije CO₂ iz teških vozila, uključujući kamione i autobuse, čine oko 6 % ukupnih emisija CO₂ u Uniji i oko 25 % ukupnih emisija CO₂ u cestovnom prometu. Bez poduzimanja daljnjih mjera, očekuje se rast udjela emisija iz teških vozila za oko 9 % između 2010. i 2030. Trenutačno u pravu Unije nisu propisani zahtjevi za smanjenje CO₂ iz teških vozila.
- (9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenog smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva te doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije.
- (10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila, primjereno je odrediti emisijske norme CO₂ za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

²² Uredba (EU) br. .../... Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007, (SL L, ..., str.).

- (11) Pri utvrđivanju razina smanjenja koje bi vozni park teških vozila Unije trebao postići u obzir treba uzeti djelotvornost tih razina za troškovno učinkovit doprinos smanjenju emisija iz sektora obuhvaćenih Uredbom [Raspodjela tereta (EU) br. .../2018.] do 2030., nastale troškove i uštede za društvo, proizvođače, prijevoznike i potrošače te izravni i neizravni utjecaj na zapošljavanje i inovacije te ostvarene popratne koristi u pogledu poboljšane energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka.
- (12) U okviru provedbe Uredbe (EZ) br. 595/2009²³ uveden je novi postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva pojedinačnih teških vozila. Uredbom Komisije (EU) 2017/2400²⁴ propisana je metodologija na temelju alata VECTO kojom se mogu simulirati emisije CO₂ i potrošnja goriva teških vozila. Metodologija omogućuje uzimanje u obzir raznolikosti sektora teških vozila i visoku razinu prilagodbe pojedinačnih vozila. U prvom se koraku, od 1. siječnja 2019., emisije CO₂ utvrđuju za četiri skupine teških vozila koje su izvor od 65 % do 70 % svih emisija CO₂ iz teških vozila u Uniji.
- (13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, kontinuirano će se i pravovremeno ažurirati.
- (14) Podaci o emisijama CO₂ utvrđeni u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 trebali bi se pratiti u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵. Ti podaci trebali bi biti osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za četiri skupine teških vozila Unije s najvećom razinom emisija, kao i za određivanje prosječnih specifičnih emisija proizvođača tijekom određene kalendarske godine.
- (15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO₂ tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Cilj za 2030. trebalo bi smatrati ambicioznim, a konačni bi cilj trebalo utvrditi nakon revizije u 2022. jer postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.
- (16) Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i srednjeročnom postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO₂ zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO₂ u usporedbi s dizelskim vozilima. Potencijal za smanjenje emisija CO₂ iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO. Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NO_x i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.

²³ Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ.

²⁴ Uredba (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, SL L 349, 29.12.2017., str. 1.

²⁵ Uredba (EU) br. .../2018. Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila te izvješćivanju o tim parametrima, SL L ,...,...

- (17) Pri izračunu referentnih emisija za 2019., koje su osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za 2025. i 2030., trebalo bi uzeti u obzir očekivani potencijal za smanjenje emisija u tom razdoblju svih teških vozila. Stoga je primjereno iz izračuna isključiti namjenska vozila, kao što su vozila za prikupljanje otpada ili izvođenje građevinskih radova. Ona prelaze relativno malo kilometara i voze se na posebne načine pa se tehničke mjere za smanjenje emisija CO₂ i potrošnje goriva ne čine troškovno učinkovitima u usporedbi s mjerama za teška vozila kojima se dostavlja roba.
- (18) Zahtjeve za smanjenje emisija CO₂ trebalo bi izraziti u gramima CO₂ po tonskom kilometru kako bi odražavali upotrebu teških vozila.
- (19) Zahtjeve za smanjenje trebalo bi pošteno raspodijeliti na proizvođače, uzimajući u obzir raznolikost teških vozila u pogledu konstrukcije i posebnosti vožnje, godišnje kilometraže, korisnog tereta i konfiguracije prikolice. Stoga je primjereno razlikovati teška vozila na temelju različitih i zasebnih podskupina vozila koje odražavaju posebne tehničke značajke i uobičajeni način uporabe vozila. Utvrđivanjem godišnjih specifičnih ciljeva za proizvođače kao ponderiranog prosjeka ciljeva definiranih za svaku podskupinu, proizvođačima se također omogućuje da uspješno kompenziraju moguće slabije rezultate vozila u određenim podskupinama s boljim rezultatima vozila u drugim podskupinama, uzimajući u obzir prosječne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka vozila u različitim podskupinama.
- (20) Proizvođačevu sukladnost s godišnjim ciljevima trebalo bi procjenjivati na temelju prosječnih emisija CO₂. Pri određivanju prosječnih specifičnih emisija u obzir bi trebalo uzeti i specifičnosti vidljive u različitim ciljanim vrijednostima podskupina. Stoga bi se prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača trebale temeljiti na prosječnim emisijama utvrđenima za svaku podskupinu, uključujući ponderiranje na temelju pretpostavljene prosječne godišnje kilometraže i prosječnog korisnog tereta, koje odražavaju ukupne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka. Zbog ograničenog potencijala namjenskih vozila za smanjenje emisija ne bi ih trebalo uzeti u obzir pri izračunu prosječnih specifičnih emisija.
- (21) Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁶.
- (22) Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača sva bi se teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO₂ vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje ciljeva zaštite okoliša, dobivene bi se uštede trebale ograničiti.
- (23) Teška vozila s niskim emisijama trebalo bi poticati samo ako su im emisije CO₂ niže od približne vrijednosti prosjeka emisija CO₂ voznog parka Unije u 2025. To je u skladu s pristupom za laka vozila i potaknulo bi inovacije u tom području.

²⁶ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU [COM(2017) 653 final] (SL L 120, 15.5.2009, str. 5).

