

Bruxelles, 10. studenoga 2022.
(OR. en)

14598/22

Međuinstitucijski predmet:
2022/0365(COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	10. studenoga 2022.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2022) 586 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2022) 586 final.

Priloženo: COM(2022) 586 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 10.11.2022.
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Za pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta mora se osigurati slobodno kretanje robe, osoba, usluga i kapitala. U tu se svrhu Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuje sveobuhvatan sustav homologacije i nadzora tržišta za motorna vozila i prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila. Usklađuju se i tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila i motora s obzirom na emisije kako bi se izbjeglo donošenje zahtjeva koji se razlikuju od jedne do druge države članice i osigurala visoka razina zaštite okoliša i zdravlja.

Onečišćenje zraka i dalje je velik rizik za okoliš i zdravlje u Europi. Iako se poboljšala kvaliteta zraka, znatan udio gradskog stanovništva EU-a i dalje je izložen koncentracijama onečišćujućih tvari višima od graničnih vrijednosti utvrđenih Direktivom o kvaliteti zraka¹. Procjenjuje se da je onečišćenje zraka 2018. prouzročilo više od 300 000 slučajeva preuranjene smrti u 28 država članica EU-a². Unatoč tome što i drugi sektori imaju ulogu, onečišćenju zraka i dalje uvelike pridonosi cestovni promet. Na njega se 2018. u prosjeku odnosilo 39 % štetnih emisija NO_x (47 % u gradskim područjima³) i 11 % ukupnih emisija PM₁₀ te iste godine⁴.

Europski zeleni plan⁵ je nova strategija rasta kojom se EU nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom. EU bi usto trebao promicati potrebnu digitalnu transformaciju i alate te ulagati u njih s obzirom na to da su ključni za omogućivanje promjena. Naime, digitalna tehnologija može pomoći u smanjenju globalnih emisija, poboljšanju kvalitete života i smanjenju ekološkog otiska društva, primjerice optimizacijom potrošnje energije i praćenjem emisija u prometu⁶. Kako bi se postigli klimatska neutralnost do 2050. i cilj nulte stope onečišćenja za netoksični okoliš, svi se sektori moraju preobraziti, uključujući cestovni promet. U europskom zelenom planu najavljeno je donošenje prijedloga strožih normi za emisije onečišćujućih tvari u zrak za vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem (Euro 7).

Radi ubrzanja dekarbonizacije cestovnog prometa Komisija je u srpnju 2021. predložila izmjenu Uredbe o **standardnim vrijednostima emisija CO₂** za automobile i kombije⁷ kako bi se osigurao jasan put prema mobilnosti s nultom stopom emisija⁸. Nadalje, Komisija je u prosincu 2020. donijela **strategiju za održivu i pametnu mobilnost**⁹, a u svibnju 2021. **akcijski plan za postizanje nulte stope onečišćenja**¹⁰. U skladu s tim strategijama onečišćenje iz prometa trebalo bi se drastično smanjiti, osobito u gradovima, a norma Euro 7 smatra se ključnim dijelom prelaska na čistu mobilnost.

¹ Direktiva 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu (SL L 152, 11.6.2008., str. 1.–44.).

² [EEA, 2020. Air quality in Europe – 2020 report](#) (Kvaliteta zraka u Europi – izvješće iz 2020.).

³ [JRC, 2019. Urban NO₂ Atlas](#) (Atlas emisija NO₂ u gradovima).

⁴ [EEA, 2020. Preglednik podataka o emisijama onečišćujućih tvari u zrak](#) (Protokol iz Göteborga, Konvencija LRTAP), 1990.–2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ Zatim će 2022. uslijediti prijedlog o standardnim vrijednostima emisija CO₂ za teška vozila.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

Naposljetku, **nova industrijska strategija za Europu**¹¹ nudi alate za suočavanje s dvostrukim izazovom zelene i digitalne transformacije te za potporu europskoj industriji u ostvarivanju ciljeva europskog zelenog plana. Novi okvir za emisije onečišćujućih tvari pružit će automobilskom sektoru EU-a pravnu sigurnost i prednost predvodnika. Kako bi se zadržala konkurentna prednost, emisijske norme EU-a moraju biti korak ispred normi koje se razvijaju na ključnim tržištima, kao što su Sjedinjene Američke Države i Kina. U protivnom bi proizvođačima iz EU-a moglo biti teže pristupiti tim tržištima jer bi ispunjavanje zahtjeva za emisije na različitim tržištima postalo skuplje.

Prelazak na vozni park automobila/kombija s nultim emisijama trajat će barem dva desetljeća, među ostalim zbog toga što je prosječni životni vijek automobila/kombija dulji od 11 godina. U međuvremenu, kako bi se postigli navedeni ciljevi politike, vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem koja će se i dalje stavljati na tržište moraju biti što čišća.

S druge se strane automobilska industrija suočava s drugim velikim promjenama – znatnim nestašicama u lancu opskrbe, posljedicama ruske invazije na Ukrajinu te rastućim troškovima energije i sirovina.

Unatoč predloženim ciljevima smanjenja emisija CO₂ od 100 % za automobile i kombije do 2035., predstojećem prijedlogu revizije standardnih vrijednosti emisija CO₂ za teška vozila, sve većem udjelu teških vozila s nultim i niskim emisijama i novim vozilima Euro 6d/VI. E koja ulaze na tržište, bez daljnjih mjera ne može se postići niska razina emisija onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju. Očekuje se da će se prijedlogom riješiti tri utvrđena **problema** zbog kojih emisijske norme Euro 6/VI. ne pridonose dovoljno nužnom smanjenju emisija onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa. Ti su problemi sljedeći: 1. složenost emisijskih normi za vozila, 2. zastarjele granične vrijednosti onečišćujućih tvari za vozila i 3. nedovoljna kontrola stvarnih emisija vozila.

Ova inicijativa ima dvojak **opći cilj**: 1. osigurati pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta utvrđivanjem prikladnijih i troškovno učinkovitijih pravila za emisije iz vozila koja su otpornija na promjene u budućnosti i 2. osigurati visoku razinu zaštite okoliša i zdravlja u EU-u daljnjim smanjenjem emisija onečišćujućih tvari u zrak iz cestovnog prometa.

Ova će inicijativa pridonijeti postizanju općeg cilja ostvarivanjem sljedećih triju **posebnih ciljeva**. Njome će se:

- (1) smanjiti složenost trenutnih emisijskih normi Euro;
- (2) osigurati ažurirane granične vrijednosti za sve relevantne onečišćujuće tvari u zraku;
- (3) poboljšati kontrola stvarnih emisija.

Poboljšanje kontrole stvarnih emisija tijekom životnog vijeka vozila od velike je važnosti za tržište rabljenih vozila, koje je bitno za više zemalja EU-a i za druge regije, kao što su Afrika ili Bliski istok. Cilj je prijedloga o normama Euro 7 smanjiti emisije iz vozila tijekom duljeg dijela njihova životnog vijeka, što će koristiti i korisnicima rabljenih vozila. Osobito kad je riječ o posebnom cilju br. 3, na kvalitetu zraka još će godinama utjecati automobili proizvedeni prije normi Euro 7. Mogli bi se uvesti odgovarajući poticaji za nadogradnju starijih automobila kako bi ispunjavali zahtjeve normi Euro 7 za emisije iz ispušne cijevi, ali i za emisije iz guma i kočnica. Osim toga, kako bi se ubrzalo smanjenje emisija iz postojećeg voznog parka i prelazak na prijevoz s nultim emisijama, važno je poticati pretvaranje vozila s

¹¹ COM(2020) 102 final i COM(2021) 350 final.

motorom s unutarnjim izgaranjem u vozila s električnim pogonom na baterije ili gorivne ćelije.

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

Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća pruža opći okvir o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila.

Emisijske norme Euro za vozila (uredbe (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009) dio su tog okvira¹². Povezane su s nekoliko postojećih odredaba politike i planiranim prijedlozima usredotočenima na onečišćujuće tvari u zraku u cestovnom prometu, kao i s normama za emisije CO₂¹³ kojima se kao posredna korist smanjuju razine tih tvari. Ovim zakonodavnim prijedlogom o emisijskim normama Euro 7 za automobile, kombije, kamione i autobuse poboljšava se usklađenost emisijskih normi Euro sa sljedećim mjerama.

Direktivom o kvaliteti zraka¹⁴ nastoji se poboljšati kvaliteta zraka utvrđivanjem graničnih vrijednosti za koncentracije određenih onečišćujućih tvari u zraku iz svih izvora onečišćenja zraka (poljoprivreda, energetika, proizvodnja itd.). Cilj **Direktive o obvezama smanjenja nacionalnih emisija**¹⁵ smanjiti je nacionalne emisije onečišćujućih tvari u zrak utvrđivanjem nacionalnih obveza smanjenja za određene onečišćujuće tvari u zraku, uz smanjenje u svim sektorima, uključujući cestovni promet. Komisija je 26. listopada 2022. donijela prijedlog revizije direktiva o kvaliteti zraka¹⁶. Predloženom revizijom utvrdit će se privremene norme EU-a za kvalitetu zraka do 2030., koje će biti usklađenije sa smjernicama Svjetske zdravstvene organizacije, a istodobno će pomoći EU-u na putu prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka najkasnije do 2050. Prijedlog o normama Euro 7 važan je element za ostvarenje te ambicije i pridonosi ciljevima politike EU-a za čisti zrak, uključujući reviziju Direktive o kvaliteti zraka. Osiguravanjem smanjenja svih relevantnih emisija onečišćujućih tvari u zrak iz cestovnog prometa u skladu s Direktivom o kvaliteti zraka/Direktivom o obvezama smanjenja nacionalnih emisija, prijedlog o normama Euro 7 podupire države članice u ispunjavanju njihovih obveza na temelju tih direktiva.

Normama za emisije CO₂ podupiru se klimatske ambicije EU-a utvrđene u Europskom zakonu o klimi¹⁷, čiji je cilj smanjenje emisija stakleničkih plinova u EU-u za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na 1990. Komisija je u srpnju 2021. predložila reviziju i jačanje normi za emisije CO₂ za automobile/kombije¹⁸, a revizija normi za teška vozila predviđena je do kraja 2022. Dok se normama za emisije CO₂ promiču tehnologije s nultom stopom emisija, kao što su električna vozila, novim normama Euro 7 rješavaju se pitanja emisija štetnih onečišćujućih tvari u zrak iz motora s unutarnjim izgaranjem i emisija električnih vozila osim onih iz ispušne cijevi radi zaštite zdravlja ljudi i okoliša. Stoga su opći ciljevi normi Euro 7 i dalje valjani s obzirom na to da će vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem i dalje ispuštati onečišćujuće tvari iz ispuha, a sva će vozila pridonijeti emisijama koje nisu iz ispuha. Unatoč predloženom cilju smanjenja CO₂ od 100 % do 2035. za nove automobile/kombije broj vozila stavljenih na tržište s motorima s unutarnjim izgaranjem (uključujući hibridna vozila) i dalje

¹² Nalaze se u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/858.

¹³ Uredba (EU) 2019/631 i Uredba (EU) 2019/1242

¹⁴ Direktiva 2008/50/EZ.

¹⁵ Direktiva (EU) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu.

¹⁷ [Uredba \(EU\) 2021/1119](#) o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

će biti važno pitanje, posebno za kamione/autobuse. Norme za emisije CO₂ i onečišćujućih tvari smatraju se komplementarnima za postizanje klimatskih ambicija i cilja nulte stope onečišćenja iz europskog zelenog plana te pridonose prelasku na održivu mobilnost.

Direktivama o tehničkoj ispravnosti¹⁹ nastoji se povećati sigurnost na cestama u EU-u i osigurati okolišnu učinkovitost vozila putem redovitih ispitivanja za vrijeme njihova životnog vijeka. Kad je riječ o emisijama, cilj im je pridonijeti smanjenju emisija onečišćujućih tvari u zrak na temelju učinkovitijeg otkrivanja vozila koja zbog tehničkih kvarova imaju prekomjerne emisije u okviru periodičnih tehničkih pregleda i pregleda na cesti. Ovaj prijedlog sadržava elemente kojima se podupire taj cilj, uključujući one koji se uvode na temelju ugrađenog sustava za praćenje, za koje se očekuje da će dovesti do ušteda troškova. Takvi bi mehanizmi postupno mogli postati primarni alat u direktivama o tehničkoj ispravnosti, modernizirati trenutačne postupke pregleda i dovesti do manjih administrativnih troškova. U predstojećoj reviziji direktiva o tehničkoj ispravnosti morat će se uzeti u obzir ti novi mehanizmi, među ostalim za provedbene mjere koje će trebati razviti u okviru revizije paketa o tehničkoj ispravnosti²⁰.

Osim toga, **Direktiva o eurovinjetama**²¹, kojom se utvrđuju zajednička pravila o naknadama za cestovnu infrastrukturu, i **Direktiva o čistim vozilima**²², kojom se putem javne nabave promiču rješenja za čistu mobilnost, u skladu su s općim ciljevima normi Euro. Konkretno, njima se podupire potražnja za čistim vozilima tako što se državama članicama omogućuje da prilagođavaju cestovne naknade na temelju emisija onečišćujućih tvari iz vozila i putem javne nabave. **Direktivom o kakvoći goriva**²³ propisuju se karakteristike kakvoće goriva koje se prodaje na tržištu te je stoga važna za norme Euro.

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

U okviru digitalne strategije EU-a i nakon Komunikacije o **europskoj strategiji za podatke**²⁴ Komisija je predložila Akt o podacima za potporu razmjeni podataka između poduzeća i državnih tijela te među poduzećima. Tim se aktom pruža horizontalni okvir za poboljšanje pristupa podacima i njihove razmjene među sektorima. Posebni problemi u automobilskom sektoru u kontekstu pristupa podacima u vozilu opravdavaju dopunu Akta o podacima posebnom inicijativom. Tom bi inicijativom trebalo osigurati dostupnost minimalnog skupa podataka i funkcija, ali i pravedne uvjete pristupa za sve pružatelje automobilske usluge. Osiguravanjem dostupnosti i pristupačnosti podataka u vozilu tom bi se inicijativom dopunio prijedlog o normama Euro 7 jer bi se time olakšalo optimalno uvođenje kontinuiranog praćenja emisija.

Novom industrijskom strategijom za Europu²⁵ uzimaju se u obzir nove okolnosti koje proizlaze iz krize, kao i aktualni prelazak na održivije, digitalno, otpornije i globalno konkurentno gospodarstvo. U njoj se postavljaju prioriteti i definiraju novi ciljevi za jačanje otpornosti jedinstvenog tržišta, suočavanje sa strateškim ovisnostima i kombiniranje ciljanih mjera u područjima regulatornog okvira, potpore inovacijama, pristupa sirovinama i

¹⁹ [Direktiva 2014/45/EU](#) o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila; [Direktiva 2014/47/EU](#) o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji.

²⁰ Sigurnost vozila – revizija paketa EU-a o tehničkoj ispravnosti (europa.eu).

²¹ [Direktiva 1999/62/EZ](#) o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila.

²² [Direktiva \(EU\) 2019/1161](#) o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu.

²³ [Direktiva 2009/30/EZ](#) u pogledu specifikacije benzina, dizelskoga goriva i plinskog ulja i uvođenju mehanizma praćenja i smanjivanja emisija stakleničkih plinova.

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final i COM(2021) 350 final.

dekarbonizirane energije, vještina i podatkovnih prostora kako bi se ubrzala usporedna tranzicija. Ta strategija nudi alate za suočavanje s dvostrukim izazovom zelene i digitalne transformacije te za potporu europskoj industriji u ostvarivanju ciljeva europskog zelenog plana. Novi okvir za emisije onečišćujućih tvari pružit će automobilskom sektoru EU-a pravnu sigurnost i prednost predvodnika, čime će se izbjeći rizik od zaostajanja za drugim velikim jurisdikcijama u kojima se utvrđuju nove norme za emisije onečišćujućih tvari.

Direktiva o otpadnim vozilima²⁶ sadržava pravila o sakupljanju, obradi i uporabi otpadnih vozila i njihovih sastavnih dijelova, kao i ograničenja u pogledu opasnih tvari u novim vozilima. Njezina komplementarna direktiva, **Direktiva o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe**²⁷, povezuje konstrukciju novih vozila s mogućnošću njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe. Te se direktive planiraju preispitati 2023. u skladu s ciljevima europskog zelenog plana i **akcijskog plana za kružno gospodarstvo**²⁸. Dok je cilj prijedloga o normama Euro 7 smanjiti emisije iz vozila tijekom duljeg dijela njihova životnog vijeka tako što se proširuju zahtjevi za trajnost, revizija Direktive o otpadnim vozilima dopunjuje se razmatranjem problema izvoza neispravnih rabljenih vozila koja onečišćuju okoliš izvan EU-a.

Ova je inicijativa u skladu i s instrumentom **Next Generation EU**²⁹, točnije s **Mehanizmom za oporavak i otpornost (RRF)**³⁰ i vodećom inicijativom „Recharge and Refuel” (Punjenje), kojima se promiču dugoročno održive čiste tehnologije kako bi se ubrzali uporaba održivog, pristupačnog i pametnog prijevoza te postaja za punjenje i opskrbu gorivom kao i proširenje javnog prijevoza. Sredstvima iz Mehanizma za oporavak i otpornost, ali i ciljanim programima ulaganja u okviru programa **InvestEU**³¹ ili **Obzor Europa**³², dodijelit će se sredstva za povećanje potencijala rasta gospodarstva i ubrzanje zelene transformacije, osobito primjenom inovativnih rješenja i dugoročno održivih tehnologija s niskim emisijama.