- (24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i autobuse koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. Međutim, trebalo bi napomenuti da su autobusi s nultim emisijama već na tržištu i potiče ih se mjerama na strani potražnje kao što su postupci javne nabave. Kako bi poticaji za različite vrste vozila bili uravnoteženi, uštede nastale upotrebom manjih kamiona i autobusa s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti.
- (25) Radi promicanja troškovno učinkovite provedbe zahtjeva za smanjenje CO₂, uzimajući pritom u obzir promjene u sastavu voznog parka i emisija tijekom godina, proizvođači bi trebali imati mogućnost nadoknaditi podbačaj u ostvarenju ciljanih vrijednosti specifičnih emisija u jednoj godini s prebačajem u drugoj.
- (26) Kako bi se proizvođače potaknulo na brza smanjenja, proizvođač čije su prosječne specifične emisije ispod trenda smanjenja emisija definirane ciljanim referentnim emisijama za 2019. i 2025. trebao bi imati mogućnost akumuliranja emisijskih bonusa kako bi ostvario sukladnost s ciljanim vrijednostima u 2025. Slično tome, proizvođač čije su prosječne specifične emisije ispod trenda smanjenja emisija za ciljane vrijednosti između 2025. i 2030., trebao bi imati mogućnost akumuliranja emisijskih bonusa radi postizanja sukladnosti s ciljanim vrijednostima za razdoblje od 2025. do 2029.
- (27) U slučaju nesukladnosti sa ciljanim vrijednostima specifičnih emisija za bilo koju godinu između 2025. i 2029., proizvođač bi također trebao imati mogućnost za ograničeni emisijski dug. Međutim, proizvođači bi do 2029. trebali podmiriti sve preostale emisijske dugove.
- (28) Emisijske bonuse i dugove trebalo bi razmatrati samo za potrebe utvrđivanja sukladnosti proizvođača s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija, a ne kao imovinu koja se može prenijeti ili koja podliježe fiskalnim mjerama.
- (29) Komisija bi trebala nametnuti novčane kazne u obliku doplate za prekomjerne emisije ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača, uzimajući u obzir emisijske bonuse i dugove. Doplata bi trebala biti veća od prosječnih marginalnih troškova tehnologija potrebnih za ispunjavanje ciljeva kako bi se proizvođačima dao dovoljan poticaj za poduzimanje mjera za smanjivanje specifičnih emisija CO₂ iz teških vozila. Iznose doplata trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije. Metodologiju prikupljanja doplata trebalo bi utvrditi provedbenim aktom, uzimajući u obzir metodologiju donesenu u skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009.
- (30) Potrebno je uvesti pouzdan mehanizam za postizanje sukladnosti koji bi jamčio ostvarivanje ciljanih vrijednosti u okviru ove Uredbe. Obveze proizvođača da dostavljaju točne podatke u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018. [Praćenje teških vozila i izvješćivanje o njima] i administrativne kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima u skladu s tom Uredbom.
- (31) Za smanjenje emisija CO₂ u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO₂ teških vozila u uporabi sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ teških vozila u uporabi.

- (32) Komisija bi stoga trebala imati ovlasti da pripremi i uvede postupak provjere sukladnosti u uporabi teških vozila na tržištu s obzirom na emisije CO₂. Za to bi trebalo izmijeniti Uredbu (EZ) br. 595/2009.
- (33) Djelotvornost ciljanih vrijednosti utvrđenih u ovoj Uredbi u smanjivanju emisija CO₂ uvelike ovisi reprezentativnosti metodologije za određivanje emisija CO₂. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)²⁷ o lakim vozilima u slučaju teških vozila također je primjereno uspostaviti mehanizam za procjenu reprezentativnosti za stvarne uvjete vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka i, prema potrebi, izradi postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za te procjene.
- (34) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO₂ utvrđenih ovom Uredbom, a osobito razinu smanjenja koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO₂ za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe te Uredbe, ta ocjena također bi trebala uključivati teška vozila i skupove vozila iznad uobičajenih masa i dimenzija primjenjivih u nacionalnom prometu, primjerice modularne koncepte.
- (35) Kako bi se osiguralo da su specifične emisije CO₂ teških vozila reprezentativne i u cijelosti ažurirane, u ovoj Uredbi trebale bi se odražavati izmjene Uredbe (EZ) br. 595/2009 i njezinih provedbenih propisa. Komisija bi u tu svrhu trebala imati ovlasti za određivanje metodologije za definiranje reprezentativnog teškog vozila za svaku podskupinu vozila na temelju kojeg bi trebalo procjenjivati promjene specifičnih emisija CO₂.
- (36) Provedbene ovlasti koje se odnose na članak 8. stavak 3., članak 9. stavak 3., članak 11. stavak 3. i članak 12. stavak 2. trebale bi se izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²⁸.
- (37) Radi dopune ili izmjene elemenata odredaba ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi prilagodbe referentnih emisija CO₂ u skladu s člankom 12. stavkom 2. i izmjena priloga I. i II. u pogledu određenih tehničkih parametara, uključujući pondere namjenskih profila, korisnog tereta i godišnje kilometraže te faktore prilagodbe korisnog tereta. Osobito je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016²⁹. Konkretno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi sve dokumente primiti istodobno kad i stručnjaci iz država članica, a njihovi bi stručnjaci trebali sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije o pripremi delegiranih akata.
- (38) Budući da države članice ne mogu ostvariti ciljeve ove Uredbe, tj. utvrditi emisijske norme CO₂ za nova teška vozila, nego ih se, zbog njihova razmjera i njihovih

²⁷ Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO₂ iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

²⁸ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

²⁹ SL L 123, 12.5.2016, str. 1.

učinaka, može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora u funkcioniranju Europske unije. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.
Predmet i cilj*

Kako bi se pridonijelo ostvarenju cilja Unije o smanjenju njezinih emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na razinu iz 2005. u sektorima obuhvaćenima člankom 2. Uredbe (EU) br. 2018/... [Uredba o raspodjeli tereta], u svrhu ostvarenja ciljeva Pariškog sporazuma i kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta, ovom se Uredbom utvrđuju emisijske norme CO₂ za nova teška vozila na temelju kojih se specifične emisije CO₂ voznog parka novih teških vozila Unije moraju smanjiti u odnosu na referentne emisije CO₂ kako slijedi:

- (a) od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. za 15 %;
- (b) od 1. siječnja 2030. nadalje za najmanje 30 %, podložno preispitivanju u skladu s člankom 13.

Referentne emisije CO₂ temelje se na podacima o praćenju iz 2019. dostavljenima u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 [HDV M&R], uz iznimku namjenskih vozila, a izračunava se u skladu s točkom 3. Priloga I.

*Članak 2.
Područje primjene*

1. Ova se Uredba primjenjuje na nova vozila kategorija N2 i N3 koja odgovaraju sljedećim karakteristikama:
 - (a) kamioni s nadogradnjom s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 16 tona;
 - (b) kamioni s nadogradnjom s osovinskom konfiguracijom 6x2;
 - (c) tegljači s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 16 tona;
 - (d) tegljači s osovinskom konfiguracijom 6x2.

Također se, za potrebe članka 5. i točke 2.3. Priloga I., primjenjuje na vozila kategorija M2 i M3 te vozila kategorije N koja nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 510/2011 i ne odgovaraju karakteristikama u točkama od (a) do (d).

2. Za potrebe ove Uredbe vozila iz stavka 1. smatraju se novim teškim vozilima u danoj kalendarskoj godini ako su prvi put u toj godini registrirana u Uniji i nisu bila prethodno registrirana izvan Unije.

Prethodna registracija izvan Unije manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji ne uzima se u obzir.

*Članak 3.
Definicije*

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „referentne emisije CO₂” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija koje su 2019. ispuštala sva nova teška vozila u svakoj podskupini, uz iznimku namjenskih vozila, utvrđenih u skladu s točkom 3. Priloga I.;
- (b) „specifične emisije” znači emisije CO₂ pojedinačnog teškog vozila utvrđene u skladu s točkom 2.1. Priloga I.;
- (c) „prosječne specifične emisije” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija koje su tijekom zadane kalendarske godine ispuštala nova teška vozila nekog proizvođača utvrđena u skladu s točkom 2.7. Priloga I.;
- (d) „ciljana vrijednost specifičnih emisija” znači cilj pojedinačnog proizvođača koji se izražava u g/tkm i svake godine utvrđuje za prethodnu kalendarsku godinu u skladu s točkom 4. Priloga I.;
- (e) „kamion s nadogradnjom” znači kamion koji nije konstruiran ili izrađen za vuču poluprikolice”;
- (f) „tegljač” znači vučno vozilo koje je konstruirano i izrađeno isključivo ili prvenstveno za vuču poluprikolica;
- (g) „podskupina vozila” znači grupiranje vozila, kako je definirano u točki 1. Priloga I., koja ispunjavaju karakterističan zajednički skup tehničkih kriterija bitnih za utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva tih vozila;
- (h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo koje nije namijenjeno za prijevoz robe i za koje su se emisije CO₂ i potrošnja goriva utvrđivali, u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile koji nisu definirani u točki 2.1. Priloga I. ovoj Uredbi;
- (i) „proizvođač” znači osoba ili organizacija koja je dužna dostaviti podatke koji se odnose na sva nova teška vozila u skladu s člankom 5. Uredbe (EU) br. .../2018 ili, ako je riječ o teškim vozilima s nultim emisijama, osoba ili organizacija koja je odgovorna homologacijskom tijelu za sve aspekte homologacije tipa vozila kao cjeline ili pojedinačnog odobrenja u skladu s Direktivom 2007/46/EZ i za sukladnost proizvodnje;
- (j) „teško vozilo s nultim emisijama” znači teško vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem ili s motorom s unutarnjim izgaranjem koje ispušta manje od 1 g CO₂/kWh, utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, ili koje ispušta manje od 1 g CO₂/km, utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i njezinim provedbenim mjerama;
- (k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 350 g CO₂/km kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.1. Priloga I.;
- (l) „namjenski profil” znači kombinacija ciljanog brzinskog ciklusa, vrijednosti korisnog tereta, konfiguracije nadogradnje ili prikolice i drugih parametara, ako su primjenjivi, koja odražava specifičnu upotrebu vozila na temelju koje se utvrđuju službene vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva teškog vozila
- (m) „ciljani brzinski ciklus” znači opis brzine vozila koju vozač želi postići ili na koju je vozač ograničen zbog prometnih uvjeta kao funkcija prijedene udaljenosti pojedinačne vožnje;
- (n) „korisni teret” znači masa robe ili osoba koje vozilo prevozi u različitim okolnostima.

Članak 4.
Prosječne specifične emisije proizvođača

Komisija od 2020. i za svaku sljedeću kalendarsku godinu pomoću provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm za prethodnu kalendarsku godinu, uzimajući u obzir sljedeće:

- (a) podaci dostavljeni u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 [praćenje teških vozila i izvješćivanje o njima] za nova teška vozila proizvođača registrirana u relevantnoj godini, uz iznimku namjenskih vozila;
- (b) faktor nultih i niskih emisija utvrđen u skladu s člankom 5.

Prosječne specifične emisije izračunavaju se u skladu s točkom 2.7. Priloga I.

Članak 5.
Teška vozila s nultim i niskim emisijama

1. Komisija od 2020. i za svaku sljedeću kalendarsku godinu pomoću provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija iz članka 4. točke (b) za prethodnu kalendarsku godinu.

Za faktor nultih i niskih emisija uzima se u obzir broj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihove emisije CO₂ u voznom parku proizvođača u kalendarskoj godini, uključujući vozila s nultim emisijama iz kategorija navedenih u članku 2. stavku 1. drugom podstavku, kao i namjenska vozila s nultim i niskim emisijama.

Faktor nultih i niskih emisija izračunava se u skladu s točkom 2.3. Priloga I.

2. Za potrebe stavka 1. broj teških vozila s nultim i niskim emisijama računa se na sljedeći način:
 - (a) teško vozilo s nultim emisijama računa se kao dva vozila;
 - (b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO₂ i graničnoj vrijednosti emisija od 350 g CO₂/km.
3. Faktor nultih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 3 %. Doprimos teških vozila s nultim emisijama iz kategorija iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka tom faktoru smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 1,5 %.

Članak 6.
Ciljane vrijednosti specifičnih emisija proizvođača

Komisija od 2026. i za svaku sljedeću kalendarsku godinu pomoću provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje ciljanu vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu. Ciljana vrijednost specifičnih emisija zbroj je umnožaka sljedećih vrijednosti za sve podskupine vozila:

- (a) ciljane vrijednosti smanjenja CO₂ navedena u članku 1. točkama (a) ili (b), prema potrebi;
- (b) referentnih emisija CO₂;
- (c) udjela proizvođačevih vozila u svakoj podskupini vozila;

- (d) pondera godišnje kilometraže i korisnog tereta koji se primjenjuju na svaku podskupinu.