Ova inicijativa uključuje i potrebu da se osigura pravedna i poštena zelena tranzicija, kojom se osobito podupiru ranjivi građani u području prometa: u skladu je sa **završnim izvješćem Konferencije o budućnosti Europe** (prijedlog 18.3.), posebno kad je riječ o cjenovnoj pristupačnosti prijevoznih sredstava i vozila koja se koriste tehnologijama koje ne onečišćuju okoliš.

Osim toga, inicijativa je u skladu s nedavnim prijedlogom o izmjeni europskog zakonodavstva o zaštiti potrošača, posebno s **Direktivom o nepoštenoj poslovnoj praksi**³³ i **Direktivom o pravima potrošača**³⁴, kako bi se pridonijelo kružnom, čistom i zelenom gospodarstvu EU-a tako što bi se potrošačima omogućilo donošenje informiranih odluka o kupnji i time pridonijelo održivijoj potrošnji.

Konačno, kako bi se povećala dosljednost u svim politikama i kako je najavljeno u Komunikaciji **Bolja regulativa: zajedničkim snagama za bolje zakonodavstvo**³⁵, Komisija poboljšava svoje smjernice za bolju regulativu kako bi sve njezine inicijative bile u skladu s

²⁶ Direktiva 2000/53/EZ o otpadnim vozilima.

²⁷ Direktiva 2005/64/EZ o mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe vozila.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Uredba (EU) 2021/241.

³¹ Uredba (EU) 2021/523.

³² Uredba (EU) 2021/695.

³³ Direktiva 2005/29/EZ.

³⁴ Direktiva 2011/83/EU.

³⁵ COM(2021) 219 final.

načelom nenanošenja bitne štete, čime se poštuju obveze utvrđene Europskim zakonom o klimi.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova prijedloga je članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Zakonodavstvo o homologaciji motornih vozila pridonosi provedbi i funkcioniranju jedinstvenog tržišta robe. Ovim se prijedlogom nastoji povećati učinkovitosti provedbe i izvršenja tog zakonodavstva kao dio sveobuhvatnog cilja politike za produbljivanje strategije o jedinstvenom tržištu.

Drugi je razlog transnacionalna priroda onečišćenja zraka i cestovnog prometa. Iako su učinci glavnih onečišćujućih tvari u zraku najizraženiji u blizini izvora onečišćenja, učinci na kvalitetu zraka nisu ograničeni na to područje, a prekogranično onečišćenje ozbiljan je ekološki problem koji često otežava rješavanje tog pitanja na nacionalnoj razini. Atmosfersko modeliranje pokazuje da onečišćenje čiji je izvor u jednoj državi članici pridonosi onečišćenju u drugim državama članicama. Kako bi se riješio problem onečišćenja zraka, potrebno je usklađeno djelovanje na razini EU-a.

Razvoj emisijskih normi na razini EU-a i uspostava odgovarajućeg upravljanja za te norme ključni su kako bi se spriječilo da države članice donose različite nacionalne mjere koje potencijalno nisu ni usklađene ni dosljedne (npr. za mjere kojima se ograničava pristup određenim područjima). Takve bi mjere stvorile znatne prepreke za industriju i predstavljale velik rizik za jedinstveno tržište. Stoga su daljnje usklađene mjere EU-a za dodatno smanjenje emisija iz vozila u potpunosti opravdane.

- **Proporcionalnost**

Ovaj je prijedlog proporcionalan jer se njime osigurava potrebna pravna promjena te isto tako ne prelazi ono što je potrebno za postizanje cilja smanjenja emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila, s jedne strane, te osiguravanja pravne sigurnosti za proizvođače vozila, s druge strane. Njime se osiguravaju pravni uvjeti nužni za održavanje, u mjeri u kojoj je to moguće, jednakih uvjeta za proizvođače.

- **Odabir instrumenta**

Smatra se da je uredba primjeren oblik instrumenta jer se njome pruža odgovarajuća sigurnost za izravnu i usklađenu primjenu i izvršenje, a pritom se ne mora prenijeti u zakonodavstvo država članica.

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

- ***Ex post* evaluacije postojećeg zakonodavstva**

Komisija je odlučila primijeniti paralelni pristup u kojem su se evaluacija i procjena učinka provodile usporedno kao jedinstveni postupak za ispunjenje plana utvrđenog u europskom

zelenom planu³⁶. Na taj su način zaključci evaluacije iz Priloga 5. procjeni učinka upotrijebljeni za daljnje razmatranje o tome pružaju li emisijske norme Euro 6/VI. i dalje visoku razinu zaštite okoliša u EU-u i osiguravaju li pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta za motorna vozila.

U evaluaciji su ocijenjena postignuća uredbi u odnosu na ciljeve utvrđene u zakonodavstvu o normama Euro 6/VI. Zaključeno je da su ciljevi normi Euro 6/VI. za poboljšanje kvalitete zraka smanjenjem onečišćujućih tvari u cestovnom prometu i utvrđivanje usklađenih pravila o izradi motornih vozila i dalje vrlo relevantni. Osim toga, utvrđeno je da su uredbe općenito usklađene i da su dovele do djelomično čišćih vozila na cestama EU-a, pri čemu su postupci ispitivanja Euro 6/VI. bili djelomično učinkoviti. Iako postoje regulatorni troškovi, općenito se smatra da su uredbe o normama Euro 6/VI. troškovno učinkovite. Njima je također ostvarena znatna dodana vrijednost EU-a, koja se u tom opsegu ne bi mogla ostvariti nacionalnim mjerama.

U nastavku su navedeni glavni zaključci evaluacije:

- uredbe su rezultirale djelomično čišćim vozilima na cestama EU-a;
- od primjene graničnih vrijednosti emisija Euro VI. u 2013. i graničnih vrijednosti emisija Euro 6 u 2014. do 2020. emisije NO_x na cestama EU-a smanjile su se za 22 % za automobile i kombije te za 36 % za kamione i autobuse. Emisije čestičnih tvari iz ispušnih plinova na cestama EU-a smanjile su se za 28 % za automobile i kombije te za 14 % za kamione i autobuse;
- uredbe su donekle ublažile negativne učinke cestovnog prometa na zdravlje koji bi respiratornim putem mogli uzrokovati dišne i kardiovaskularne bolesti;
- regulatorni troškovi za automobilsku industriju procjenjuju se na 357–929 EUR po dizelskom vozilu i 80–181 EUR po benzinskom vozilu za automobile i kombije te do 3 717–4 326 EUR po teškom vozilu. Dok su potonja vozila u skladu s očekivanjima, za automobile i kombije troškovi su veći nego što se prvotno očekivalo;
- čini se da su učinci na konkurentnost i inovacije općenito pozitivni, bez znakova narušavanja tržišnog natjecanja;
- nedavnim razvojem politika, kao što je europski zeleni plan, podupiru se ciljevi normi Euro 6/VI. i važnost daljnjeg poboljšanja kvalitete zraka smanjenjem emisija iz cestovnog prometa u okviru jedinstvenog pristupa EU-a;
- na temelju uredaba ostvarena je neto gospodarska korist za društvo;
- iako su uredbe uglavnom usklađene, utvrđeni su određeni problemi s usklađenosti i unutar samih emisijskih normi Euro 6/VI. i s drugim zakonodavstvom EU-a;
- u uredbama nije ostvareno pojednostavnjenje;
- usklađivanje tržišta najvažniji je aspekt dodane vrijednosti EU-a te nije izgledno da bi neusklađeno djelovanje bilo jednako učinkovito. Uredbama se osiguravaju zajednički zahtjevi te se tako smanjuju troškovi proizvođača i omogućuje regulatorna sigurnost;
- međutim, neki nedostaci sprečavaju da uredbe dodatno poboljšaju kvalitetu zraka smanjenjem onečišćujućih tvari koje ispušta sektor cestovnog prometa. Neki

³⁶ COM(2019) 640 final.

elementi oblikovanja (modaliteti) uredba vjerojatno su utjecali na njihovu učinkovitost. Konkretno:

- evaluacija pokazuje da su tijekom uzastopnih faza normi Euro 6/VI. složenost i problemi s dosljednošću postali duboko ukorijenjeni i u cjelokupnom pravnom okviru i u njegovoj praktičnoj provedbi;
- u evaluaciji se naglašava da se u postojećim uredbama i dalje zanemaruju mnoge potencijalne koristi za zdravlje ljudi i okoliš. Unatoč napretku u smanjenju razlike između stvarnih emisija vozila (vozni ciklusi i uvjeti uporabe, osobito u uvjetima gradske vožnje) i homologiranih emisija, važne emisije i dalje se ne uzimaju u obzir u ispitivanjima u okviru normi Euro 6/VI. Osim toga, emisije se ne kontroliraju na odgovarajući način tijekom cijelog životnog vijeka vozila.

• **Savjetovanja s dionicima**

Kako bi prikupila dokaze i osigurala veliku transparentnost, Komisija je tražila povratne informacije od dionika u okviru višestrukih aktivnosti savjetovanja. Točnije, Komisija je za potrebe ovog prijedloga tražila povratne informacije od sljedećih skupina dionika: država članica i nacionalnih tijela, automobilske industrije (uključujući proizvođače vozila, dobavljače sastavnih dijelova i druge dionike iz industrije), civilnog društva (uključujući organizacije potrošača i nevladine organizacije za zaštitu okoliša) i građana.

Detaljan sažetak opsežnog postupka savjetovanja nalazi se u sažetom izvješću u Prilogu 2. procjeni učinka ovog prijedloga.

Komisija je prikupila povratne informacije u okviru sljedećih aktivnosti:

- o inicijativi se prvi put raspravljalo s dionicima na konferenciji dionika u listopadu 2018. Zatim je osnovana Savjetodavna skupina za emisijske norme za vozila (AGVES) spajanjem relevantnih stručnih skupina iz industrije, civilnog društva i država članica, s deset sastanaka i jednom *ad hoc* radionicom o pojednostavnjenju od srpnja 2019. do travnja 2021.;
- početna procjena učinka trajala je od 27. ožujka do 3. lipnja 2020. Javno savjetovanje o prijedlogu u trajanju od 18 tjedana uslijedilo je 6. srpnja 2020. i bilo je otvoreno za doprinose do 9. studenoga 2020.;
- provedena su dva ciljana savjetovanja u trajanju od 14 tjedana, jedno za evaluaciju normi Euro 6/VI. (od 4. ožujka do 8. lipnja 2020.) i jedno za procjenu učinka normi Euro 7 (od 3. kolovoza do 9. studenoga 2020.), a težište će biti na detaljnim i tehničkim aspektima inicijative.

Informacije, stajališta i podaci u okviru svih aktivnosti savjetovanja uzeti su u obzir za evaluaciju normi Euro 6/VI. i za pripremu procjene učinka normi Euro 7. Prikupljeni dokazi dionika omogućili su dopunu, unakrsnu provjeru i potvrđivanje dokaza koji su već prikupljeni u okviru drugih istraživanja u procjeni učinka i popratnih studija.

Glavni rezultati savjetovanja s dionicima sažeti su u nastavku.

Dionici iz svih skupina složili su se da i dalje postoje problemi onečišćenja zraka i zdravstveni problemi povezani s cestovnim prometom te da postoji potreba za djelovanjem. Iako je većina ispitanika među dobavljačima sastavnih dijelova, državama članicama, civilnim društvom i građanima smatrala da su nove norme Euro primjerene za daljnje smanjenje emisija iz vozila, podrška je bila manja kod proizvođača vozila. U okviru nekoliko aktivnosti automobilska

industrija naglasila je da bi zadržavanje normi Euro 6/VI. bila realistična i uravnotežena opcija.

Većina iz svih skupina složila se da su norme Euro 6/VI. složene. Odgovori na javno savjetovanje pokazuju da složenost dovodi do znatnih troškova usklađivanja i administrativnog opterećenja. Osim toga, sve skupine osim industrije navele su da složenost otežava zaštitu okoliša, dok je civilno društvo dodalo da ona dovodi do pogrešnog tumačenja. Ispitanici iz svih skupina sugerirali su da postoji potreba za rješavanjem složenosti uredbi s pomoću različitih mjera.

Osim proizvođača vozila većina svih skupina, uključujući dobavljače sastavnih dijelova, iskazala je podršku razvoju strožih graničnih vrijednosti za regulirane onečišćujuće tvari i novih graničnih vrijednosti za neregulirane onečišćujuće tvari. Dobavljači sastavnih dijelova, države članice, civilno društvo i građani smatraju da postojeća tehnologija za kontrolu onečišćenja ostavlja prostor za dodatno smanjenje emisija.

Većina dionika smatra da se u okviru normi Euro 6/VI. stvarne emisije ne prate ili ne ograničavaju na odgovarajući način tijekom cijelog životnog vijeka vozila. Kao mogući uzroci navedeni su nedopušteni zahvati, starenje vozila, neodgovarajući tehnički pregledi i troškovi održavanja. Sve skupine dionika podržale su uvođenje kontinuiranog praćenja emisija kao mjeru za mjerenje stvarnih emisija. Ipak, većina proizvođača dodala je da bi se to u bliskoj budućnosti moglo iskoristiti samo za ograničen broj onečišćujućih tvari.

Povratne informacije i razlike u stajalištima dionika pažljivo su analizirane i, ako su vjerodostojne, uzete u obzir u procjeni učinka. Stajališta industrije i država članica bila su osobito korisna za analizu problema složenosti i mogućih mjera pojednostavnjenja. Osim toga, informacije o troškovima hardvera za tehnologije kontrole onečišćenja koje je dostavila industrija važan su izvor za procjenu gospodarskih učinaka. Povratne informacije i sporna pitanja koja su izrazili države članice, industrija, civilno društvo i građani uzete su u obzir pri osmišljavanju i procjeni opcija, osobito u pogledu tehnološkog potencijala za smanjenje emisija na temelju graničnih vrijednosti emisija, trajnosti, uvjeta ispitivanja i kontinuiranog praćenja emisija, mogućeg ubrzanog prelaska na električna vozila i učinaka na konkurentnost, za koje se čini da dionici iz industrije imaju različita stajališta.

Stajališta dionika o uvođenju jedinstvene emisijske norme Euro za automobile/kombije i kamione/autobuse razlikuju se od stajališta Komisije. Dionici iz industrije u početku nisu podržali tu mjeru pojednostavnjenja. Budući da bi argumenti industrije, kao što su pravilna diferencijacija i međunarodno usklađivanje, trebali biti ostvarivi i ako se temeljni akti (uredbe (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009) spoje, a posebne provedbene uredbe ostanu odvojene, Komisija je nastavila s tim pristupom. To je potvrđeno s dionicima u naknadnim razgovorima povezanim s ciljanim savjetovanjem o procjeni učinka i na sastanku AGVES-a 16. studenoga 2020.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Procjena učinka temelji se na dokazima iz nekoliko izvora, uključujući studije koje su proveli vanjski izvođači konzorcija CLOVE, među kojima su vodeći stručnjaci iz Laboratorija primijenjene termodinamike (LAT) Sveučilišta Aristotel u Solunu (Grčka), društva Ricardo (Ujedinjena Kraljevina), EMISIA-e (Grčka), TNO-a (Nizozemska), sveučilišta TU Graz (Austrija), FEV-a (Njemačka) i VTT-a (Finska).

Prva studija CLOVE-a pokrenuta je kako bi se preispitale, usporedile i izvukle pouke iz zakonodavstva u drugim dijelovima svijeta, ocijenila učinkovitost trenutačnih ispitivanja

emisija u EU-u te razvila i procijenila nova ispitivanja emisija za regulirane i neregulirane onečišćujuće tvari. Kao nastavak, druga studija obuhvaćala je temeljito preispitivanje isplativosti mjera koje su predstavljene u prvoj studiji, uz procjenu izvedivosti novih graničnih vrijednosti emisija onečišćujućih tvari za sva vozila i analizu potencijala pojednostavnjenja normi za emisije iz vozila. Tom je studijom podržana i evaluacija okvira Euro 6/VI. te su pruženi dokazi potrebni za procjenu učinka. Te se studije temelje na analizama i ispitivanjima koje je proveo Komisijin Zajednički istraživački centar u svojim prostorima u talijanskom gradu Ispra.

Za kvantitativnu procjenu učinaka na gospodarstvo, društvo i okoliš studija i izvješće o procjeni učinka oslanjali su se na model SIBYL i COPERT. COPERT se upotrebljava za izračun inventara emisija stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari u zrak za cestovni promet na temelju stvarnih emisija koje koordiniraju Europska agencija za okoliš (EEA) i JRC. SIBYL je specijalizirani alat za projekciju učinka detaljne tehnologije vozila na buduće vozne parkove, energiju, emisije i troškove osmišljen za potporu donošenju politika. Oba su modela ažurirana na temelju podataka i dokaza prikupljenih u okviru savjetovanja s dionicima te na temelju najnovijih čimbenika emisija i pregleda literature.

Osim toga, prikupljene su dodatne informacije o sljedećim pitanjima:

- dostupnim tehnologijama koje se mogu uvesti u relevantnom razdoblju kako bi se smanjile emisije onečišćujućih tvari, kao i o njihovoj učinkovitosti i trošku,
- učinku na zdravlje i okoliš u novčanom pogledu,
- općim makroekonomskim pokazateljima, kao što su otvaranje novih radnih mjesta, potrebne vještine, istraživanje i inovacije itd.,
- konkurentnosti industrije EU-a i koheziji unutarnjeg tržišta,
- kvalitativnim učincima na MSP-ove i potrošače (uključujući povjerenje potrošača).