Ciljana vrijednost specifičnih emisija izračunava se u skladu s točkom 4. Priloga I.

Članak 7. Emisijski bonusi i dugovi

1. Za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s njegovim ciljanim vrijednostima specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029. u obzir se uzimaju emisijski bonusi ili dugovi koji odgovaraju broju novih teških vozila proizvođača u kalendarskoj godini, bez namjenskih vozila, pomnoženi s razlikom između:
 - (a) trend smanjenja emisija CO₂ iz stavka 2. i prosječnih specifičnih emisija proizvođača, ako je razlika pozitivna („emisijski bonusi”);
 - (b) prosječnih specifičnih emisija i ciljane vrijednosti specifičnih emisija proizvođača, ako je ta razlika pozitivna („emisijski dugovi”).

Emisijski bonusi prikupljaju se od 2019. do 2029. Međutim, bonusi prikupljeni od 2019. do 2024. uzimaju se u obzir samo za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s ciljanom vrijednošću specifičnih emisija za 2025.

Emisijski dugovi prikupljaju se od 2025. do 2029., ali ukupni dug ne smije prijeći umnožak vrijednosti 5 % od ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača u 2025. s brojem teških vozila proizvođača u toj godini („granična vrijednost emisijskog duga”).

Emisijski bonusi i dugovi nastali 2025. ili bilo koje sljedeće kalendarske godine do 2028. prenose se, ako postoje, iz jedne kalendarske godine u drugu do 2029. kad se svi preostali emisijski dugovi moraju podmiriti.
2. Trend smanjenja emisija CO₂ iz stavka 1. točke (a) utvrđuje se za svakog proizvođača u skladu s točkom 5.1. Priloga I., na temelju linearnog trenda između referentnih emisija CO₂ iz članka 1. drugog podstavka i ciljane vrijednosti za 2025. navedene u točki (a) tog članka, te između ciljane vrijednosti za 2025. i ciljane vrijednosti za 2030. navedene u točki (b) tog članka.

Članak 8. Sukladnost s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija

1. Ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača u skladu sa stavkom 2. za određenu kalendarsku godinu od 2025. nadalje, Komisija zaračunava doplatu za prekomjerne emisije izračunatu u skladu sa sljedećom formulom:
$$(\text{doplata za prekomjerne emisije}) = (\text{prekomjerne emisije} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm})$$
2. Smatra se da proizvođač ima prekomjerne emisije u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
 - (a) ako tijekom bilo koje kalendarske godine od 2025. do 2028. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1.;
 - (b) ako tijekom kalendarske godine 2029. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi nulu;

- (c) ako tijekom kalendarske godine 2030. i poslije prosječne specifične emisije proizvođača prelaze ciljanu vrijednost specifičnih emisija.

Ciljana vrijednost specifičnih emisija za određenu kalendarsku godinu izračunava se u skladu s točkom 6. Priloga I.

3. Komisija određuje načine naplate doplata za prekomjerne emisije iz stavka 1. putem provedbenih akata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.
4. Iznosi doplate za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.

Članak 9.

Provjera podataka o praćenju

1. Homologacijska tijela bez odgode izvješćuju Komisiju o odstupanjima emisija CO₂ iz teških vozila u uporabi od vrijednosti u certifikatima o sukladnosti ili dokumentu za potrošača utvrđenima provjerama provedenima u skladu s postupkom iz [članka 5. stavka 4. točke (1)] Uredbe (EZ) br. 595/2009.
2. Komisija uzima u obzir ta odstupanja za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača.
3. Komisija donosi detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o takvim odstupanjima i za njihovo uzimanje u obzir u izračunima prosječnih specifičnih emisija. Ti se postupci donose provedbenim aktima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

Članak 10.

Objava podataka i rezultata proizvođača

1. Pomoću provedbenih akata koji se donose do 31. listopada svake godine Komisija objavljuje popis u kojem se navode:
 - (a) od 2020., prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini za svakog proizvođača iz članka 4.;
 - (b) od 2020., faktor nultih i niskih emisija iz članka 5.;
 - (c) od 2026., ciljana vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu za svakog proizvođača iz članka 6.;
 - (d) od 2020. do 2030., trend smanjenja emisija CO₂, emisijski bonusi i, od 2026., emisijski dugovi u prethodnoj godini za svakog proizvođača, navedeni u članku 7.;
 - (e) od 2026., prekomjerne emisije za prethodnu kalendarsku godinu za svakog proizvođača iz članka 8.;
 - (f) od 2020., prosječne specifične emisije CO₂ svih novih teških vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.

Popis, za objavu do 31. listopada 2020., mora sadržavati referentne emisije CO₂ iz članka 1.

2. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi prilagodbe referentnih emisija CO₂ iz stavka 1. ovog članka u skladu sa sljedećim:

- (a) ako su vrijednosti korisnog tereta prilagođene u skladu s člankom 12. stavkom 1. točkom (c), u skladu s postupkom utvrđenim u točki 1. Priloga II;
- (b) ako je faktor prilagodbe utvrđen u skladu s člankom 12. stavkom 2., primjenom tog faktora prilagodbe na referentne emisije CO₂.

Komisija objavljuje usklađene referentne vrijednosti emisija CO₂ i primjenjuje ih za izračun ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača primjenjivih tijekom kalendarskih godina nakon stupanja na snagu delegiranih akata kojima se prilagođavaju vrijednosti.

Članak 11.

Stvarne vrijednosti emisije CO₂ i potrošnje energije

1. Komisija prati i procjenjuje koliko su vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 reprezentativne za stvarne uvjete. Dužna je osigurati da je javnost obaviještena o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.
2. Komisija u tza potrebe osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje pouzdane anonimne podatke o stvarnim vrijednostima emisije CO₂ i potrošnje energije teških vozila.
3. Komisija može provedbenim aktima donositi mjere iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

Članak 12.

Prilagodbe priloga I. i II.