Popis studija i izvora nalazi se u Prilogu 1. procjeni učinka.

• **Procjena učinka**

Mjere iz ovog prijedloga uravnotežene su s obzirom na njihove koristi za zdravlje i okoliš te opterećenje za industriju. Djelotvornost i troškovna učinkovitost mjera potkrijepljene su priloženom procjenom učinka. Sažetak i pozitivno mišljenje Odbora za nadzor regulative dostupni su na stranici X (dodati poveznicu).

Kako bi se riješili problemi utvrđeni u postojećim uredbama o normama Euro 6/VI., procijenjene su tri opcije politike s različitom kombinacijom mjera i razinama ambicioznosti, uzimajući u obzir zelenu i digitalnu transformaciju koja se zahtijeva na temelju europskog zelenog plana. Ta transformacija pruža mogućnosti za naprednija rješenja za smanjenje emisija onečišćujućih tvari, kao što su uporaba tehnologije s niskom razinom onečišćenja i kontinuirano praćenje emisija s naprednim senzorima i povezivost vozila. U opcijama politike uzet je u obzir i prelazak na elektrificirane pogonske sklopove, za koje su potrebna troškovno učinkovita i odgovarajuća rješenja radi smanjenja emisija onečišćujućih tvari u segmentu motora s unutarnjim izgaranjem.

U skladu s posebnim ciljevima, opcije politike 1., 2. (2.a i 2.b) i 3.a usmjerene su na smanjenje složenosti postojećih emisijskih normi Euro uvođenjem mjera pojednostavnjenja (kao što je zamjena dviju uredbi jednom uredbom ili uklanjanje zastarjelih ispitivanja). Ažurirane granične vrijednosti emisija za sve relevantne onečišćujuće tvari u zraku navedene su u opciji politike 1. s niskim ambicijama, u opcijama 2.a i 3.a sa srednjim ambicijama i u

opciji 2.b s visokim ambicijama. Kontrola stvarnih emisija poboljšana je u opciji politike 1. na temelju nisko ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje, u opciji 2.a na temelju srednje ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje i zahtjeva za trajnost, u opciji 2.b na temelju visoko ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje i zahtjeva za trajnost te u opciji 3.a na temelju srednje ambicioznih graničnih uvjeta za ispitivanje stvarne vožnje, zahtjeva za trajnost i kontinuiranog praćenja emisija.

U procjeni učinka utvrđeno je da je srednje ambiciozna opcija politike 3.a najproporcionalnija za laka i teška vozila. Utvrđeno je da je ta opcija politike najdjelotvornija za postizanje utvrđenih ciljeva i da je ujedno troškovno učinkovita jer donosi najveće koristi za zdravlje i okoliš za građane uz niske regulatorne troškove za industriju. Osim toga, utvrđeno je da je ta opcija u skladu sa zakonodavstvom o kvaliteti zraka, normama za emisije CO₂ i direktivama o tehničkoj ispravnosti. Uvođenjem kontinuiranog praćenja emisija opcija 3.a bila bi u najvećoj mjeri u skladu s usporednom zelenom i digitalnom transformacijom, koja je cilj europskog zelenog plana.

Socijalni, gospodarski i okolišni učinci opcije 3.a mogu se sažeti na sljedeći način:

Ukupni regulatorni troškovi procjenjuju se na 304 EUR po vozilu za laka vozila i 2 681 EUR po vozilu za teška vozila. U 25-godišnjem razdoblju procijenjenom u procjeni učinka to bi dovelo do ukupnog regulatornog troška od 35,48 milijardi EUR za laka vozila i 17,53 milijarde EUR za teška vozila.

S druge strane, monetizirane koristi za zdravlje i okoliš iznose 55,75 milijardi EUR odnosno 133,58 milijardi EUR na temelju smanjenja emisija štetnih onečišćujućih tvari u zrak. Te se koristi ostvaruju uglavnom smanjenjem emisija NO_x i PM_{2,5}. Osim toga, u toj su se opciji pokazali najveći pozitivni učinci za sva vozila u pogledu pristupa ključnim međunarodnim tržištima i inovacijama.

Troškovi prilagodbe (koji obuhvaćaju materijalne troškove usklađivanja zbog troškova opreme za tehnologije za kontrolu emisija i povezanih troškova istraživanja i razvoja te umjeravanja, uključujući troškove postrojenja i alata) procijenjeni su u opciji 3.a na iznos od 67 milijardi EUR od 2025. do 2050. za laka vozila i 26 milijardi EUR za teška vozila.

Osim tih koristi, uštede regulatornih troškova (koje obuhvaćaju uštede troškova za vrijeme ispitivanja, ispitivanja koja provode homologacijska tijela i naknada za homologaciju te uštede administrativnih troškova za izvješćivanje i druge obveze obavješćivanja u okviru homologacijskih postupaka) procjenjuju se na 4,67 milijardi EUR za laka vozila i 0,58 milijardi EUR za teška vozila u najpoželjnijoj opciji.

Općenito govoreći, učinak opcije 3.a na cjenovnu pristupačnost za potrošače bio bi ograničen. Iako se očekuje da će se ukupni regulatorni troškovi u usporedbi s polaznim vrijednostima prenijeti na potrošače, to bi dovelo do povećanja cijene malih benzinskih vozila za 0,8 % i povećanja cijene malih dizelskih vozila od 2,2 % za automobile i kombije.

Zahtjevi za trajnost baterija dodani su nakon donošenja novoga Globalnog tehničkog pravilnika UN-a br. 22 od 14. travnja 2022. o trajnosti ugrađenih baterija za elektrificirana vozila, kojim se utvrđuju minimalni zahtjevi radnog učinka za električna vozila na razini koja neće zahtijevati promjenu tehnologija baterija. Očekuje se da ti zahtjevi neće stvoriti dodatne troškove, već da će podići razinu informiranosti i povjerenja potrošača.

S obzirom na trenutačne geopolitičke i gospodarske okolnosti provedena je završna revizija kako bi se osigurala ažurirana razmatranja za automobilsku industriju i potrošače. Drastično se ubrzao rast troškova koji je započeo 2021., osobito za energiju i sirovine. S druge strane, smanjile su se potražnja i prodaja motornih vozila, a potrebe za ulaganjima u zelenu transformaciju sve su veće. To stavlja pritisak na automobilski lanac opskrbe i stvara problem cjenovne pristupačnosti za potrošače u općem kontekstu visoke inflacije. Kako bi se olakšala uspješna zelena tranzicija automobilskog ekosustava, prethodno navedena opcija 3.a prilagođena je za laka vozila da bi se smanjili troškovi prilagodbe, a pritom zadržala opća srednja razina okolišne i digitalne ambicije.

Za automobile i kombije granične vrijednosti emisija ispušnih plinova utvrđene su na najnižoj razini koja se trenutačno primjenjuje u okviru norme Euro 6 za automobile, čime se uvode niže granične vrijednosti za kombije nego kod norme Euro 6, dok su zahtjevi za trajnost i granični uvjeti za ispitivanje stvarne vožnje utvrđeni kao u opciji 3.a. U opciji 3.a utvrđeni su zahtjevi za emisije nastale isparavanjem, trajnost baterije i emisije koje nisu iz ispuha. To je prijelazna opcija u smislu graničnih vrijednosti emisija iz ispušne cijevi između opcija 1. i 2.a/3.a. Ta je odluka donesena kako bi se potreba za poboljšanjem okolišne učinkovitosti uravnotežila s potrebom da se izbjegnu nerazmjerna ulaganja u vozila koja se više neće prodavati nakon 2035. Iznad određenog praga troškovi rastu znatno brže od koristi za okoliš. Odabranom opcijom poboljšava se cjenovna pristupačnost automobila i kombija za potrošače te se smanjuju troškovi ulaganja potrebni za razvoj novih hardverskih rješenja za sustave za kontrolu emisija za automobile i kombije s motorom s unutarnjim izgaranjem.

Odabranim mjerama utvrđuju se tehnološke i gorivno neutralne granične vrijednosti za automobile i kombije, a istodobno se dopuštaju malo veće granične vrijednosti za kombije s malom potrošnjom energije, ako je to opravdano na temelju tehničkih razloga. Granični uvjeti za ispitivanje isti su kao i za opciju 3.a, čime se mogu ostvariti koristi od ograničavanja trenutačno nekontroliranih emisija. Metodologije i granične vrijednosti za emisije nastale isparavanjem, kočnice, gume te trajnost baterije i uporaba alata za praćenje emisija sa senzorima slične su onima iz opcije 3.a izvješća o procjeni učinka. Te mjere čine sve važniji udio potencijala za smanjenje emisija te koristi za okoliš i zdravlje, osobito u gradskim sredinama u kojima je izloženost tim onečišćujućim tvarima izraženija. Emisije iz kočnica i guma uskoro će činiti većinu emisija čestica.

Za kamione i autobuse zadržava se opcija 3.a. To odražava znatno sporiji prelazak kamiona i autobusa na tehnologije s nultom stopom emisija ispušnih plinova. Očekuje se da će se kamioni i autobusi s motorima s unutarnjim izgaranjem mnogo dulje zadržati na tržištu EU-a.

Za sva motorna vozila sve mjere pojednostavnjenja zadržane su kao u opciji 3.a jer odražavaju potrebu za modernizacijom Uredbe i smanjenjem administrativnog opterećenja. Tom se opcijom osigurava i smanjenje ukupne razine emisija, osobito tijekom hladnog pokretanja motora i gradske vožnje, s obzirom na to da vozila moraju poštovati granične vrijednosti emisija čak i tijekom kratkih vožnji.

Kad je riječ o koristima za okoliš, odabranom opcijom znatno se smanjuju emisije, koje su tek nešto niže od opcije 3.a za automobile i kombije jer su više granične vrijednosti emisija popraćene poboljšanjima uvjeta ispitivanja i mjerama usklađivanja koje nisu predviđene u opciji 1. Na temelju odabranih mjera procijenjeno je da će se do 2035. emisije NO_x iz automobila/kombija smanjiti za više od 85 % u usporedbi s razinama iz 2018. i za više od 80 % iz kamiona/autobusa. Procjenjuje se da će se ukupni NO_x u motornim vozilima upola smanjiti do 2035. u usporedbi s polaznim vrijednostima.

Očekuje se da će uštede regulatornih troškova biti jednake onima u opciji 3.a. Troškovi razvoja proizvoda za industriju znatno su manji jer nova opcija neće zahtijevati redizajniranje vozila, no usklađenost se može postići tehnologijama koje se trenutačno upotrebljavaju za kontrolu emisija i ponovno umjeravanje. Očekuje se da će se regulatorni troškovi znatno smanjiti i da će biti između troškova za opciju 1. i opciju 3.a. Općenito se očekuje da će odabrane mjere donijeti neto korist sličnu ili veću od one za opciju 3.a, čime će se ostvariti znatne uštede emisija uz ograničene troškove prilagodbe.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

U skladu s predanošću Komisije boljoj regulativi prijedlog je pripreman na uključiv način, transparentno i u stalnoj suradnji s dionicima.

MSP-ovi (referentna procjena učinka): procjenom učinka utvrđeno je da se europska automobilska industrija uglavnom sastoji od velikih proizvođača koji se bave sastavljanjem vozila i proizvodnjom sastavnih dijelova. Neki MSP-ovi proizvode vozila ili sustave za koje je potrebna EU homologacija s obzirom na emisije. Utvrđeno je 35 MSP-ova koji izrađuju specijalizirana vozila na temelju pogonskih sklopova koje proizvode veći proizvođači. Predlažu se pojednostavnjena pravila za male proizvođače kako bi se uzele u obzir posebnosti povezane s ograničenom proizvodnjom.

Manji troškovi: u procjeni učinka također se analiziralo kako bi se moglo pojednostavniti zakonodavstvo i smanjiti nepotrebne troškove usklađivanja i administrativne troškove. Iako se prijedlogom povećavaju regulatorni troškovi za proizvođače vozila u obliku troškova hardvera za tehnologije kontrole onečišćenja i senzore i troškova za istraživanje i razvoj te povezano umjeravanje, prijedlozima se ujedno ostvaruju uštede troškova usklađivanja za vrijeme ispitivanja, ispitivanja koja provode homologacijska tijela i naknada za homologaciju te uštede administrativnih troškova. Točnije, administrativno opterećenje smanjilo bi se uvođenjem mjera pojednostavnjenja i novih zahtjeva za kontinuirano praćenje emisija. Očekuje se da će ti zahtjevi dodatno pojednostavniti izvješćivanje i druge obveze pružanja informacija radi dodjele homologacije i postupke provjere zahvaljujući manjem broju homologacija. U okviru opcije 3.a uštede administrativnih troškova procjenjuju se na 224 tisuće EUR po homologaciji (22 EUR po vozilu) za dizelske automobile/kombije i 204 tisuće EUR po homologaciji za benzinske automobile/kombije (26 EUR po vozilu). Za kamione/autobuse uštede administrativnih troškova u okviru opcije 3.a iznose do 66 tisuća EUR po homologaciji dizelskog vozila (22 EUR po vozilu) i 67 tisuća EUR po homologaciji benzinskog vozila (47 EUR po vozilu). U konačno odabranim opcijama očekuje se da će svi troškovi za automobile/kombije biti niži.

Konkurentnost: unatoč regulatornim troškovima za industriju i kumulativnim ulaganjima uz norme za emisije CO₂ očekuje se da će prijedlog pozitivno utjecati na konkurentnost. Razlog za to bit će nove tržišne prilike koje proizlaze iz razvoja novih senzora i komunikacijskih protokola, kibersigurnosti i mogućnosti za sprečavanje nedopuštenih zahvata. Uporaba naprednih digitalnih i čistih tehnologija bit će prednost u ostvarivanju pristupa ključnim međunarodnim tržištima, osobito Sjedinjenim Američkim Državama i Kini.

Digitalizacija: u skladu s velikim ambicijama inicijative za digitalno desetljeće³⁷ u svim bi se sektorima trebala provesti digitalna transformacija, koja će pak uvelike pridonijeti zelenoj transformaciji, među ostalim u cestovnom prometu, kako bi se postigao cilj nulte stope onečišćenja za netoksični okoliš. Prijedlog donosi dodatnu usklađenost s usporednom

³⁷ COM(2021) 118 final.

tranzicijom jer se njime podupire smanjenje emisija tijekom životnog vijeka vozila uvođenjem kontinuiranog praćenja emisija i povezivosti vozila. Nacionalna homologacijska tijela ujedno bi po mogućnosti trebala digitalno pružati usluge (uključujući strojno čitljive informacije). Time se pridonosi postizanju učinkovitog digitalnog društva i gospodarstva (digitalizacija kao standard).

Inicijativa je u skladu s načelom nenanošenja bitne štete jer pridonosi ciljevima zelene tranzicije iz europskog zelenog plana (posebice cilju održive mobilnosti i nulte stope onečišćenja). Njome se osigurava smanjenje razine onečišćenja iz prometa, osobito u gradovima, te se smatra ključnim dijelom prelaska na čistu mobilnost. U procjeni učinka utvrđeno je da se ne očekuje da će se opcijama nanijeti bitna šteta ijednom cilju održivog razvoja u području okoliša³⁸.

- **Temeljna prava**

Ovaj prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava i ravnopravnosti. Nema različit učinak s obzirom na rod.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Za prijedlog nisu potrebna dodatna financijska sredstva.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Ovim se prijedlogom utvrđuju mehanizmi za praćenje i evaluaciju učinkovitosti emisijskih normi Euro 7 u odnosu na operativne ciljeve i za utvrđivanje uzročno-posljedične veze između zabilježenih ishoda i zakonodavstva. U tu se svrhu predlaže niz pokazatelja praćenja za reviziju emisijskih normi Euro 7. Ti pokazatelji praćenja uključuju:

- broj homologacija s obzirom na emisije prema normama Euro 7 po tipu vozila,
- troškove u fazi provedbe i administrativne troškove po homologaciji s obzirom na emisije,
- dokaz o poboljšanoj kontroli emisija u svim uvjetima uporabe za sve regulirane onečišćujuće tvari,
- troškove izvršenja zakonodavstva, uključujući troškove za kršenja i sankcije u slučaju neusklađenosti te troškove praćenja,
- kretanje emisija tijekom životnog vijeka vozila u skladu s odgovarajućim kampanjama ispitivanja i kontinuiranim praćenjem emisija.