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača u skladu s člankom 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija u skladu s člankom 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi izmjene sljedećih odredbi utvrđenih u prilogima I. i II.:
 - (a) stavke za vrstu kabine i snagu motora utvrđene u tablici 1. Priloga I. i definicije skraćene kabine i produljene kabine navedene u toj tablici;
 - (b) pondera namjenskog profila iz tablice 2. Priloga I.;
 - (c) vrijednosti korisnog tereta iz tablice 3. Priloga I. i faktora prilagodbe korisnog tereta iz tablice 1 Priloga II;
 - (d) vrijednosti godišnje kilometraže iz tablice 4. Priloga I.
2. Ako su homologacijski postupci utvrđeni u Uredbi (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama izmijenjeni tako da se razina emisija CO₂ reprezentativnih vozila definiranih u skladu s ovim stavkom poveća ili smanji za više od 5 g CO₂/km, Komisija, u skladu s člankom 10. stavkom 2. točkom (b), prilagođava referentne emisije CO₂ iz članka 10. stavka 1 drugog podstavka koje se izračunavaju u skladu s formulom iz točke 2. Priloga II.

Komisija provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. utvrđuje metodologiju za određivanje reprezentativnih vozila iz podskupine vozila, uključujući njihove statističke pondere, na temelju čega se utvrđuje ta prilagodba, uzimajući u obzir podatke o praćenju koji se dostavljaju u

skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 i tehničke karakteristike vozila iz članka 12. stavka 1. Uredbe (EU) 2017/2400.

Članak 13.

Preispitivanje i izvješćivanje

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO₂ koja se mora utvrditi za 2030. u skladu s člankom 1. i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO₂ na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice. To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ³⁰, sustav bonusa i dugova za CO₂ i primjerenost produljivanja primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, prema potrebi popraćenu prijedlogom za izmjenu ove Uredbe.

Članak 14.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor XXX uspostavljen Uredbom (EU) br. .../2018 [Upravljanje]. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 15.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme od [datuma stupanja na snagu ove Uredbe].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili

³⁰ Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU

ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

*Članak 16.
Izmjena Uredbe (EZ) br. 595/2009*

U članku 5. stavku 4. Uredbe (EZ) br. 595/2009 dodaje se sljedeći stavak (l):

„(l) postupak provjere, na temelju primjerenih i reprezentativnih uzoraka, jesu li vozila koja su registrirana i stavljena u uporabu usklađena s vrijednostima emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama;”

*Članak 17.
Stupanje na snagu*

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 1.1. Naslov prijedloga/inicijative
- 1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB
- 1.3. Vrsta prijedloga/inicijative
- 1.4. Ciljevi
- 1.5. Osnova prijedloga/inicijative
- 1.6. Trajanje i financijski učinak
- 1.7. Predviđeni načini upravljanja

2. MJERE UPRAVLJANJA

- 2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja
- 2.2. Sustav upravljanja i kontrole
- 2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak
- 3.2. Procijenjeni učinak na rashode
 - 3.2.1. *Sažetak procijenjenog učinka na rashode*
 - 3.2.2. *Procijenjeni učinak na odobrena sredstva za poslovanje*
 - 3.2.3. *Procijenjeni učinak na administrativna odobrena sredstva*
 - 3.2.4. *Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom*
 - 3.2.5. *Doprinos trećih strana*
- 3.3. Procijenjeni učinak na prihode

ZAKONODAVNI FINACIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila

1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB³¹

34: Klimatska politika

1.3. Vrsta prijedloga/inicijative

☒ Prijedlog/inicijativa odnosi se na **ново djelovanje**

☐ Prijedlog/inicijativa odnosi se na **ново djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja**³²

☐ Prijedlog/inicijativa odnosi se na **produženje postojećeg djelovanja**

☐ Prijedlog/inicijativa odnosi se na **djelovanje koje je preusmjereno na novo djelovanje**

1.4. Ciljevi

1.4.1. Višegodišnji strateški ciljevi Komisije na koje se odnosi prijedlog/inicijativa

Prijedlog čini ključnu zakonodavnu mjeru trećeg paketa „Europa u pokretu” Njime se pridonosi provedbi Komisijine Europske strategije za mobilnost s niskom razinom emisije, donesene 2016., i povezanom akcijskom planu za poboljšavanje ekonomičnosti potrošnje i smanjenje emisija teških vozila, tj. kamiona i autobusa.

Prijedlogom se pridonosi cilju Unije u pogledu smanjenja domaćih emisija od najmanje 40 % do 2030. u usporedbi s 1990.

1.4.2. Posebni ciljevi i odgovarajuće aktivnosti u okviru strukture ABM/ABB

Posebni cilj br. 3.

Daljnja dekarbonizacija prometnog sektora Unije razvojem i provedbom usklađenih politika (u suradnji s drugim glavnim upravama poput Glavne uprave MOVE, GROW,...)

Odgovarajuće aktivnosti u okviru strukture ABM/ABB

ABB aktivnost 34 02 – Klimatska politika na razini Unije i na međunarodnoj razini

ABB aktivnost 07 02 – Politika zaštite okoliša na razini Unije i na međunarodnoj razini

³¹ ABM: Activity-Based Management (upravljanje na temelju aktivnosti); ABB: Activity-Based Budgeting (priprema proračuna na temelju aktivnosti).

³² Kako je navedeno u članku 54. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Navesti učinke koje bi prijedlog/inicijativa trebali imati na ciljane korisnike/skupine.

Prijedlogom će se utvrditi emisijske norme CO₂ za nova teška vozila koja se stavljaju na tržište Unije.

Prijedlogom će se:

- pridonijeti smanjenju emisija CO₂ iz sektora teških vozila,
- smanjiti troškovi poslovanja prijevoznicima i/ili troškovi prijevoza potrošačima,
- pomoći europskoj industriji teških vozila da zadrži vodeći položaj u pogledu tehnologije i inovacija.

1.4.4. Pokazatelji rezultata i učinka

Navesti pokazatelje koji omogućuju praćenje provedbe prijedloga/inicijative.

Pokazatelj 1.: prosječne godišnje emisije CO₂ i potrošnja goriva po razredu vozila, proizvođaču i državi članici za nova teška vozila registrirana u Uniji, unutar područja primjene zakonodavstva o certificiranju.

Pokazatelj 2.: povećana razina inovacija izražena brojem novih patenata europskih proizvođača teških vozila povezanih s tehnologijama za ekonomičnu potrošnju goriva i vozila s nultim/niskim emisijama.

Pokazatelj 3.: razina zaposlenosti pratit će se na temelju javno dostupnih statističkih podataka Eurostata o sektorskim podacima o zaposlenosti u Uniji.