U sklopu preispitivanja emisijskih normi Euro 7 evaluirat će se i skup općenitijih pokazatelja iz drugih politika EU-a o onečišćujućim tvarima u zraku za cestovni promet:

- godišnje razine koncentracije onečišćujućih tvari u europskim gradskim područjima i godišnji udio emisija onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa kako su ih države članice prijavile Europskoj agenciji za okoliš u skladu s Direktivom o obvezama

³⁸ To konkretno vrijedi za sljedeće: cilj br. 3: zdravlje i dobrobit, cilj br. 6: čista voda i sanitarni uvjeti, cilj br. 13: klimatska politika, cilj br. 14: život pod vodom i cilj br. 15: život na kopnu.

smanjenja nacionalnih emisija³⁹ i kako su uključene u godišnje izvješće Europske agencije za okoliš o kvaliteti zraka u Europi,

- godišnji broj registriranih vozila i udio tehnologija pogonskog sklopa na cestama EU-a kako su ga države članice prijavile Europskom informativnom portalu za alternativna goriva,
- godišnje kretanje učinaka onečišćenja zraka na zdravlje (tj. slučajevi preuranjene smrti povezani s izloženošću određenim onečišćujućim tvarima) kako je navedeno u godišnjem izvješću Europske agencije za okoliš o kvaliteti zraka u Europi,
- godišnji udio emisija određenih onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa kako su ga države članice prijavile Europskoj agenciji za okoliš u skladu s Direktivom o obvezama smanjenja nacionalnih emisija,
- godišnji broj obavijesti država članica o preprekama trgovini automobilima, kombijima i kamionima/autobusima unutar EU-a zbog tehničkih propisa koje su nametnula nacionalna, regionalna ili lokalna tijela (tj. zabrane bilo koje vrste) u skladu s postupkom obavješćivanja iz Direktive (EU) 2015/1535⁴⁰.
- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

U poglavlju I. utvrđuju se opće odredbe, uključujući predmet (članak 1.), područje primjene Uredbe (članak 2.) i definicije ključnih pojmova koji se upotrebljavaju u Uredbi (članak 3.).

Poglavlje II. sadržava odredbe o obvezama proizvođača u pogledu homologacije motornih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na njihove emisije onečišćujućih tvari i trajnost baterija. Točnije, uključuje obvezu proizvođača u pogledu izrade i konstrukcije takvih vozila, uključujući mjere kibersigurnosti (članak 4.) i mogućnosti za proizvođače da deklariraju bolji radni učinak s nižim graničnim vrijednostima emisija i/ili poboljšanom trajnošću baterija, kao i tehnologije određivanja geografskih granica kako bi se omogućio režim s nultim emisijama ispušnih plinova (članak 5.). Proizvođači moraju ispuniti posebne zahtjeve za trajnost tijekom životnog vijeka vozila, ali i minimalne zahtjeve u pogledu radnog učinka za trajnost pogonske baterije kako bi ispunili granične vrijednosti emisija i druge povezane tehničke zahtjeve (članak 6.). Kako bi se dokazala usklađenost s tim zahtjevima, potrebno je provesti posebna ispitivanja i administrativne postupke te ishoditi posebne izjave (članak 7.). U člancima 8. i 9. predviđena su posebna pravila za male proizvođače (članak 8.) i višestupanjsku homologaciju (članak 9.) u pogledu ispitivanja i odgovornosti.

U poglavlju III. utvrđuju se obveze država članica u pogledu homologacije i nadzora tržišta, posebno u pogledu uloge nacionalnih homologacijskih tijela i datuma stupanja na snagu (članak 10.) te uključuje posebne odredbe za sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice (članak 11.) te za potrošni reagens i sustave za kontrolu onečišćenja (članak 12.).

Poglavlje IV. sadržava odredbe o ulozi Komisije i trećih strana u pogledu provjera sukladnosti u uporabi i nadzora tržišta (članak 13.).

U poglavlju V. utvrđuju se posebna ispitivanja i metodologije koje proizvođači i tijela trebaju primjenjivati za svaku predmetnu kategoriju vozila kako bi dokazali usklađenost sa

³⁹ Direktiva (EU) 2016/2284.

⁴⁰ [Direktiva \(EU\) 2015/1535](#) o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva; vidjeti i [postupak obavješćivanja 2015/1535](#).

zahtjevima i obvezama na temelju ove Uredbe (članak 14.). Uključuje i posebne odredbe o prilagodbi tehničkom napretku (članak 15.).

U poglavlju VI. utvrđuju se opće odredbe o ovlasti dodijeljenoj Komisiji za donošenje delegiranih akata (članak 16.), postupku odbora (članak 17.) i zahtjevima izvješćivanja za države članice (članak 18.).

U poglavlju VII. navedene su završne odredbe o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 (članak 19.) te o stupanju na snagu i primjeni Uredbe (članak 20.).

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁴¹,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁴²,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Unutarnje tržište je područje u kojem se mora osigurati slobodno kretanje robe, osoba, usluga i kapitala. U tu se svrhu Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća⁴³ utvrđuje sveobuhvatan sustav homologacije i nadzora tržišta za motorna vozila i prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila.
- (2) Tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila, motora i zamjenskih dijelova s obzirom na emisije („homologacija s obzirom na emisije”) trebali bi i dalje biti usklađeni kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta te visoku razinu zaštite okoliša i zdravlja koja je zajednička svim državama članicama.
- (3) Ova je Uredba zaseban regulatorni akt za potrebe postupka EU homologacije tipa utvrđenog u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/858. Njome se utvrđuju odredbe i zahtjevi za emisije iz vozila i trajnost baterija, dok će se tehnički elementi utvrditi provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja i uz pomoć odbora u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 (postupak komitologije).

⁴¹ SL C , , str. .

⁴² SL C , , str. .

⁴³ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

- (4) Tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila, motora i zamjenskih dijelova s obzirom na emisije („homologacija s obzirom na emisije”) trenutno su utvrđeni u dvjema uredbama koje se primjenjuju na homologaciju s obzirom na emisije za laka odnosno teška vozila, tj. u Uredbi (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća („Euro 6”)⁴⁴ i Uredbi (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća („Euro VI.”)⁴⁵. Razlog za postojanje dviju uredbi bio je taj što su se emisije teških vozila provjeravale na temelju ispitivanja motora, a za laka vozila na temelju ispitivanja cijelog vozila. Otad su razvijene metodologije koje omogućuju ispitivanje i lakih i teških vozila na cesti. Stoga više nije potrebno temeljiti homologaciju na ispitivanju motora.
- (5) Uključivanjem zahtjeva utvrđenih u Uredbi (EZ) br. 715/2007 i Uredbi (EZ) br. 595/2009 u jedinstvenu uredbu trebalo bi osigurati unutarnju usklađenost sustava homologacija s obzirom na emisije i za laka i za teška vozila te istodobno omogućiti različite granične vrijednosti emisija za takva vozila.
- (6) Nadalje, postojeće granične vrijednosti emisija donesene su 2007. za laka vozila i 2009. za teška vozila. Oba skupa graničnih vrijednosti emisija donesena su na temelju tada dostupne tehnologije. Otad je tehnologija napredovala, a razina emisija postignuta kombinacijom postojećih tehnologija mnogo je niža od one dosegnute prije više od 15 godina. Taj bi se tehnološki napredak trebao odražavati u graničnim vrijednostima emisija koje se temelje na najsuvremenijoj postojećoj tehnologiji i znanju o kontroli onečišćenja i koje obuhvaćaju sve relevantne onečišćujuće tvari.
- (7) Usto je potrebno smanjiti složenost, administrativne troškove i troškove provedbe za proizvođače i nadležna tijela te osigurati djelotvornu i učinkovitu provedbu emisijskih normi Euro. Pojednostavnjenje se postiže ukidanjem različitih datuma primjene za granične vrijednosti i ispitivanja koji su postojali u okviru normi Euro 6 i Euro VI., uklanjanjem višestrukih i složenih ispitivanja emisija ako takva ispitivanja nisu potrebna, prema potrebi upućivanjem na norme na temelju postojećih pravilnika UN-a te osiguravanjem pojednostavnjenog i dosljednog skupa postupaka i ispitivanja za razne faze homologacije s obzirom na emisije.
- (8) Kako bi se osiguralo da su emisije za laka i teška vozila ograničene u stvarnim uvjetima, potrebno je ispitivanje vozila u stvarnim uvjetima uporabe s minimalnim skupom ograničenja, graničnih uvjeta i drugih zahtjeva za vožnju, a ne samo u laboratoriju.
- (9) Točnost prijenosne opreme za mjerenje emisija koja se koristi za mjerenje emisija iz vozila na cesti znatno se poboljšala od njezina uvođenja. Stoga je primjereno granične vrijednosti emisija temeljiti na takvim mjerenjima na cesti i više nije potrebna uporaba faktora sukladnosti pri ispitivanju na cesti.
- (10) Uredbama (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 zahtijeva se da vozila poštuju granične vrijednosti emisija u određenom razdoblju, koje više ne odgovara prosječnom životnom vijeku vozila. Stoga je primjereno utvrditi zahtjeve za trajnost koji odražavaju prosječni očekivani životni vijek vozila u Uniji.

⁴⁴ Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL L 171, 29.6.2007., str. 1.).

⁴⁵ 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 (SL L 188, 18.7.2009., str. 1.).

- (11) Sad su dostupne i u uporabi širom svijeta tehnologije kojima se ograničavaju emisije nastale isparavanjem hlapivih organskih spojeva za vrijeme uporabe, parkiranja i dolijevanja benzinskoga goriva u vozilo. Stoga je primjereno utvrditi niže granične vrijednosti emisija za takve hlapive organske spojeve i uvesti granične vrijednosti emisija za fazu dolijevanja goriva.
- (12) Emisije koje nisu iz ispuha sastoje se od čestica ispuštenih iz guma i kočnica vozila. Procjenjuje se da su emisije iz guma najveći izvor mikroplastike ispuštene u okoliš. Kako je prikazano u procjeni učinka, očekuje se da će do 2050. emisije koje nisu iz ispuha činiti do 90 % svih čestica iz cestovnog prometa jer će se zbog elektrifikacije vozila smanjiti razina ispušnih čestica. Stoga bi te emisije koje nisu iz ispuha trebalo mjeriti i ograničiti. Komisija bi do kraja 2024. trebala sastaviti izvješće o abraziji guma kako bi se preispitale metode mjerenja i najsuvremenije metode te predložile granične vrijednosti abrazije guma.
- (13) Uredbom (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁶ uređuju se indikatori promjene stupnja prijenosa (GSI), čija je glavna svrha smanjiti potrošnju goriva vozila ako vozač slijedi njihove naznake. Međutim, ovom bi Uredbom trebalo obuhvatiti zahtjeve za emisije onečišćujućih tvari u stvarnoj uporabi, među ostalim i kad se slijedi indikator promjene stupnja prijenosa.
- (14) Vozila s pogonskim baterijama, uključujući punjiva hibridna vozila i baterijska električna vozila, pridonose dekarbonizaciji sektora cestovnog prometa. Kako bi se steklo i povećalo povjerenje potrošača u takva vozila, ona bi trebala biti učinkovita i trajna. Stoga je važno zahtijevati da pogonske baterije zadrže dobar dio svojeg prvobitnog kapaciteta nakon mnogo godina uporabe. To je osobito važno za kupce rabljenih električnih vozila kako bi se osiguralo da će vozilo nastaviti raditi u skladu s očekivanjima. Stoga bi za sva vozila u kojima se upotrebljavaju pogonske baterije trebalo zahtijevati uređaje za praćenje stanja baterija. Osim toga, trebalo bi uvesti minimalne zahtjeve radnog učinka za trajnost baterija osobnih automobila, uzimajući u obzir Globalni tehnički pravilnik UN-a br. 22⁴⁷.
- (15) Nedopušteni zahvati na vozilima radi uklanjanja ili deaktiviranja dijelova sustava za kontrolu onečišćenja dobro su poznat problem. Takva praksa dovodi do nekontroliranih emisija i trebalo bi je spriječiti. Nedopušteni zahvati na brojaču kilometara dovode do lažne kilometraže i otežavaju pravilnu kontrolu vozila u uporabi. Stoga je iznimno važno zajamčiti najvišu moguću sigurnosnu zaštitu tih sustava, zajedno sa sigurnosnim certifikatima i odgovarajućom zaštitom od nedopuštenih zahvata kako bi se osiguralo da se takvi zahvati ne mogu izvoditi ni na sustavima za kontrolu onečišćenja ni na brojaču kilometara vozila.

⁴⁶ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.).

⁴⁷ Globalni tehnički pravilnik Ujedinjenih naroda o trajnosti ugrađenih baterija za elektrificirana vozila, UN GTR br. 22.

- (16) Senzori ugrađeni u vozila već se danas upotrebljavaju za otkrivanje nepravilnosti u emisijama i pokretanje povezanih popravaka s pomoću ugrađenog dijagnostičkog sustava (OBD). Međutim, OBD koji je trenutačno u uporabi ne otkriva točno i na vrijeme kvarove niti dovoljno i pravodobno primorava na popravak. Zbog toga je moguće da vozila ispuštaju mnogo više emisija nego što im je dopušteno. Senzori koji su se dosad upotrebljavali za OBD također se mogu koristiti za kontinuirano praćenje i kontrolu ponašanja vozila u pogledu emisija putem ugrađenog sustava za praćenje (OBM). OBM će isto tako upozoriti korisnika na popravak motora ili sustava za kontrolu onečišćenja kad je to potrebno. Stoga je primjereno zahtijevati ugradnju takvog sustava i regulirati njegove tehničke zahtjeve.
- (17) Proizvođači mogu odlučiti proizvoditi vozila koja su u skladu s nižim graničnim vrijednostima emisija ili s boljom trajnošću baterije od one koja se zahtijeva ovom Uredbom ili koja uključuju napredne opcije, uključujući određivanje geografskih granica i adaptivne kontrole. Potrošači i nacionalna tijela trebali bi moći utvrditi takva vozila na temelju odgovarajuće dokumentacije. Stoga bi trebalo staviti na raspolaganje ekološku putovnicu vozila (EVP).
- (18) Ako Komisija iznese prijedlog za registraciju novih lakih vozila nakon 2035. s pogonom isključivo na goriva neutralna u pogledu CO₂ izvan područja primjene normi CO₂ za vozni park i u skladu s pravom Unije i ciljem klimatske neutralnosti EU-a, ovu će Uredbu trebati izmijeniti kako bi se uključila mogućnost homologacije tipa takvih vozila.
- (19) Emisije iz vozila koja prodaju mali proizvođači neznatan su udio emisija u Uniji. Stoga se za takve proizvođače može dopustiti određena fleksibilnost u nekim zahtjevima. Mali proizvođači stoga bi trebali moći zamijeniti određena ispitivanja za vrijeme homologacije izjavama o sukladnosti, dok bi vrlo malim proizvođačima trebalo dopustiti da upotrebljavaju laboratorijska ispitivanja koja se temelje na nasumičnim stvarnim voznim ciklusima.
- (20) Uredbama (EU) 2019/631⁴⁸ i (EU) 2019/1242⁴⁹ Europskog parlamenta i Vijeća uređuju se prosječne vrijednosti emisija CO₂ voznog parka za nova motorna vozila u Uniji. U homologaciju s obzirom na emisije trebalo bi uvesti postupke i metodologije za točno utvrđivanje emisija CO₂, potrošnje goriva i energije, autonomije na električni pogon i snage za pojedinačna vozila.
- (21) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi s obvezama proizvođača u okviru homologacije i postupaka, ispitivanja i metodologija koje treba primjenjivati za izjavu o sukladnosti, provjeru sukladnosti proizvodnje, provjeru sukladnosti u uporabi i ekološku putovnicu vozila (EVP); mogućnostima i oznakama vozila; zahtjevima, ispitivanjima, metodama i korektivnim mjerama koje se odnose na trajnost vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica, kao i na sposobnost registracije i komunikacije OBM-a, među ostalim za potrebe periodičnih tehničkih pregleda i pregleda tehničke ispravnosti; zahtjevima i informacijama koje moraju dostaviti proizvođači vozila s

⁴⁸ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

⁴⁹ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

višestupanjskom homologacijom, kao i postupcima za utvrđivanje vrijednosti CO₂ za ta višestupanjska vozila; tehničkim elementima, administrativnim zahtjevima i zahtjevima za dokumentaciju za homologaciju s obzirom na emisije, provjerama, pregledima i provjerama nadzora tržišta, kao i obvezama izvješćivanja te provjerama sukladnosti u uporabi i sukladnosti proizvodnje; metodama i ispitivanjima za i. mjerenje emisija ispušnih plinova u laboratoriju i na cesti, uključujući nasumične i najnepovoljnije ispitne cikluse RDE-a, uporabu prijenosnih sustava za mjerenje emisija za provjeru stvarnih emisija tijekom vožnje i emisija u praznom hodu, ii. utvrđivanje emisija CO₂, potrošnje goriva i energije, autonomije na električni pogon i snage motora motornog vozila, iii. pružanje specifikacija za indikator promjene stupnja prijenosa (GSI), iv. utvrđivanje učinka prikolica kategorija O₃ i O₄ s obzirom na emisije CO₂, potrošnju goriva i energije, autonomiju na električni pogon i snagu motora motornog vozila, iv. mjerenje emisija iz kućišta koljenastog vratila, emisija nastalih isparavanjem i emisija iz kočnica, v. ocjenjivanje usklađenosti s minimalnim zahtjevima radnog učinka za trajnost baterije, vi. ocjenjivanje sukladnosti motora i vozila u uporabi; pragove usklađenosti i zahtjeve radnog učinka, kao i vii. ispitivanja i metode kojima se osigurava rad senzora (OBD i OBM); viii. metode za osiguravanje i procjenu sigurnosnih mjera; specifikacije i karakteristike sustava za upozoravanje vozača i metoda prinude te ocjenjivanje njihova ispravnog rada; ix. metode za procjenu ispravnog rada, djelotvornosti, regeneracije i trajnosti originalnih i zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja; x. metode za osiguravanje i procjenu sigurnosnih mjera, uključujući analizu ranjivosti i zaštitu od nedopuštenih zahvata; xi. metode za ocjenjivanje ispravnog funkcioniranja tipova odobrenih na temelju posebnih oznaka EURO7; xii. kriterije za homologacije s obzirom na emisije za male i vrlo male proizvođače; xiii. provjere i ispitne postupke za višestupanjsku homologaciju; xiv. zahtjeve radnog učinka ispitne opreme; xv. specifikacije referentnih goriva; i xvi. metode za procjenu nepostojanja poremećajnih uređaja i poremećajnih strategija; xvii. metode za mjerenje abrazije guma, kao i xviii. format EVP-a, podatke i metode slanja podataka EVP-a. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁰.