Pokazatelj 4.: praćenje kvalitete zraka s podacima o onečišćujućim tvarima u zraku o kojima EEA izvješćuje putem baze podataka AirBase.³³

Pokazatelj 5.: poboljšanja energetske sigurnosti pratit će se na temelju statističkih podataka Eurostata o uvozu goriva, uključujući goriva za prijevoz.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje je potrebno kratkoročno ili dugoročno ispuniti

Proizvođači teških novoregistriranih vozila u Uniji trebali bi:

- poštovati utvrđene ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂,
- dostavljati Komisiji podatke o stvarnoj potrošnji goriva, izmjerenoj standardiziranim uređajima,
- provoditi ispitivanja sukladnosti u uporabi čiji se rezultati dostavljaju Komisiji.

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a

Tržišta za nova teška vozila i usluge prijevoza funkcioniraju širom EU-a i sastavni su dijelovi jedinstvenog tržišta. Utvrđivanjem emisijskih normi na razini Unije izbjeći

³³

AirBase je europska baza podataka o kvaliteti zraka koju održava EEA preko svojeg Europskog tematskog centra za pitanja onečišćenja zraka i ublažavanje klimatskih promjena. Sadržava podatke o praćenju kvalitete zraka i informacije koje su poslale države sudionice diljem Unije. Baza podataka o kvaliteti zraka sastoji se od višegodišnjih vremenskih nizova podataka dobivenih mjerenjem kvalitete zraka i statističkih podataka o brojnim onečišćujućim tvarima u zraku.

će se rascjepkanost tržišta i narušavanje tržišnog natjecanja i to će biti troškovno učinkovitije od bilo kakvih mjera na razini pojedinačnih država članica.

Automobilskoj industriji potrebna je što veća regulatorna sigurnost prije velikih ulaganja za maksimiranje ekonomičnosti potrošnje goriva novih vozila, a osobito za prijelaz na nove primarne izvore energije. Norme nude tu sigurnost kroz dugo razdoblje planiranja i nije ih moguće provesti na razini država članica na jednako djelotvoran i pouzdan način.

1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Za laka vozila, npr. automobile i kombije, obvezne emisijske norme CO₂ na razini EU-a dovele su do poboljšanih razina učinkovitosti potrošnje goriva i nižih emisija CO₂.

Evalvacijom postojećih uredbi zaključeno je da je zakonodavstvo i dalje relevantno, a uredbе su uglavnom usklađene i dovele su do znatnih smanjenja emisija, a troškovno učinkovitije su za postizanje utvrđenih ciljeva nego što se prvotno očekivalo.

Predložene emisijske norme CO₂ za nova teška vozila temelje se na znanju i iskustvu stečenom primjenom emisijskih normi za laka vozila. Kao za automobile i kombije, predviđeno je nekoliko mogućnosti da bi se osigurala troškovno učinkovita provedba standarda. Međutim, zbog posebnosti sektora teških vozila bili su potrebni i određeni novi elementi pri izradi emisijskih normi CO₂ za teška vozila.

1.5.4. *Usklađenost i moguća sinergija s ostalim odgovarajućim instrumentima*

Prijedlog je u skladu s postojećim politikama mobilnosti EU-a koje se sastoje od mjera kao što su, među ostalim, homologacijski sustav EU-a, Uredba o certificiranju³⁴, Uredba o izvješćivanju i praćenju³⁵, Direktiva o eurovinjeti³⁶, Direktiva o najvećoj dopuštenoj masi i najvećim dopuštenim dimenzijama³⁷, Direktiva o čistim vozilima³⁸ i Direktiva o kvaliteti goriva.

³⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/2400

³⁵ COM(2017) 0279 final

³⁶ Direktiva 2011/76/EU

³⁷ Direktiva 2015/719/EU

³⁸ Direktiva 2009/33/EZ

1.6. Trajanje i financijski učinak

☐ Prijedlog/inicijativa **ograničenog trajanja**

- ☐ Prijedlog/inicijativa na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ Financijski učinak od GGGG do GGGG

☒ Prijedlog/inicijativa **neograničenog trajanja**

- Provedba s početnim razdobljem od 2019. s neograničenim trajanjem.
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Predviđeni načini upravljanja³⁹

☒ **Izravno upravljanje** koje provodi Komisija

- ☒ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije,
- ☐ putem izvršnih agencija

☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

☐ **Neizravno upravljanje** povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

- ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile,
- ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti),
- ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu,
- ☐ tijelima iz članaka 208. i 209. Financijske uredbe,
- ☐ tijelima javnog prava,
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge u mjeri u kojoj daju odgovarajuća financijska jamstva,
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i koja daju odgovarajuća financijska jamstva,
- ☐ osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je označeno više načina upravljanja, pojedinosti navesti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

³⁹

Informacije o načinima upravljanja i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Stvarni učinak zakonodavstva prati se i procjenjuje s obzirom na skup pokazatelja prilagođenih posebnim ciljevima politika koji se žele ostvariti zakonodavstvom (vidi točku 1.4.4. gore za pojedinosti o pokazateljima).

Na temelju revizije zakonodavstva na sredini razdoblja, predviđene za 2022., Komisija će moći ocijeniti njegovu djelotvornost i prema potrebi predložiti promjene.

U skladu s predloženom Uredbom o praćenju emisija CO₂ iz teških vozila i izvješćivanju o njima, Komisija će prikupljati podatke o emisijama CO₂ i potrošnji goriva koji proizlaze iz postupka certifikacije. Stoga je praćenje usko povezano s postupkom certifikacije te uporabom simulacijskog alata VECTO i upravljanjem njime.

U prijedlogu o normama za CO₂ predlažu se dvije dodatne mjere praćenja kako bi se nadopunila Uredba o praćenju emisija CO₂ iz teških vozila i izvješćivanju o njima:

1. prikupljanje, objavljivanje i praćenje podataka o stvarnoj potrošnji goriva koje dostavljaju proizvođači i koji se prikupljaju obveznim standardiziranim uređajima;
2. uvođenje ispitivanja sukladnosti u uporabi i obveze izvješćivanja o odstupanjima od vrijednosti iz homologacije koja se mogu otkloniti korektivnim mehanizmom.

Tim komplementarnim mjerama praćenja poboljšao bi se postupak praćenja i osigurala učinkovitost predložene zakonodavne inicijative.