- (22) Kako bi se prema potrebi izmijenili ili dopunili elementi ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s ispitnim uvjetima koji se temelje na podacima prikupljenima pri ispitivanju vozila, kočnica ili guma Euro 7; ispitnim zahtjevima, posebno s obzirom na tehnički napredak i podatke prikupljene pri ispitivanju vozila Euro 7; uvođenjem mogućnosti i oznaka za vozila na temelju inovativnih tehnologija za proizvođače, ali i u vezi s utvrđivanjem graničnih vrijednosti emisija čestica iz kočnica i graničnih vrijednosti abrazije za tipove guma, kao i minimalnih zahtjeva radnog učinka baterija i multiplikatora trajnosti na temelju podataka prikupljenih pri ispitivanju vozila Euro 7 te utvrđivanjem definicija i posebnih pravila za male proizvođače za vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃. Posebno je važno da Komisija za vrijeme svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na stručnoj razini, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁵¹ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog

⁵⁰ 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.).

⁵¹ [SL L 123, 12.5.2016., str. 1.](#)

sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (23) Radi jasnoće, racionalizacije i pojednostavnjenja te s obzirom na to da su pravila o homologaciji s obzirom na emisije motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila ažurirana i sadržana u ovoj Uredbi, postojeće uredbe (EZ) br. 595/2009 i (EZ) br. 715/2007 trebalo bi staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom.
- (24) U svim slučajevima kad mjere predviđene ovom Uredbom uključuju obradu osobnih podataka, te bi se mjere trebale provoditi u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća⁵² i Uredbom (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća⁵³ te povezanim nacionalnim provedbenim mjerama.
- (25) Važno je državama članicama, nacionalnim homologacijskim tijelima i gospodarskim subjektima dati dovoljno vremena da se pripreme za primjenu novih pravila uvedenih ovom Uredbom. Stoga bi trebalo odgoditi datum početka primjene. Dok bi za laka vozila datum početka primjene trebao biti čim to bude tehnički moguće, za teška vozila i prikolice datum početka primjene može se dodatno odgoditi za dvije godine jer će prelazak na vozila s nultim emisijama biti dulji za teška vozila.
- (26) Budući da države članice u pogledu emisija ne mogu same zadovoljavajuće ostvariti ciljeve ove Uredbe, tj. utvrditi usklađena pravila o administrativnim i tehničkim zahtjevima za homologaciju vozila kategorija M i N, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica te pravila o nadzoru tržišta takvih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica, ali se ti ciljevi zbog svojih razmjera i učinaka mogu na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Poglavlje I. – Predmet, područje primjene i definicije

Članak 1.

Predmet

- 1. Ovom se Uredbom utvrđuju zajednički tehnički zahtjevi i administrativne odredbe za homologaciju s obzirom na emisije i nadzor tržišta motornih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na njihove emisije CO₂ i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i energije te trajnost baterija.
- 2. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za prvobitnu homologaciju s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi, nadzor tržišta, trajnost sustava za

⁵² Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

⁵³ Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.).

kontrolu onečišćenja i pogonskih baterija, ugrađene sustave za praćenje, sigurnosne odredbe za ograničavanje nedopuštenih zahvata i kibersigurnosne mjere te točno utvrđivanje emisija CO₂, autonomije na električni pogon, potrošnje goriva i energije te energetske učinkovitosti.

Članak 2.

Područje primjene

Uredba se primjenjuje na motorna vozila kategorija M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ te na prikolice kategorija O₃ i O₄ kako su utvrđeni u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858, uključujući one konstruirane i izrađene u jednoj ili više faza, te na sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Uredbe (EU) 2018/858.

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „homologacija s obzirom na emisije” znači EU homologacija koja ispunjava administrativne odredbe i tehničke zahtjeve ove Uredbe s obzirom na emisije CO₂ i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i energije i trajnost baterije;
- (2) „prvobitna homologacija s obzirom na emisije” ili „IETA” znači prva faza postupka homologacije s obzirom na emisije prije nego što nadležna tijela dodijele certifikat o homologaciji i prije nego što počne proizvodnja vozila;
- (3) „sukladnost proizvodnje” znači radnje koje se provode na novim vozilima, zasebnim tehničkim jedinicama odnosno sastavnim dijelovima odabranima u prostorima proizvođača kako bi se osiguralo da proizvodi stavljeni na tržište ispunjavaju zahtjeve utvrđene u ovoj Uredbi;
- (4) „sukladnost u uporabi” ili „ISC” znači radnje koje se provode na vozilima u prometu radi provjeravanja zahtjeva za trajnost utvrđenih u ovoj Uredbi;
- (5) „motor” znači pogonski izvor vozila;
- (6) „emisije” znači emisije ispušnih plinova i ostale emisije iz motornog vozila;
- (7) „emisije ispušnih plinova” znači emisije svih sljedećih tvari iz ispušne cijevi motornog vozila ili motora: CO₂, plinovitih, krutih i tekućih spojeva te emisije iz kućišta koljenastog vratila;
- (8) „plinovite onečišćujuće tvari” znači emisije plinovitih kemijskih vrsta koje nisu CO₂;
- (9) „emisije CO₂” ili „CO₂” znači emisije ugljikova dioksida iz ispušne cijevi motornog vozila ili motora;
- (10) „dušikovi oksidi” ili „NO_x” znači zbroj dušikovih oksida iz ispušne cijevi;
- (11) „čestična tvar” ili „PM” znači sav materijal ispušten iz ispušne cijevi ili kočnica prikupljen na mediju filtra;
- (12) „čestična tvar promjera manjeg od 10 µm” ili „PM₁₀” znači čestična tvar s česticama promjera manjeg od 10 µm;
- (13) „broj čestica” ili „PN” znači ukupan broj krutih čestica ispuštenih iz ispušne cijevi ili kočnica;

- (14) „broj čestica promjera većeg od 10 nm” ili „PN₁₀” znači ukupan broj krutih čestica ispuštenih iz ispušne cijevi ili kočnica promjera koji nije manji od 10 nm;
- (15) „ugljikov monoksid” ili „CO” znači ugljikov monoksid ispušten iz ispušne cijevi;
- (16) „metan” ili „CH₄” znači metan ispušten iz ispušne cijevi;
- (17) „ukupni ugljikovodici” ili „THC” znači ukupni ugljikovodici ispušteni iz ispušne cijevi;
- (18) „nemetanski ugljikovodici” ili „NHMC” znači ukupni ugljikovodici ispušteni iz ispušne cijevi, ne računajući metan;
- (19) „nemetanski organski plinovi” ili „NMOG” znači zbroj oksigeniranih i neoksisgeniranih ugljikovodika ispuštenih iz ispušne cijevi;
- (20) „amonijak” ili „NH₃” znači amonijak ispušten iz ispušne cijevi;
- (21) „formaldehid” ili „NCHO” znači formaldehid ispušten iz ispušne cijevi;
- (22) „WHTC” znači globalno usklađeni vozni ciklus s prijelaznim opterećenjima u skladu sa stavkom 7.2.1. Priloga 4. Pravilniku UN-a br. 49;
- (23) „WHSC” znači globalno usklađeni vozni ciklus sa stalnim opterećenjima u skladu sa stavkom 7.2.2. Priloga 4. Pravilniku UN-a br. 49;
- (24) „alat za izračun potrošnje energije vozila” ili „VECTO” znači simulacijski alat za određivanje emisija CO₂, potrošnje goriva, potrošnja električne energije i autonomije na električni pogon teških vozila; „potrošnja energije” znači potrošnja električne energije svih pogonskih izvora unutar vozila;
- (25) „potrošnja goriva” znači potrošnja goriva svih pogonskih izvora unutar vozila;
- (26) „emisije nastale isparavanjem” znači pare ugljikovodika iz sustava za dovod goriva vozila, ne računajući ugljikovodike u emisijama iz ispušne cijevi;
- (27) „emisije iz kućišta koljenastog vratila” znači plinovite onečišćujuće tvari ispuštene iz prostora u motoru ili izvan njega koji su povezani s koritom za ulje unutarnjim ili vanjskim vodovima;
- (28) „emisije čestica iz kočnica” znači čestice ispuštene iz kočnog sustava vozila;
- (29) „abrazija guma” znači masa materijala izgubljenog zbog abrazije i ispuštenog u okoliš;
- (30) „emisije koje nisu iz ispuha” znači emisije nastale isparavanjem, emisije zbog abrazije guma i emisije iz kočnog sustava;
- (31) „emisije onečišćujućih tvari” znači emisije ispušnih plinova i emisije koje nisu iz ispuha, ne računajući emisije CO₂;
- (32) „uređaj za kontrolu onečišćenja” znači uređaji vozila koji reguliraju ili ograničavaju emisije onečišćujućih tvari;
- (33) „sustavi za kontrolu onečišćenja” znači uređaji za kontrolu onečišćenja ugrađeni u vozilo, uključujući sve upravljačke jedinice i softver koji upravljaju njihovim radom;
- (34) „originalni sustavi za kontrolu onečišćenja” znači sustav za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih sustava obuhvaćen homologacijom dodijeljenom za to vozilo;

- (35) „zamjenski sustavi za kontrolu onečišćenja” znači sustav za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih sustava koji se može homologirati kao zasebna tehnička jedinica i koji je predviđen za zamjenu originalnog sustava za kontrolu onečišćenja;
- (36) „funkcija adaptivne kontrole” znači sustav koji prilagođava parametre motora, parametre sustava za kontrolu onečišćenja ili druge parametre vozila radi poboljšavanja potrošnje goriva ili energije i djelotvornosti sustava za kontrolu onečišćenja na temelju očekivane uporabe vozila;
- (37) „ugrađeni dijagnostički sustav” ili „OBD” znači sustav koji može generirati informacije povezane s ugrađenim dijagnostičkim sustavom (OBD) u vozilu, kako su definirane u članku 3. točki 49. Uredbe (EU) 2018/858, i slati te informacije kroz priključak OBD-a i bežično;
- (38) „ugrađeni sustav za praćenje” ili „OBM” znači sustav u vozilu koji može otkrivati prekoračenja vrijednosti emisija ili, ako je primjenjivo, kad je vozilo u režimu s nultim emisijama, prikazivati pojavu tih prekoračenja na temelju informacija pohranjenih u vozilu i slati te informacije kroz priključak OBD-a i bežično;
- (39) „uređaj u vozilu za praćenje potrošnje goriva ili električne energije” ili „OBFCM” znači svaki softver ili hardver koji mjeri i upotrebljava parametre vozila, motora, goriva ili električne energije i korisnog tereta/mase za utvrđivanje i pohranjivanje u vozilu podataka o potrošnji goriva i energije i drugim parametrima radi utvrđivanja potrošnje goriva ili energije i energetske učinkovitosti vozila;
- (40) „poremećajni uređaj” znači svaki softver ili hardver koji prati temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora, stupanj prijenosa, podtlak u usisnoj grani ili bilo koji drugi parametar radi aktiviranja, modulacije, odgađanja ili deaktivacije rada bilo kojeg dijela sustava za kontrolu emisija u svrhu smanjivanja djelotvornosti sustava za kontrolu emisija tijekom vožnje;
- (41) „poremećajna strategija” znači strategija kojom se smanjuje djelotvornost sustava za kontrolu emisija u uvjetima okoline ili rada motora koji se pojavljuju tijekom uobičajenog rada vozila ili izvan homologacijskih ispitnih postupaka ili kojom se falsificiraju podaci koji se odnose na senzore, potrošnju goriva ili energije, autonomiju na električni pogon ili trajnost baterije;
- (42) „stvarne emisije tijekom vožnje” ili „RDE” znači emisije vozila u uobičajenim uvjetima uporabe i proširenim uvjetima kako je utvrđeno u tablicama 1. i 2. Priloga III.;
- (43) „brojač kilometara” znači instrument koji pokazuje ukupnu udaljenost koju je vozilo prešlo otkad je proizvedeno;
- (44) „nedopušteni zahvat” znači radnja kojom gospodarski subjekti ili neovisni operateri isključe, namjeste ili preinače motor, uređaj vozila za kontrolu onečišćenja, sustav vozila za kontrolu onečišćenja, pogonski sustav, pogonsku bateriju, brojač kilometara, OBFCM ili OBD/OBM, uključujući sve softverske ili druge logičke upravljačke elemente tih sustava i njihove podatke;
- (45) „vlastiti proizvodni pogon” znači pogon za proizvodnju ili sastavljanje koji proizvođač koristi za potrebe proizvodnje ili sastavljanja svojih novih vozila, uključujući, ako je relevantno, vozila namijenjena za izvoz;
- (46) „vlastiti konstrukcijski centar” znači centar u kojem se cijelo vozilo konstruira i razvija, a koji proizvođač koristi i koji je pod njegovom kontrolom;

- (47) „mali proizvođač” znači proizvođač čija je proizvodnja manja od 10 000 novih motornih vozila kategorije M₁ ili 22 000 novih motornih vozila kategorije N₁ registriranih u Uniji u kalendarskoj godini i:
- (a) koji nije dio skupine povezanih proizvođača; ili
 - (b) koji je dio skupine povezanih proizvođača čija je proizvodnja manja od 10 000 novih motornih vozila kategorije M₁ ili 22 000 novih motornih vozila kategorije N₁ registriranih u Uniji u kalendarskoj godini; ili
 - (c) koji je dio skupine povezanih proizvođača, ali koji posluje s vlastitim proizvodnim pogonom i vlastitim konstrukcijskim centrom;
- (48) „vrlo mali proizvođač” znači mali proizvođač čija je proizvodnja manja od 1 000 novih motornih vozila kategorije M₁ ili 1 000 novih motornih vozila kategorije N₁ registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini;
- (49) „vozilo samo s motorima s unutarnjim izgaranjem” ili „ICEV” znači vozilo u kojem su svi pretvarači za pogonsku energiju motori s unutarnjim izgaranjem, uključujući motore s unutarnjim izgaranjem na vodik;
- (50) „potpuno električno vozilo” ili „PEV” znači vozilo opremljeno pogonskim sklopom koji kao pretvarače za pogonsku energiju ima isključivo električne strojeve, a kao sustave za pohranu pogonske energije ima isključivo sustave za pohranu električne energije s mogućnošću ponovnog punjenja;
- (51) „gorivna ćelija” znači pretvarač energije kojim se kemijska energija (ulaz) pretvara u električnu energiju (izlaz) ili obrnuto;
- (52) „vozilo s gorivnom ćelijom” ili „FCV” znači vozilo opremljeno pogonskim sklopom koji kao pretvarače za pogonsku energiju ima isključivo gorivne ćelije i električne strojeve;
- (53) „hibridno vozilo s gorivnom ćelijom” ili „FCHV” znači vozilo s gorivnom ćelijom opremljeno pogonskim sklopom koji kao sustave za pohranu pogonske energije ima najmanje jedan sustav za pohranu goriva i najmanje jedan sustav za pohranu električne energije s mogućnošću ponovnog punjenja;
- (54) „hibridno vozilo” ili „HV” znači vozilo opremljeno pogonskim sklopom s najmanje dvije različite kategorije pretvarača za pogonsku energiju i najmanje dvije različite kategorije sustava za pohranu pogonske energije;
- (55) „hibridno električno vozilo” ili „HEV” znači hibridno vozilo u kojem je jedan od pretvarača za pogonsku energiju električni stroj;
- (56) „hibridno električno vozilo s punjenjem iz vanjskog izvora” ili „OVC-HEV” znači hibridno električno vozilo koje se može puniti iz vanjskog izvora;
- (57) „hibridno električno vozilo bez punjenja iz vanjskog izvora” ili „NOVC-HEV” znači vozilo opremljeno s najmanje dva različita pretvarača energije i najmanje dva različita sustava za pohranu energije koji se upotrebljavaju za pogon vozila i koji se ne mogu puniti iz vanjskog izvora;
- (58) „tehnologije određivanja geografskih granica” znači tehnologije koje sprečavaju da hibridno vozilo vozi pogonjeno motorom s unutarnjim izgaranjem (radi aktiviranja režima s nultim emisijama) ako se nalazi unutar određenog geografskog područja;
- (59) „režim s nultim emisijama” znači način rada koji se može odabrati u kojem se hibridno vozilo vozi bez rada motora s unutarnjim izgaranjem;

- (60) „neto snaga” znači snaga izmjerena na ispitnom stolu na kraju koljenastog vratila ili ekvivalentnog dijela, izmjerena na odgovarajućem broju okretaja motora ili elektromotora s pomoćnim uređajima i utvrđena u referentnim atmosferskim uvjetima;
- (61) „snaga na kotaču” znači snaga izmjerena na kotačima vozila koja služi za njegov pogon;
- (62) „omjer snage i mase” znači omjer nazivne snage i mase u voznom stanju;
- (63) „nazivna snaga motora” ili „ P_{rated} ” znači najveća neto snaga motora u kW;
- (64) „masa u voznom stanju” znači masa vozila opremljenog standardnom opremom u skladu sa specifikacijama proizvođača, sa spremnicima za gorivo napunjenima do najmanje 90 % svoje zapremnine, uključujući masu vozača, goriva i tekućina te masu, ako ih vozilo ima, nadogradnje, kabine, vučne spojnice, rezervnih kotača i alata;
- (65) „pogonska baterija” znači sustav baterija u kojem se čuva energija čija je glavna namjena pogon vozila;
- (66) „autonomija na električni pogon” znači udaljenost prijeđena u radnom stanju s baterijskim pogonom dok se pogonska baterija ne isprazni;
- (67) „autonomija s nultim emisijama” znači najveća udaljenost koju vozilo s nultim emisijama može prijeći dok se pogonska baterija ili spremnik za gorivo ne isprazne, koja je za PEV-ove jednaka autonomiji na električni pogon;
- (68) „trajnost” znači svojstvo sustava, uređaja, sastavnog dijela ili bilo kojeg dijela vozila da održi potreban radni učinak unutar zadanog razdoblja;
- (69) „trajnost baterije” znači trajnost pogonske baterije izmjerena u smislu zdravlja;
- (70) „zdravlje” ili „SOH” znači izmjereno ili procijenjeno stanje specifične vrijednosti radnog učinka vozila ili pogonske baterije u određenom trenutku životna vijeka iskazano kao postotak radnog učinka utvrđenog u trenutku kad je to vozilo, odnosno pogonska baterija, bilo certificirano ili novo;
- (71) „ekološka putovnica vozila” ili „EVP” znači zapis u papirnatom i digitalnom obliku koji sadržava informacije o utjecaju vozila na okoliš u trenutku registracije, uključujući razinu graničnih vrijednosti emisija onečišćujućih tvari, emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju energije, autonomiju na električni pogon, snagu motora, trajnost baterije i druge povezane vrijednosti;
- (72) „sustav za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije” znači sustav konstruiran, izrađen i ugrađen u vozilo radi informiranja korisnika o prekomjernim emisijama i prinude da se izvrši popravak;
- (73) „sustav za upozoravanje vozača na nisku razinu reagens” znači sustav konstruiran, izrađen i ugrađen u vozilo radi informiranja korisnika o niskoj razini potrošnog reagensa i prinude da se koristi reagens;
- (74) „emisije u praznom hodu” znači emisije ispušnih plinova koje nastaju kad motor s unutarnjim izgaranjem radi, ali nije pod opterećenjem radi pogona vozila;
- (75) „izjava o sukladnosti” znači proizvođačeva izjava da određeni tip ili skupina vozila, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica ispunjava zahtjeve ove Uredbe;

- (76) „energetska učinkovitost prikolice” znači radni učinak prikolice s obzirom na njezin utjecaj na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju energije, autonomiju s nultim emisijama, autonomiju na električni pogon i snagu motora vučnog motornog vozila;
- (77) „guma za snijeg” znači guma s uzorkom gaznog sloja, sastavom gaznog sloja ili strukturom konstruiranim prvenstveno da se u zimskim uvjetima postigne bolji učinak u odnosu na običnu gumu s obzirom na utjecaj gume na pokretanje ili održavanje kretanja vozila;
- (78) „guma za posebnu uporabu” znači guma namijenjena za uporabu na cesti i izvan nje ili za druge posebne namjene. Te su gume prvenstveno konstruirane za pokretanje i održavanje kretanja vozila u terenskim uvjetima.

Poglavlje II. – Obveze proizvođača

Članak 4.

Obveze proizvođača u pogledu izrade vozila

1. Proizvođači osiguravaju da su nova vozila koja proizvode te koja se prodaju, registriraju ili stavljaju u uporabu u Uniji homologirana u skladu s ovom Uredbom. Proizvođači osiguravaju da su novi sastavni dijelovi ili zasebne tehničke jedinice, uključujući motore, pogonske baterije, kočne sustave i zamjenske sustave za kontrolu onečišćenja za koje je potrebna homologacija, koje proizvode i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Uniji homologirani u skladu s ovom Uredbom.
2. Proizvođači konstruiraju, izrađuju i sastavljaju vozila u skladu s ovom Uredbom, među ostalim s graničnim vrijednostima emisija utvrđenima u Prilogu I. i poštujući vrijednosti navedene u certifikatu o sukladnosti i homologacijskoj dokumentaciji za životni vijek vozila, kako je navedeno u tablici 1. Priloga IV. Ta se vozila označavaju kao vozila „Euro 7”.
3. Ako se pri provjeri usklađenosti s graničnim vrijednostima emisija ispušnih plinova ispitivanje provodi u proširenim uvjetima vožnje, emisije se dijele s divizorom za proširene uvjete vožnje iz Priloga III.

Emisije ispuštene za vrijeme regeneracije sustavâ za kontrolu onečišćenja uključit će se kao ponderirani prosjek na temelju učestalosti i trajanja regeneracijskih događaja.
4. Proizvođači konstruiraju i izrađuju sastavne dijelove ili zasebne tehničke jedinice, uključujući motore, pogonske baterije, kočne sustave i zamjenske sustave za kontrolu onečišćenja, kako bi bili u skladu s ovom Uredbom, među ostalim s graničnim vrijednostima emisija utvrđenima u Prilogu I.
5. Proizvođači ne smiju konstruirati, izrađivati niti sastavljati vozila s poremećajnim uređajima ili poremećajnim strategijama.
6. Proizvođači konstruiraju, izrađuju i sastavljaju vozila kategorija M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ koja imaju sljedeće:
 - (a) OBD-e koji mogu otkriti neispravne sustave koji dovode do prekoračenja vrijednosti emisija kako bi se olakšali popravci;
 - (b) OBM-e koji mogu otkriti emisije više od graničnih vrijednosti emisija uslijed kvarova, povećane degradacije ili drugih situacija u kojima se povećavaju emisije;

- (c) OBFCM za praćenje stvarne potrošnje goriva i energije i drugih relevantnih parametara, kao što su korisni teret/masa, koji su potrebni za utvrđivanje stvarne učinkovitosti potrošnje goriva i energetske učinkovitosti vozila;
 - (d) uređaje za praćenje ispravnosti pogonske baterije i sustava za emisije;
 - (e) sustave za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije;
 - (f) sustave za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa;
 - (g) uređaje koji šalju podatke generirane u vozilu koji se upotrebljavaju za usklađivanje s ovom Uredbom i podatke OBFCM-a, za potrebe bežičnih periodičnih tehničkih pregleda i pregleda tehničke ispravnosti na cesti te za potrebe komunikacije s infrastrukturom za punjenje i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i dvosmjernog punjenja.
7. Proizvođači konstruiraju, izrađuju i sastavljaju vozila kategorija M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ i N₃ tako da se čim više smanje ranjivosti u svim fazama životnog ciklusa vozila koje bi mogle dovesti do nedopuštenih zahvata na sljedećem:
- (a) sustavu ubrizgavanja goriva i reagensa;
 - (b) motoru i upravljačkim jedinicama motora;
 - (c) pogonskim baterijama;
 - (d) brojaču kilometara; i
 - (e) sustavima za kontrolu onečišćenja.
8. Proizvođač mora spriječiti mogućnost iskorištavanja ranjivosti iz stavka 7. Ako se takva ranjivost otkrije, proizvođač uklanja ranjivost ažuriranjem softvera ili na neki drugi odgovarajući način.
9. Proizvođači osiguravaju siguran prijenos podataka povezanih s emisijama i trajnošću baterija poduzimanjem kibersigurnosnih mjera u skladu s Pravilnikom UN-a br. 155⁵⁴.
10. Komisija provedbenim aktima donosi detaljna pravila o postupcima, ispitivanjima i metodologijama za provjeru usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u stavicama od 1. do 9. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Članak 5.

Mogućnosti proizvođača povezane s izradom i označivanjem vozila

1. Proizvođači mogu vozila koja proizvode označiti kao „vozila Euro 7+” ako ta vozila ispunjavaju sljedeće uvjete:
- (a) za ICEV i NOVC-HEV ako se deklarira usklađenost s najmanje 20 % nižim graničnim vrijednostima emisija od onih utvrđenih u Prilogu I. za plinovite onečišćujuće tvari i s jednim redom veličine nižim graničnim vrijednostima za broj emisijskih čestica;

⁵⁴ Pravilnik UN-a br. 155 – Jedinstvene odredbe o homologaciji vozila s obzirom na kibersigurnost i sustav za upravljanje kibersigurnošću (SL L 82, 9.3.2021., str. 30.).

- (b) za OVC-HEV ako se deklarira usklađenost s najmanje 20 % nižim graničnim vrijednostima emisija od onih utvrđenih u Prilogu I. za plinovite onečišćujuće tvari, jednim redom veličine nižim graničnim vrijednostima za broj emisijskih čestica i s trajnošću baterije koja je za najmanje 10 postotnih bodova viša od zahtjeva utvrđenih u Prilogu II.;
 - (c) za PEV ako se deklarira trajnost baterije koja je za najmanje 10 postotnih bodova viša od zahtjeva utvrđenih u Prilogu II.
- 2. Usklađenost tih vozila sa zahtjevima iz stavka 1. provjerava se u odnosu na deklarirane vrijednosti.
 - 3. Proizvođači mogu vozila označiti kao „vozilo Euro 7A” ako su ta vozila opremljena funkcijama adaptivne kontrole. Uporaba funkcija adaptivne kontrole dokazuje se homologacijskim tijelima za vrijeme homologacije i provjerava se tijekom životnog vijeka vozila kako je navedeno u tablici 1. Priloga IV.
 - 4. Proizvođači mogu vozila označiti kao „vozilo Euro 7G” ako su ta vozila opremljena motorima s unutarnjim izgaranjem s tehnologijama određivanja geografskih granica. Proizvođač u ta vozila ugrađuje sustav za upozoravanje vozača koji obavješćuje korisnika o tome da su pogonske baterije gotovo prazne i koji zaustavlja vozilo ako se ne napune unutar 5 km od prvog upozorenja pri radu u režimu s nultim emisijama. Primjena takvih tehnologija određivanja geografskih granica može se provjeriti tijekom životnog vijeka vozila.
 - 5. Proizvođači mogu izrađivati vozila u kojima se kombiniraju dvije ili više karakteristika iz stavaka 1., 2. ili 3. i označiti ih kombinacijom simbola i slova, kao što su vozila „Euro 7+A”, „Euro 7+G”, „Euro 7+AG” ili „Euro 7AG”.
 - 6. Za vozila kategorije N₂ s najvećom masom od 3,5 do 4,0 tona koja potječu od tipa vozila kategorije N₁ homologacijsko tijelo može na proizvođačev zahtjev dodijeliti homologaciju s obzirom na emisije za tip vozila kategorije N₁. Takva se vozila označuju kao „vozilo Euro 7ext”.
 - 7. Komisija provedbenim aktima donosi detaljna pravila o postupcima, ispitivanjima i metodologijama za provjeru usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u stavcima od 1. do 6. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Članak 6.

Zahtjevi za trajnost vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica

- 1. Proizvođači osiguravaju da su vozila koja proizvode i koja se prodaju, registriraju ili stavljaju u uporabu u Uniji u skladu s graničnim vrijednostima emisija iz Priloga I. pri vožnji u uobičajenim i proširenim uvjetima vožnje iz Priloga III. tijekom životnog vijeka vozila kako je utvrđeno u tablici 1. Priloga IV. te da ispunjavaju minimalne zahtjeve radnog učinka za trajnost baterije kako je utvrđeno u Prilogu II.
- 2. Proizvođači osiguravaju da su ta vozila u skladu s vrijednostima emisija CO₂, potrošnje goriva i energije te energetske učinkovitosti deklariranim u skladu s odredbama ove Uredbe tijekom životnog vijeka vozila kako je utvrđeno u tablici 1. Priloga IV.
- 3. Proizvođači osiguravaju da su OBFCM, OBD i OBM te mjere za zaštitu od nedopuštenih zahvata ugrađeni u ta vozila u skladu s odredbama ove Uredbe dokle je god vozilo u uporabi.

4. Zahtjevi iz stavaka od 1. do 3. primjenjuju se na vozila za sve vrste goriva ili izvora energije iz kojih se napajaju. Isti se zahtjevi primjenjuju i na sve zasebne tehničke jedinice i sastavne dijelove namijenjene za takva vozila.
5. Kako bi se provjerila usklađenost sa zahtjevima iz stavka 1. tijekom dodatnog životnog vijeka vozila, granične vrijednosti emisija plinovitih onečišćujućih tvari utvrđene u Prilogu I. prilagođavaju se primjenom multiplikatora trajnosti iz tablice 2. Priloga IV.
6. OBM-i koje je proizvođač ugradio u ta vozila moraju moći vršiti sve sljedeće funkcije:
 - (a) bilježenje opsega i trajanja svih prekoračenja vrijednosti emisija;
 - (b) slanje podataka o ponašanju vozila u pogledu emisija, uključujući podatke o senzorima onečišćujućih tvari i protoku ispušnih plinova, kroz priključak OBD-a i bežično, među ostalim u svrhu tehničkih pregleda i pregleda tehničke ispravnosti na cesti⁵⁵, ⁵⁶;
 - (c) pokretanje popravka vozila kad sustav za upozoravanje vozača obavijesti o znatnim prekomjernim emisijama.
7. OBFCM-i koje je proizvođač ugradio u ta vozila moraju moći slati podatke o vozilu koje bilježe kroz priključak OBD-a i bežično.
8. Za vozila, sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice koji predstavljaju ozbiljan rizik ili nesukladnost sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi proizvođači moraju odmah poduzeti potrebne korektivne mjere, uključujući, prema potrebi, popravke ili preinake tih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica, kako bi se osigurala usklađenost s ovom Uredbom. Proizvođači ili drugi gospodarski subjekti povlače ih s tržišta ili ih prema potrebi opozivaju. Proizvođač bez odgode i uz odgovarajuće pojedinosti obavješćuje homologacijsko tijelo koje je dodijelilo homologaciju o nesukladnosti.
9. Komisija provedbenim aktima donosi detaljna pravila o zahtjevima, ispitivanjima, metodama i korektivnim mjerama u vezi s obvezama iz stavaka od 1. do 8. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Članak 7.

Obveze proizvođača u pogledu homologacije s obzirom na emisije

1. Kako bi dokazao sukladnost s pravilima o homologaciji s obzirom na emisije za vrijeme te homologacije, proizvođač provodi ispitivanja navedena u tablicama 1., 3., 5., 7. i 9. Priloga V. Radi provjere sukladnosti proizvodnje sa zahtjevima ove Uredbe homologacijsko tijelo ili proizvođač u prostorima proizvođača odabire vozila, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice. Sukladnost u uporabi provjerava se u razdobljima propisanim u tablici 1. Priloga IV.

⁵⁵ Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 134.).

⁵⁶ Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 129.).

2. Proizvođač mora homologacijskom tijelu dostaviti potpisanu izjavu o sukladnosti u pogledu RDE-a, korekcijskog faktora za temperaturu okoline za CO₂, OBD-a, OBM-a, emisija i trajnosti baterije, kontinuirane ili periodične regeneracije, zaštite od nedopuštenih zahvata te zahtjeva za kućište koljenastog vratila kako je navedeno u Prilogu V. Proizvođač mora homologacijskom tijelu dostaviti potpisanu izjavu o sukladnosti za uporabu adaptivnih kontrola i mogućnosti određivanja geografskih granica ako proizvođač odabere te opcije.
3. Nacionalna tijela mogu ispitati tip vozila kako bi provjerila njegovu sukladnost za vrijeme provjere sukladnosti proizvodnje, sukladnosti u uporabi ili nadzora tržišta, kako je utvrđeno u Prilogu V.
4. Proizvođači izdaju ekološku putovnicu vozila (EVP) za svako vozilo i dostavljaju tu putovnicu kupcu vozila zajedno s vozilom, preuzimajući odgovarajuće podatke iz izvora kao što su certifikat o sukladnosti i homologacijska dokumentacija. Proizvođač osigurava da su podaci EVP-a dostupni za prikaz u elektroničkim sustavima vozila i da se mogu prenositi iz vozila.
5. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju ispitivanja i provjere sukladnosti te postupci povezani s homologacijom s obzirom na emisije, sukladnosti proizvodnje, sukladnosti u uporabi, izjave o sukladnosti i EVP-a u skladu sa stavcima od 1. do 4. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Članak 8.

Posebna pravila za male proizvođače

1. Kad je riječ o emisijama onečišćujućih tvari, mali proizvođači mogu zamijeniti ispitivanja navedena u tablicama 1., 3., 5., 7. i 9. Priloga V. izjavama o sukladnosti. Usklađenost vozila koja su proizveli i stavili na tržište mali proizvođači može se ispitati za sukladnost u uporabi i nadzor tržišta u skladu s tablicama 2., 4., 6., 8. i 10. Priloga V. Ispitivanja sukladnosti proizvodnje utvrđena u Prilogu V. nisu potrebna. Članak 4. stavak 4. točka (b) ne primjenjuje se na male proizvođače.
2. Vrlo mali proizvođači moraju se pridržavati graničnih vrijednosti emisija utvrđenih u Prilogu I. u laboratorijskim ispitivanjima koja se temelje na nasumičnim stvarnim voznim ciklusima za potrebe provjere sukladnosti u uporabi i nadzora tržišta.

Članak 9.