2.2. Sustav upravljanja i kontrole

2.2.1. Utvrđeni rizici

Učinkovito praćenje ovisi o dobrom funkcioniranju postupka certifikacije i pouzdanim podacima o emisijama dobivenima alatom VECTO za potrebe Uredbe o praćenju emisija CO₂ iz teških vozila i izvješćivanju o njima.

Opasnost od netočnih podataka o emisijama ili zakašnjela izvješća proizvođača ili država članica u okviru Uredbe o praćenju emisija CO₂ iz teških vozila i izvješćivanju o njima može dovesti do poteškoća u primjeni emisijskih normi CO₂.

2.2.2. Informacije o uspostavljenom sustavu unutarnje kontrole

Predviđene metode kontrole iznesene su u Financijskoj uredbi i pravilima primjene.

2.2.3. Procjena troškova i koristi kontrola i ocjena očekivane razine rizika od pogreške

nije primjenjivo

2.3. Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu.

Prijedlogom se, uz primjenu Financijske uredbe kako bi se spriječile prijevare i nepravilnosti, predviđaju i novčane kazne u slučaju nesukladnosti s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO₂. Usto, kako je objašnjeno u točki 2.1., prijedlogom se predviđa praćenje stvarne potrošnje goriva kao i ispitivanja

sukladnosti u uporabi te korektivni mehanizmi u slučaju znatnog odstupanja stvarnih od homologacijskih podataka. Tim mjerama osigurava se djelotvornost prijedloga i smanjuje opasnost od nepravilnosti.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

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

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj [2][Naslov Prirodni resursi]	Dif./nedif. 40	zemalja EFTA-e ⁴¹	zemalja kandidatkinja ⁴²	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
2.	34 02 01: Smanjenje emisija stakleničkih plinova (ublažavanje)	Dif.	NE	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj [...] [Naslov]	Dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
	[...][XX.YY.YY.YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁴⁰ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁴¹ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁴² Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalne zemlje kandidatkinje sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni učinak na rashode

[Ovaj se dio ispunjava u [proračunskoj tablici o administrativnim proračunskim podacima](#) (drugi dokument u prilogu ovom financijskom izvješću) koju je potrebno učitati na internetske stranice CISNET-a za potrebe savjetovanja među službama]

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na rashode

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj 2	Održivi rast: Prirodni resursi
---	--------	--------------------------------

Europska komisija ⁴³			Godina 2019. ⁴⁴	Godina 2020.	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)			UKUPNO 2019. – 2020.
• Odobrena sredstva za poslovanje										
34.02.01.	Obveze	(1)	0,500	0,500						1,000
	Plaćanja	(2)	0,500	0,500						1,000
Broj proračunske linije	Obveze	(1.a)								
	Plaćanja	(2.a)								
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ⁴⁵										
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe Broj proračunske linije		(3)								
UKUPNA odobrena sredstva	Obveze	= 1 + 1a + 3	0,500	0,500						1,000

⁴³ Predmetne službe: GU CLIMA, GU GROW, JRC

⁴⁴ Godina N godina je početka provedbe prijedloga/inicijative.

⁴⁵ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

za Europsku komisiju	Plaćanja	= 2 + 2a +3	0,500	0,500							1,000
-----------------------------	----------	-------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,500	0,500							1,000
	Plaćanja	(5)	0,500	0,500							1,000
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)									
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 2. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	= 4 + 6	0,500	0,500							1,000
	Plaćanja	= 5 + 6	0,500	0,500							1,000

Ako prijedlog/inicijativa utječe na više naslova:

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)									
	Plaćanja	(5)									
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)									
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA od 1. do 4. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	= 4 + 6	0,500	0,500							1,000
	Plaćanja	= 5 + 6	0,500	0,500							1,000

Zatražena sredstva za poslovanje iz naslova 2. dodjeljuju se iz dostupne omotnice programa LIFE (u okviru potprograma Klimatska politika).

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	5.	„Administrativni rashodi”
---	-----------	---------------------------

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2019.	Godina 2020.	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)			UKUPNO 2019. – 2020.
Europska komisija									
• Ljudski resursi		0,429	0,429						0,858
• Ostali administrativni rashodi		0,015	0,015						0,030
UKUPNO Europska komisija	Odobrena sredstva	0,444	0,444						0,888

UKUPNA odobrena sredstva pod NASLOVOM 5. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)	0,444	0,444						0,888
---	--------------------------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2019. ⁴⁶	Godina 2020.	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)			UKUPNO 2019. – 2020.
UKUPNA odobrena sredstva pod NASLOVIMA od 1. do 5. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	0,944	0,944						1,888
	Plaćanja	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Godina N godina je početka provedbe prijedloga/inicijative.

3.2.2. Procijenjeni učinak na odobrena sredstva za poslovanje

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća sredstva za poslovanje, kako se navodi u nastavku:

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate			Godina 2019.		Godina 2020.		Godina N+2		Godina N+3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)						UKUPNO 2019. – 2020.	
	REZULTATI																	
	Tip ⁴⁷	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 3 ⁴⁸ ...																		
- Rezultat	Ugovor o pružanju	0,500	1		1	0,500												1,000
Rezultat																		
Rezultat																		
Međuzbroj za posebni cilj br. 1																		
POSEBNI CILJ br. 2...																		
Rezultat																		
Međuzbroj za posebni cilj br. 2																		
UKUPNI TROŠAK			1.	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ Rezultati znači proizvodi i usluge koje treba isporučiti (npr. broj financiranih studentskih razmjena, broj kilometara izgrađenih prometnica itd.).

⁴⁸ Kako je opisano u točki 1.4.2. „Posebni ciljevi...”