Posebna pravila za višestupanjsku homologaciju

1. U višestupanjskim homologacijama proizvođači drugog ili sljedećih stupnjeva odgovorni su za homologaciju s obzirom na emisije ako preinače bilo koji dio vozila koji bi, prema podacima koje su dostavili proizvođači prethodnog stupnja, mogao utjecati na emisije ili trajnost baterije.
2. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju administrativni zahtjevi i podaci koje proizvođači prethodne faze trebaju dostaviti u skladu sa stavkom 1. te postupci za utvrđivanje emisija CO₂ takvih vozila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Poglavlje III. – Obveze država članica u pogledu homologacije s obzirom na emisije i nadzora tržišta

Članak 10.

Homologacija s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi i nadzor tržišta

1. Nacionalna homologacijska tijela moraju uvesti mjere za dodjelu homologacija s obzirom na emisije tipova vozila, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica te za provođenje ispitivanja, provjera i pregleda kako bi se provjerilo ispunjavaju li proizvođači zahtjeve za sukladnost proizvodnje i sukladnost u uporabi u skladu s Prilogom V.
2. Nacionalna tijela za nadzor tržišta provode provjere nadzora tržišta u skladu s člankom 8. Uredbe (EU) 2018/858 i tablicama 2., 4., 6., 8. i 10. Priloga V.
3. S učinkom od ... [*Ured za publikacije: unijeti datum = datum stupanja na snagu ove Uredbe*], ako proizvođač to zatraži, nacionalna homologacijska tijela ne smiju odbiti dodijeliti EU homologaciju s obzirom na emisije ili nacionalnu homologaciju s obzirom na emisije za novi tip vozila ili motora niti zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu novog vozila koje je u skladu s ovom Uredbom.
4. S učinkom od 1. srpnja 2025. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorija M₁ i N₁ koja nisu usklađena s ovom Uredbom smatraju certifikate o sukladnosti nevažećima za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO₂ i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i energije ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih vozila .
5. S učinkom od 1. srpnja 2027. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ te novih prikolica kategorija O₃ i O₄ koji nisu usklađeni s ovom Uredbom smatraju certifikate o sukladnosti nevažećima za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO₂ i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i energije, energetske učinkovitost ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih vozila.
6. S učinkom od 1. srpnja 2030. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorija M₁ i N₁ koja su izradili mali proizvođači i koja nisu usklađena s ovom Uredbom smatraju certifikate o sukladnosti nevažećima za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO₂ i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i energije, energetske učinkovitost ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih vozila.
7. S učinkom od 1. srpnja 2031. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ koja su izradili mali proizvođači i koja nisu usklađena s ovom Uredbom smatraju certifikate o sukladnosti nevažećima za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO₂ i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i energije, energetske učinkovitost ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih vozila .
8. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju administrativni i tehnički elementi potrebni za provedbu ispitivanja, provjera i pregleda radi provjere usklađenosti sa stavkom 1., kao i tehnički elementi potrebni za provjere nadzora tržišta iz stavka 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Članak 11.

Posebne obveze država članica u pogledu homologacije s obzirom na emisije za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice

1. S učinkom od 1. srpnja 2025. prodaja ili ugradnja sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice namijenjenih za postavljanje u vozilo kategorije M₁ ili N₁ homologirano na temelju ove Uredbe zabranjuje se ako sustav, sastavni dio ili zasebna tehnička jedinica nisu homologirani u skladu s ovom Uredbom.
2. S učinkom od 1. srpnja 2027. prodaja ili ugradnja sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice namijenjenih za postavljanje u vozilo kategorije M₂, M₃, N₂ ili N₃ homologirano na temelju ove Uredbe zabranjuje se ako sustav, sastavni dio ili zasebna tehnička jedinica nisu homologirani u skladu s ovom Uredbom.
3. Nacionalna homologacijska tijela mogu nastaviti dodjeljivati proširenja EU homologacija s obzirom na emisije za zamjenske sustave za kontrolu onečišćenja dodijeljenih prije primjene ove Uredbe pod uvjetima koji su se primjenjivali u trenutku prvobitne homologacije s obzirom na emisije. Nacionalna tijela zabranjuju prodaju ili ugradnju takvih zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja u vozilo ako nisu homologirani.

Članak 12.

Ispravan rad sustava koji koriste potrošni reagens i sustava za kontrolu onečišćenja

1. Gospodarski subjekti i neovisni operateri ne smiju izvoditi nedopuštene zahvate na vozilu ni na njegovim sustavima.
2. Za vrijeme provjera sukladnosti u uporabi ili nadzora tržišta nacionalna tijela provjeravaju jesu li proizvođači vozila ispravno ugradili sustave za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije, sustave za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa i mogu li se na vozilima izvoditi nedopušteni zahvati.

Poglavlje IV.

Uloga Komisije i trećih strana u pogledu sukladnosti u uporabi i nadzora tržišta

Članak 13.

Primjena ispitnih zahtjeva za Komisiju i treće strane

1. Komisija ili treće strane, u skladu s člankom 9. i člankom 13. stavkom 10. Uredbe (EU) 2018/858, mogu provoditi provjere sukladnosti u uporabi i nadzora tržišta utvrđene u tablicama 2., 4., 6., 8. i 10. Priloga V. radi provjere usklađenosti vozila, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica s ovom Uredbom.
2. Proizvođači Komisiji i trećim stranama stavljaju na raspolaganje podatke potrebne za provedbu takvih provjera u skladu s člankom 9. stavkom 5. i člankom 13. stavkom 10. Uredbe (EU) 2018/858.

Poglavlje V.

Ispitivanja i izjave

Članak 14.

Postupci i ispitivanja

1. Postupci za homologaciju s obzirom na emisije uključuju ispitivanja i provjere te primjenu svih administrativnih postupaka i zahtjeva za dokumentaciju kako je utvrđeno u Prilogu V. Za zahtjeve navedene u Prilogu V. proizvođač mora homologacijskom tijelu, ako je primjenjivo, dostaviti izjavu o sukladnosti.
2. Proizvođači i nacionalna tijela provode ispitivanja za dokazivanje sukladnosti sa zahtjevima iz članka 4. kako je navedeno u Prilogu V. Komisija i treće strane također mogu primijeniti ispitivanja za dokazivanje usklađenosti sa zahtjevima iz članka 4. kako je navedeno u Prilogu V.
3. Komisija donosi provedbene akte za sve faze homologacije s obzirom na emisije, uključujući sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi i nadzor tržišta, koji se odnose na postupke i ispitivanja za homologaciju s obzirom na emisije, ispitne metodologije, administrativne odredbe, izmjene i proširenje homologacija s obzirom na emisije, pristup podacima, zahtjeve za dokumentaciju i predloške za sve navedeno u nastavku:
 - (a) tipove vozila kategorija M₁ i N₁;
 - (b) tipove vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃;
 - (c) motore koji se koriste u tipovima vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃;
 - (d) OBM-e/OBD-e;
 - (e) sustave za zaštitu od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibersigurnost;
 - (f) tipove zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja i njihove dijelove;
 - (g) tipove kočnih sustava i njihove zamjenske dijelove;
 - (h) tipove guma s obzirom na abraziju guma;
 - (i) druge tipove sastavnih dijelova i njihove zamjenske dijelove;
 - (j) utvrđivanje razina emisija CO₂, potrošnje goriva i energije, autonomije na električni pogon i snage motora za vozila kategorija M₁ i N₁ te odredbe za OBFCM;
 - (k) utvrđivanje razina emisija CO₂, potrošnje goriva i energije, autonomije na električni pogon i snage motora za vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ i energetske učinkovitosti za prikolice kategorija O₃ i O₄ te odredbe za OBFCM.
4. Komisija je ovlaštena donositi provedbene akte za sve faze homologacije s obzirom na emisije, uključujući provjere sukladnosti u uporabi, provjere sukladnosti proizvodnje i nadzor tržišta, kako bi utvrdila sljedeće:
 - (a) metode za mjerenje emisija ispušnih plinova u laboratoriju i na cesti, uključujući nasumične i najnepovoljnije ispitne cikluse RDE-a, uporabu prijenosnih sustava za mjerenje emisija za provjeru stvarnih emisija tijekom vožnje i emisija u praznom hodu;

- (b) metode za utvrđivanje emisija CO₂, potrošnje goriva i energije, autonomije s nultim emisijama, autonomije na električni pogon i snage motora motornog vozila;
- (c) metode, zahtjeve i tehničke specifikacije za indikatore promjene stupnja prijenosa;
- (d) metode za utvrđivanje energetske učinkovitosti prikolica kategorija O₃ i O₄;
- (e) metode za mjerenje emisija iz kućišta koljenastog vratila;
- (f) metode za mjerenje emisija nastalih isparavanjem;
- (g) metode za mjerenje emisija čestica iz kočnica, uključujući metode za teška vozila, stvarne emisije čestica iz kočnica tijekom vožnje i regenerativno kočenje;
- (h) metode za mjerenje abrazije guma kako bi se pratile stope abrazije guma;
- (i) metode za ocjenjivanje usklađenosti s minimalnim zahtjevima radnog učinka za trajnost baterije;
- (j) OBFCM, OBD i OBM sustave, uključujući pragove usklađenosti, zahtjeve u pogledu radnog učinka i ispitivanja, metode za osiguravanje ispravnog rada senzora i bežično slanje podataka zabilježenih tim uređajima i sustavima;
- (k) karakteristike i radni učinak sustava za upozoravanje vozača te metode prinude i metode za ocjenjivanje njihova ispravnog rada;
- (l) metode za procjenu ispravnog rada, djelotvornosti, regeneracije i trajnosti originalnih i zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja;
- (m) metode za osiguravanje i procjenu sigurnosnih mjera iz članka 4. stavka 5., uključujući metodologiju za analizu ranjivosti i zaštitu od nedopuštenih zahvata;
- (n) kriterije za homologacije s obzirom na emisije i provedbu posebnih pravila za male i vrlo male proizvođače utvrđene u članku 8.;
- (o) metode za ocjenjivanje ispravnog funkcioniranja tipova vozila homologiranih prema oznakama iz članka 5.;
- (p) provjere usklađenosti s odredbama članka 9. stavka 1. i ispitne postupke za višestupanjsku homologaciju;
- (q) zahtjeve u pogledu radnog učinka ispitne opreme;
- (r) specifikacije referentnih goriva za ispitivanje;
- (s) metode za utvrđivanje nepostojanja poremećajnih uređaja i poremećajnih strategija;
- (t) metode za mjerenje abrazije guma;
- (u) format i podatke te metode bežične komunikacije za EVP;
- (v) administrativne zahtjeve i dokumentaciju za homologaciju s obzirom na emisije;
- (w) prema potrebi, obveze izvješćivanja.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

Članak 15.

Prilagodba tehničkom napretku

1. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 16. kako bi se uzeo u obzir tehnički napredak radi izmjene sljedećeg:
 - (a) Priloga III. u vezi s ispitnim uvjetima za vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ na temelju podataka prikupljenih pri ispitivanju vozila Euro 7;
 - (b) Priloga III. u vezi s ispitnim uvjetima na temelju podataka prikupljenih pri ispitivanju kočnica ili guma Euro 7;
 - (c) Priloga V. u vezi s primjenom ispitnih zahtjeva i izjava na temelju tehničkog napretka;
 - (d) članka 5. uvođenjem mogućnosti i oznaka koje se temelje na inovativnim tehnologijama za proizvođače.
2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte radi dopune ove Uredbe u skladu s člankom 16. kako bi se uzeo u obzir tehnički napredak tako da se:
 - (a) utvrde granične vrijednosti emisija čestica iz kočnica iz Priloga I. uz upućivanje na rad u okviru Svjetskog foruma UN-a za usklađivanje pravilnika o vozilima (WP.29);
 - (b) utvrde granične vrijednosti abrazije za tipove guma iz Priloga I. uz upućivanje na rad u okviru Svjetskog foruma UN-a za usklađivanje pravilnika o vozilima (WP.29);
 - (c) utvrde minimalni zahtjevi radnog učinka baterija iz Priloga II. uz upućivanje na rad u okviru Svjetskog foruma UN-a za usklađivanje pravilnika o vozilima (WP.29);
 - (d) utvrde multiplikatori trajnosti iz Priloga IV. na temelju podataka prikupljenih za vrijeme ispitivanja vozila Euro 7 kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ te da se Europskom parlamentu i Vijeću podnese izvješće o trajnosti za teška vozila;
 - (e) utvrde definicije i posebna pravila za male proizvođače za vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ na temelju članka 3. i članka 8. ove Uredbe.

Poglavlje VI. – Opće odredbe

Članak 16.

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 15. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od... [*Ured za publikacije: unijeti datum = datum stupanja na snagu ove Uredbe*]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 15. 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 15. 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 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 17.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Tehnički odbor za motorna vozila. 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.

Članak 18.

Izvješćivanje

1. Države članice do 1. rujna 2030. obavješćuju Komisiju o primjeni ove Uredbe.
2. Komisija na temelju informacija dostavljenih u skladu sa stavkom 1. do 1. rujna 2031. podnosi Europskom parlamentu i Vijeću evaluacijsko izvješće o primjeni ove Uredbe.

Poglavlje VI. – Završne odredbe

Članak 19.

Stavljanje izvan snage Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Uredbe (EZ) br. 595/2009

Uredba (EZ) br. 715/2007 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2025.

Uredba (EZ) br. 595/2009 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2027.

Upućivanja na uredbe (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom navedenom u Prilogu VI. ovoj Uredbi.

Članak 20.

Stupanje na snagu i primjena

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

Primjenjuje se od 1. srpnja 2025. za vozila kategorija M₁ i N₁ i za sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice za ta vozila te od 1. srpnja 2027. za vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ i za sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice za ta vozila te za prikolice kategorija O₃ i O₄.

Primjenjuje se od 1. srpnja 2030. za vozila kategorija M₁ i N₁ koja izrađuju mali proizvođači.

Neovisno o stavku 2., članak 11. stavak 3. primjenjuje se od stupanja na snagu ove Uredbe.

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

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINACIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

1.2. Predmetna područja politike

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

1.4.2. Posebni ciljevi

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

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

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

1.7. Predviđeni načini upravljanja

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole

2.2.2. Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika

2.2.3. Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola i procjena očekivane razine rizika od pogreške

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINACIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

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

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka 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

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009

1.2. Predmetna područja politike

Područje politike: unutarnje tržište robe

Klimatska politika: prirodni resursi i okoliš

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☒ **novo djelovanje**

☐ **novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja⁵⁷**

☐ **produženje postojećeg djelovanja**

☐ **spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje**

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Prijedlogom se nastoji pridonijeti dvojakom općem cilju: 1. osigurati pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta utvrđivanjem prikladnijih i troškovno učinkovitijih pravila za emisije iz vozila koja su otpornija na promjene u budućnosti i 2. osigurati visoku razinu zaštite okoliša i zdravlja u EU-u daljnjim smanjenjem emisija onečišćujućih tvari u zrak iz cestovnog prometa radi što bržeg postizanja nulte stope onečišćenja, kako se zahtijeva u akcijskom planu za postizanje nulte stope onečišćenja.

1.4.2. Posebni ciljevi

Posebni cilj br. 1: smanjiti složenost postojećih emisijskih normi Euro kako bi se smanjili administrativni troškovi i olakšala uspješna provedba.

Posebni cilj br. 2: osigurati ažurirane granične vrijednosti za sve relevantne onečišćujuće tvari u zraku.

Posebni cilj br. 3: poboljšati kontrolu stvarnih emisija.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

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

Prijedlog se temelji na okvirnoj Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća o sveobuhvatnom sustavu homologacije i nadzora tržišta za motorna vozila i prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za

⁵⁷

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

takva vozila te se njime nastoji uskladiti tehničke zahtjeve s obzirom na emisije. Stoga je taj prijedlog ključan za pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta.

Prijedlogom će se osigurati manje emisije onečišćujućih tvari iz lakih i teških vozila i donijeti koristi potrošačima u pogledu kvalitete zraka, čime će se pridonijeti smanjenju štete za zdravlje i okoliš. Usto će se ojačati tehnološki položaj i konkurentnost automobilskega lanca vrijednosti EU-a. Dodatna posredna korist je veće povjerenje potrošača u dobru okolišnu učinkovitost njihovih vozila. Može se očekivati i pozitivan učinak na usavršavanje i prekvalifikaciju radne snage kako se dugoročno održive čiste tehnologije budu razvijale i sve više koristile.

1.4.4. *Pokazatelji uspješnosti*

Naveći pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Utvrđeni su sljedeći pokazatelji:

1. broj homologacija s obzirom na emisije prema normama Euro 7 po tipu vozila;
2. troškovi u fazi provedbe i administrativni troškovi po homologaciji s obzirom na emisije;
3. dokaz o poboljšanoj kontroli emisija u svim uvjetima uporabe za sve regulirane onečišćujuće tvari;
4. troškovi izvršenja zakonodavstva, uključujući troškove za kršenja i sankcije u slučaju neusklađenosti te troškove praćenja;
5. kretanje emisija tijekom životnog vijeka vozila u skladu s odgovarajućim kampanjama ispitivanja i kontinuiranim praćenjem emisija;
6. godišnji broj registriranih vozila i udio tehnologija pogonskog sklopa na cestama EU-a kako su ga države članice prijavile Europskom informativnom portalu za alternativna goriva;
7. godišnje kretanje učinaka onečišćenja zraka na zdravlje (tj. slučajevi preuranjene smrti povezani s izloženošću određenim onečišćujućim tvarima) kako je navedeno u godišnjem izvješću o kvaliteti zraka u Europi;
8. godišnji udio emisija određenih onečišćujućih tvari iz cestovnog prometa kako su ga države članice prijavile Europskoj agenciji za okoliš u skladu s Direktivom o obvezama smanjenja nacionalnih emisija;
9. godišnji broj obavijesti država članica o preprekama trgovini automobilima, kombijima i kamionima/autobusima unutar EU-a zbog tehničkih propisa koje su nametnula nacionalna, regionalna ili lokalna tijela (tj. zabrane bilo koje vrste) u skladu s postupkom obavješćivanja iz Direktive (EU) 2015/153.