3.2.3. Procijenjeni učinak na administrativna odobrena sredstva

3.2.3.1. Sažetak

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

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

	Godina 2019.	Godina 2020.	Godina 2022.	Godina 2023.	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)		UKUPNO
--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---	--	--------

NASLOV 5.višegodišnjeg financijskog okvira							
Ljudski resursi	0,429	0,429					0,858
Ostali administrativni rashodi	0,015	0,015					0,030
Međubroj za NASLOV 5.višegodišnjeg financijskog okvira	0,444	0,444					0,888

Izvan NASLOVA 5.⁴⁹ višegodišnjeg financijskog okvira							
Ljudski resursi	0	0					0
Ostali rashodi administrativne prirode	0	0					0
Međubroj izvan NASLOVA 5.višegodišnjeg financijskog okvira	0	0					0

UKUPNO	0,444	0,444					0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

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

⁴⁹ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.2. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

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

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina a 2019.	Godina a 2020.	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)		
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
34 01 01 01 (Sjedište i predstavništva Komisije)	3	3					
XX 01 01 02 (delegacije)							
XX 01 05 01 (neizravno istraživanje)							
10 01 05 01 (izravno istraživanje)							
• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)⁵⁰							
34 01 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)	0	0					
XX 01 02 02 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 04 yy ⁵¹	– u sjedištima						
	– u delegacijama						
XX 01 05 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
10 01 05 02 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)	0	0					
Ostale proračunske linije (navesti)							
UKUPNO	3	3					

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	Od 2019. bit će potrebna tri dodatna dužnosnika iz funkcijske skupine AD zadužena za pripremu relevantnog provedbenog zakonodavstva, osiguravanje djelotvorne provedbe, praćenja i evaluacije Uredbe te povezana pitanja o radu alata VECTO i upravljanju postupkom certifikacije. Detaljan opis konkretnih zadaća naveden je u nastavku. 1. Zadaće povezane s provedbom Uredbe:
---------------------------------	--

⁵⁰ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁵¹ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

	a. utvrđivanje ciljanih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ i utvrđivanja bonusa pojedinačnih proizvođača za potrebe akumuliranja; b. organizacija, nadzor i kontrola postupaka akumuliranja i zaduživanja; c. organizacija, nadzor i kontrola mehanizma za poticanje za vozila s nultim i niskim emisijama; d. uspostava i provedba mehanizma preispitivanja u 2022. – preispitivanje ciljanih razina, utvrđivanja bonusa, primjenjive gornje granice, proširenje područja primjene itd.; e. nadzor nad postupkom prikupljanja, objave i praćenja podataka o stvarnim emisijama; identifikacija korektivnih mjera i kontrola nad njima, prema potrebi; f. nadzor nad rezultatima ispitivanja sukladnosti u uporabi i njihova analiza; identifikacija korektivnog mehanizma i kontrola nad njime, prema potrebi; g. godišnje i višegodišnje procjene sukladnosti, uključujući primjenu i naplatu kazni. 2. Zadaće povezane s praćenjem i evaluacijom Uredbe. 3. Zadaće povezane s alatom VECTO: a. daljnji razvoj alata kako bi se uključile nove inovativne tehnologije s pomoću ubrzanog postupka; b. upravljanje ubrzanim postupkom za VECTO nakon uvođenja (slično postupku za ekoinovacije za laka vozila); c. daljnje proširenje područja primjene alata VECTO tako da obuhvati autobuse i manje kamione, kao i prikolice te stvarne nadogradnje kamiona; d. upravljanje radom alata VECTO na internetskoj platformi, što može biti potrebno za postupanje s višestupanjskim homologacijama (za certifikacije autobusa i stvarne nadogradnje), informacijama za potrošače (usporedna simulacija različitih vozila s prilagođenim namjenskim profilima) i neovisnim ispitivanjem (provedba simulacija verifikacijskog ispitivanja); e. upravljanje pomoćnim alatima za VECTO, npr. postupkom odobrenja za alate za komercijalne alate za računalnu dinamiku fluida ili izradom referentnog alata za to unutar Komisije; f. osposobljavanje viška osoblja s dovoljno stručnog znanja kako bi: i. Komisija mogla upravljati alatom VECTO na svakodnevnoj osnovi neovisno o vanjskim izvođačima; ii. se natječajni za izradu mogu dovoljno detaljno specificirati (npr. opis pojedinačnih programskih modula na funkcionalnoj razini) tako da su dostupni širokom
--	---

	rasponu ponuditelja, uključujući i one bez prethodnog znanja o alatu VECTO. 4. Zadaće povezane s postupkom certifikacije: a. pobrinuti se da se pravodobno ažurira i ima mogućnosti potrebne za pravilnu primjenu emisijskih normi CO₂; b. podrška za ubrzani postupak za uvođenje novih tehnologija u VECTO. Iako su zadaće iz točaka 3. i 4. povezani s provedbom Uredbe o izvješćivanju i praćenju te Uredbe o certificiranju, nisu iste i dodatak su zadaćama koje obavlja osoblje koje trenutačno radi u tim područjima. za potrebe provedbe zadaća iz točke 3. za EEA su zatražena dva ugovorna agenta na poslovima potpore uvođenju sustava za izvješćivanje te na pripremi sustava osiguranja kvalitete i sustava za kontrolu kvalitete podataka. za potrebe provedbe zadaća iz točke 4. potrebni su dodatni ljudski resursi sa specifičnim poznavanjem alata VECTO radi ažuriranja Uredbe o certificiranju.
Vanjsko osoblje	Nema

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

- ☒ Prijedlog/inicijativa je skladu s postojećim višegodišnjim financijskim okvirom.
- ☐ Prijedlog/inicijativa će iziskivati reprogramiranje relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira.

Objasniti o kakvom je reprogramiranju riječ te navesti odgovarajuće proračunske linije i iznose.

[...]

- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna je primjena instrumenta fleksibilnosti ili revizija višegodišnjeg financijskog okvira.

Objasniti što je potrebno te navesti odgovarajuće naslove i proračunske linije i iznose.

[...]

3.2.5. Doprinos trećih strana

- Prijedlogom/inicijativom ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u financiranju.
- Prijedlogom/inicijativom predviđa se sufinanciranje prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)			Ukupno
Naveći tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

- ☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
 - ☐ na vlastita sredstva
 - ☐ na razne prihode

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću proračunsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁵²					
			Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidi točku 1.6.)	
Članak								

Za razne namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Uredba je sastavljena tako da se osigura potpunu sukladnost svih proizvođača. Zbog toga se ne očekuje ostvarivanje prihoda od doplata za prekomjerne emisije predviđenih člankom 8. Međutim, u slučaju ostvarivanja prihoda zbog provedbe odredbi iz tog članka, uključit će ih se u opći proračun EU-a. U procjeni učinka priloženoj prijedlogu navode se rasponi potencijalnih ukupnih doplata za prekomjerne emisije zbog nesukladnosti.

Navesti metodu izračuna učinka na prihode.

[...]

⁵² Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi umanjani za 25 % na ime troškova naplate.