1.5. **Osnova prijedloga/inicijative**

1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Sva nova vozila, motori ili zamjenski dijelovi kategorija M₁ i N₁ koji se stavljaju na tržište EU-a trebali bi biti homologirani u skladu s ovom Uredbom počevši od 1. srpnja 2025., osim vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃, za koja će datum provedbe biti 1. srpnja 2027. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost

sudjelovanja Unije” vrijednost je koja proizlazi iz intervencije Unije i predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.

Razlozi za djelovanje na europskoj razini (*ex ante*)

Kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje jedinstvenog tržišta, potrebno je riješiti pitanje emisija onečišćujućih tvari i kvalitete zraka.

Naime, kvaliteta zraka i emisije onečišćujućih tvari prekogranični su problem koji se ne može riješiti samo nacionalnim ili lokalnim djelovanjem. Usklađivanje smanjenja emisija i poboljšanje vrijednosti emisija mora se provoditi na europskoj razini te je djelovanje EU-a opravdano na temelju supsidijarnosti. Iako se inicijativama na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini mogu stvoriti sinergije, one same neće biti dovoljne. Neusklađeno djelovanje EU-a u pogledu postrožavanja normi za emisije onečišćujućih tvari dovelo bi do rizika od rascjepkanosti tržišta zbog različitih nacionalnih programa, različitih razina ambicija i parametara oblikovanja.

Očekivana dodana vrijednost Unije (*ex post*)

Pojedinačne države članice bile bi i premalo tržište za postizanje iste razine rezultata te je stoga potreban pristup na razini EU-a kako bi se pokrenule promjene na razini industrija i stvorile ekonomije razmjera.

1.5.2. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Prijedlog se temelji na postojećem zakonodavstvu kojim se posljednjih desetljeća u Uniji osiguravaju kontinuirana smanjenja emisija onečišćujućih tvari i poboljšanje vrijednosti emisija vozila i motora.

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

Ovaj je prijedlog u skladu s ciljevima instrumenta Next Generation EU i višegodišnjeg financijskog okvira za razdoblje od 2021. do 2027., kojima će se pridonijeti postizanju usporedne zelene i digitalne tranzicije, što je Europi cilj. Kombinacijom tih okvira odgovorit će se na gospodarsku krizu i ubrzati prelazak na čisto i održivo gospodarstvo tako što će povezati strože zahtjeve za okoliš i kvalitetu zraka te gospodarski rast.

1.5.4. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Potrebne ljudske resurse pokrit će osoblje glavnih uprava koje su zadužene za predmetno djelovanje (tj. GU GROW uz potporu GU-a CLIMA) i/ili osoblje koje je preraspodijeljeno unutar glavnih uprava. Ako će biti potrebna dodatna sredstva, ona se mogu dodijeliti relevantnim glavnim upravama u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ Ograničeno trajanje

- ☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzete obveze i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

☒ Neograničeno trajanje

- provedba s početnim razdobljem od 2025.,
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Predviđeni načini upravljanja⁵⁸

☒ Izravno upravljanje koje provodi Komisija

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

☐ Podijeljeno upravljanje s državama članicama

☐ Neizravno upravljanje povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

- ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile
- ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
- ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu
- ☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
- ☐ tijelima javnog prava
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ 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

Komisija namjerava osigurati provedbu predmetnih mjera centraliziranim izravnim upravljanjem preko vlastitih službi, posebice preko JRC-a radi tehničke i znanstvene potpore potrebne za izradu provedbenih uredbi i provedbu nadzora tržišta, kako je već predviđeno Uredbom (EU) 2018/858. Dio nadzora tržišta već je uređen odgovarajućim administrativnim mehanizmima koji su predviđeni i uzeti u obzir u Uredbi (EU) 2018/858, dok je za rad na provedbenim uredbama predviđen poseban administrativni mehanizam.

⁵⁸

Informacije o načinima upravljanja i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Kako bi se pratila učinkovitost predloženih zahtjeva za smanjenje emisija, potrebno je opsežno prikupljanje podataka iz različitih potencijalnih izvora, uključujući države članice, proizvođače automobila i nacionalna homologacijska tijela.

Tehnički odbor za motorna vozila (TCMV) i forum uspostavljen na temelju Uredbe (EU) 2018/858 bit će platforme za redovitu raspravu o pitanjima povezanim s provedbom normi Euro 7.

Države članice morat će izvješćivati Komisiju o sankcijama koje su provele u skladu s Uredbom (EU) 2018/858.

Do 2030. države članice obavješćuju Komisiju o primjeni homologacijskih postupaka utvrđenih u ovoj Uredbi. Na temelju tih podataka Komisija treba dostavljati izvješća Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Uredbe.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

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

Prijedlog se provodi u okviru programa jedinstvenog tržišta i klimatske politike.

Tim su programima obuhvaćeni način upravljanja, mehanizmi provedbe financiranja, načini plaćanja i strategija kontrole.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Ovaj se prijedlog provodi u okviru programa jedinstvenog tržišta i klimatske politike. Kontrole/rizici i mjere ublažavanja obuhvaćeni su postojećim okvirom unutarnje kontrole.

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

Ovom inicijativom ne uvode se nove znatne kontrole/rizici koji ne bi bili obuhvaćeni postojećim okvirom unutarnje kontrole. Nisu predviđene posebne mjere osim primjene Financijske uredbe.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.

Uz primjenu Financijske uredbe radi sprečavanja prijevara i nepravilnosti stroži zahtjevi u pogledu emisijskih normi predviđeni ovim prijedlogom bit će popraćeni pojačanim praćenjem emisija tijekom životnog vijeka vozila.

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 Naslov 1	dif./nedif. ⁵⁹	zemalja EFTA-e ⁶⁰	zemalja kandidatkin ja ⁶¹	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
1.	[03 02 01 01] Program jedinstvenog tržišta (SMP) – funkcioniranje i razvoj unutarnjeg tržišta robe i usluga	dif.	DA	NE	NE	NE
3.	[09 02 03] Prirodni resursi i okoliš	dif.	DA	NE	NE	NE

⁵⁹ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁶⁰ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁶¹ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	1.
--	------	----

GU: GROW			Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	UKUPNO za godine 2022.– 2025.	Sljedeće godine
○ Odobrena sredstva za poslovanje								
Proračunska linija 03.020101 ⁶²	Obveze	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plaćanja	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Proračunska linija	Obveze	(1b)						
	Plaćanja	(2b)						
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ⁶³								
Proračunska linija		(3)						
UKUPNA odobrena sredstva za GU GROW	Obveze	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plaćanja	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Prema službenoj proračunskoj nomenklaturi.

⁶³ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plaćanja	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)						
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1 višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Plaćanja	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)						
	Plaćanja	(5)						
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)						
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Plaćanja	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

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

U ovaj se dio unose „administrativni proračunski podaci”, koji se najprije unose u [prilog zakonodavnom financijskom izvještaju](#) (Prilog V. internim pravilima), koji se učitava u sustav DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	UKUPNO
GU: GROW						
○ Ljudski resursi		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Ostali administrativni rashodi		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
UKUPNO za GU GROW	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
---	-----------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1 do 7 višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Plaćanja	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate ↓			Godina 2022.		Godina 2023.		Godina 2024.		Godina 2025.		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO	
	REZULTATI																	
	Vrsta ⁶⁴	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 1...																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za posebni cilj br. 1																		
UKUPNO																		

⁶⁴

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

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena administrativna sredstva:
- U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUP NO
--	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	--	------------

—

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Ostali administrativni rashodi	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Međuzbroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Izvan NASLOVA 7⁶⁵ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međuzbroj izvan NASLOVA 7 višegodišnjeg financijskog okvira								

UKUPNO	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
---------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

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

⁶⁵ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa za GU GROW i GU CLIMA

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

	Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	Sljedeće godine		
○ Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
○ Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) ⁶⁶							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
UKUPNO	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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	Pregovaranje o Uredbi, izrada delegiranih i provedbenih akata, organizacija i nadgledanje nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanje i ažuriranje u skladu s tehničkim razvojem
Vanjsko osoblje	Provođenje analiza te pružanje potpore i tehničkog doprinosa organizaciji i nadgledanju nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanju i ažuriranju u skladu s tehničkim razvojem

⁶⁶ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

Prijedlog/inicijativa:

- ☒ može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Relevantna sredstva već su predviđena za 2022. i uključit će se u planirani iznos dodijeljen i za 2023. Potrebno je interno preraspodijeliti osoblje s relevantnih zadaća u okviru uredaba o normama Euro 6/VI.

- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije, odgovarajuće iznose te instrumente čija se upotreba predlaže.

- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

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

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- ☐ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska linija u okviru prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću proračunsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁶⁷						
		Godina 2022.	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
Članak								

⁶⁷ Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer), navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.

PRILOG **ZAKONODAVNOM FINANCIJSKOM IZVJEŠTAJU**

Naslov prijedloga/inicijative:

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz motornih vozila (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009

- 3. BROJ I TROŠAK LJUDSKIH RESURSA KOJI SE SMATRAJU NUŽNIMA
- 4. TROŠAK DRUGIH ADMINISTRATIVNIH RASHODA
- 5. UKUPNI ADMINISTRATIVNI TROŠKOVI
- 6. METODE IZRAČUNA PRIMIJENJENE NA PROCJENU TROŠKOVA
 - 6.1. Ljudski resursi
 - 6.2. Ostali administrativni rashodi

7. Trošak ljudskih resursa koji se smatraju nužnima za GU GROW i GU CLIMA

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira		2022.		2023.		2024.		2025.		2026.		2027.		2028.		UKUPNO	
		EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva
○ Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)																	
20 01 02 01 – i Sjedište predstavništva Komisije	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST (asistenti)																
20 01 02 03 – Delegacije Unije	AD																
	AST (asistenti)																
○ Vanjsko osoblje ⁶⁸																	
20 02 01 i 20 02 02 – Vanjsko osoblje – sjedište i predstavništva	UO	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	UNS																
	UsO																
20 02 03 – Vanjsko osoblje – delegacije Unije	UO																
	LO																

⁶⁸ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

	UNS																
	UsO																
	MSD																
Druge proračunske linije povezane s ljudskim resursima (navesti)																	
Međuzbroj za ljudske resurse – NASLOV 7.		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

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.

Izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira		2022.		2023.		2024.		2025.		2026.		2027.		2028.		UKUPNO	
		EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva	EPRV	Odobrena sredstva
○ Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)																	
01 01 01 01 – Neizravno istraživanje ⁶⁹	AD																
	AST (asistenti)																
01 01 01 11 – Izravno istraživanje																	
Drugo (navedite)																	

⁶⁹ Odaberite odgovarajuću proračunsku liniju ili prema potrebi navedite drugu; ako se radi o više proračunskih linija, osoblje bi trebalo diferencirati po svakoj predmetnoj proračunskoj liniji.

○ Vanjsko osoblje ⁷⁰

Vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).	– u sjedištu	UO																
		UNS																
		UsO																
	– u delegacijama Unije	UO																
		LO																
		UNS																
		UsO																
		MSD																
	01 01 01 02 – Neizravno istraživanje 01 01 01 12 – Izravno istraživanje Drugo (navedite) ⁷¹	UO																
		UNS																
UsO																		
Druge proračunske linije povezane s ljudskim resursima (navesti)																		
Međuzbroj za ljudske resurse – izvan NASLOVA 7.																		

⁷⁰ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁷¹ Odaberite odgovarajuću proračunsku liniju ili prema potrebi navedite drugu; ako se radi o više proračunskih linija, osoblje bi trebalo diferencirati po svakoj predmetnoj proračunskoj liniji.

Ukupno za ljudske resurse (svi naslovi VFO-a)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218
--	--	------	-------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------	-----	-------	-----	-------	----	---------------

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.

8. Troškovi ostalih administrativnih rashoda za GU GROW i GU CLIMA

☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	Ukupno
U sjedištu ili na području EU-a:								
20 02 06 01 – Troškovi službenih putovanja i reprezentacije	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Troškovi konferencija i sastanaka								
20 02 06 03 – Odbori ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Studije i savjetovanja								
20 04 – Rashodi za informacijske tehnologije (korporativni) ⁷³								
Ostale proračunske linije koje nisu povezane s ljudskim resursima (<i>navesti prema potrebi</i>)								
U delegacijama Unije								
20 02 07 01 – Troškovi službenih putovanja, konferencija								

⁷² Navesti vrstu odbora i skupinu kojoj pripada.

⁷³ Potrebno je mišljenje GU-a DIGIT – tima za ulaganja u informacijske tehnologije (vidjeti Smjernice o financiranju informacijske tehnologije, C(2020) 6126 final, 10.9.2020., str. 7.).

i reprezentacije								
20 02 07 02 – Dodatna izobrazba osoblja								
20 03 05 – Infrastruktura i logistika								
Ostale proračunske linije koje nisu povezane s ljudskim resursima (<i>navesti prema potrebi</i>)								
Međuzbroj za ostalo – NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	Ukupno
Rashodi za tehničku i administrativnu pomoć (<i>isključujući vanjsko osoblje</i>) iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”):								
– u sjedištu								
– u delegacijama Unije								
Ostali rashodi upravljanja za istraživanje								
Rashodi za informacijske tehnologije u okviru politike za operativne programe ⁷⁴								
Korporativni rashodi za informacijske tehnologije za								

⁷⁴ Potrebno je mišljenje GU-a DIGIT – tima za ulaganja u informacijske tehnologije (vidjeti Smjernice o financiranju informacijske tehnologije, C(2020) 6126 final, 10.9.2020., str. 7.).

operativne programe ⁷⁵								
Ostale proračunske linije koje nisu povezane s ljudskim resursima (<i>navesti prema potrebi</i>)								
Međuzbroj za ostalo – izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ukupni ostali administrativni rashodi (svi naslovi VFO-a)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁵ Ta stavka uključuje lokalne administrativne sustave i doprinose za sufinanciranje korporativnih informatičkih sustava (vidjeti Smjernice o financiranju informacijske tehnologije, C(2020) 6126 final, 10.9.2020.).

9. Ukupni administrativni troškovi za GU GROW i GU CLIMA (svi naslovi VFO-a)

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Sažetak	2022.	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	Ukupno
Naslov 7. – Ljudski resursi	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Naslov 7. – Ostali administrativni rashodi	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Međuzbroj za naslov 7.	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Izvan naslova 7. – Ljudski resursi								
Izvan naslova 7. – Ostali administrativni rashodi								
Međuzbroj za ostale naslove								
UKUPNO NASLOV 7. i izvan NASLOVA 7.	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Potrebna administrativna odobrena sredstva pokrit će se odobrenim sredstvima koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili koja su prenamijenjena, te, prema potrebi, dodatnim odobrenim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir postojeća proračunska ograničenja.

10. Metode izračuna primijenjene na procjenu troškova

10.1. Ljudski resursi

U ovom se dijelu opisuje metoda izračuna primijenjena na procjenu ljudskih resursa koji se smatraju nužnima (predviđeno radno opterećenje, uključujući posebne poslove (radni profili Sysper 2), kategorije osoblja i odgovarajući prosječni troškovi).

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira

Napomena: prosječni troškovi za svaku kategoriju osoblja u sjedištu dostupni su na BudgWeb:

https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx

☐ Dužnosnici i privremeno osoblje

10,5 EPRV-a u 2022. za izradu delegiranih i provedbenih akata, organizaciju i nadgledanje nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanje, izvješćivanje i ažuriranje

12 EPRV-a u 2023. za izradu delegiranih i provedbenih akata, organizaciju i nadgledanje nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanje, izvješćivanje i ažuriranje

11 EPRV-a od 2024. do 2025. za naknadni rad na delegiranim i provedbenim aktima, organizaciju i nadgledanje nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanje, izvješćivanje i ažuriranje

6,5 EPRV-a od 2026. do 2028. za naknadni rad na delegiranim i provedbenim aktima, organizaciju i nadgledanje nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanje, izvješćivanje i ažuriranje

☐ Vanjsko osoblje

1 EPRV od 2022. do 2023. za potporu izradi delegiranih i provedbenih akata, organizaciji i nadgledanju nadzora tržišta u pogledu emisija, preispitivanju, izvješćivanju i ažuriranju

Izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira

☐ Samo radna mjesta koja se financiraju iz proračuna za istraživanje

☐ Vanjsko osoblje

10.2. Ostali administrativni rashodi

*Navesti pojedinosti o metodi izračuna koja se primjenjuje za svaku proračunsku liniju
te posebno pretpostavke koje su u pozadini (npr. broj sastanaka godišnje, prosječni troškovi itd.).*

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira

Oko 12 službenih putovanja u državama članicama u razdoblju 2022.–2028.
Oko tri dana sastanaka godišnje u razdoblju 2022.–2024. (sastanci TCMV-a i foruma)

Izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira