



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 17. veljače 2023.
(OR. en)

6539/23

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23**

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	15. veljače 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 88 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO ₂ za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja te o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 88 final.

Priloženo: COM(2023) 88 final



Strasbourg, 14.2.2023.
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO₂ za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja te o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

- **Razlozi i ciljevi prijedloga**

[Europskim zakonom o klimi](#), jednim od ključnih elemenata [europskog zelenog plana](#), kojim se Komisija obvezala na poduzimanje mjera za svladavanje izazova u području klime i okoliša, u zakonodavstvo je ugrađena obveza EU-a da do 2050. ostvari cilj klimatske neutralnosti i poveća prijelazne ambicije postavljanjem cilja da se do 2030. neto emisije smanje za najmanje 55 % u odnosu na 1990. To je u skladu s EU-ovom obvezom globalnog djelovanja u području klime, koju je preuzeo u okviru Pariškog sporazuma. Zbog krize povezane s ruskom invazijom na Ukrajinu argumenti za smanjenje ovisnosti EU-a o fosilnim gorivima još su snažniji, kako je istaknuto u [planu REPowerEU](#), kojim se utvrđuju mjere za uštedu energije, diversifikaciju opskrbe, nadomještanje fosilnih goriva te provedbu pametnih ulaganja i reformi u svim gospodarskim sektorima.

Cestovni promet izvor je petine ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u i njegove se emisije povećavaju. Budući da se cestovnom prometu pripisuje i trećina cjelokupne konačne potrošnje energije u EU-u, argumenti za prelazak na [mobilnost s nultim emisijama](#) utoliko su snažniji i jasniji s obzirom na cilj što bržeg smanjenja energetske ovisnosti EU-a. U tom se smislu u planu REPowerEU naglašava potreba za povećanjem uštede energije i učinkovitosti u prometnom sektoru te za ubrzanjem prelaska na vozila s nultim emisijama u kojima se kombiniraju elektrifikacija i upotreba čistog vodika kao zamjena za fosilna goriva.

Kako bi se ostvarili ti povećani klimatski ciljevi, Komisija je u srpnju 2021. donijela sveobuhvatan [paket dosljednih prijedloga politika](#) u okviru [paketa „Spremni za 55 %”](#).

Promet uzrokuje i više od dvije trećine svih emisija NO_x te mu se pripisuje znatan udio (oko 10 % ili više) ukupnih emisija drugih onečišćujućih tvari. Prije svega, cestovni promet i dalje je izvor znatnog udjela emisija svih glavnih onečišćujućih tvari u zraku (osim SO_x).

Ako se ne uvedu dodatne mjere, taj sektor neće dovoljno pridonijeti klimatskim ciljevima i cilju nulte stope onečišćenja do 2030. odnosno 2050., kao ni smanjenju energetske ovisnosti EU-a. Scenariji politika na kojima se temelje plan za postizanje klimatskog cilja i paket „Spremni za 55 %” pokazuju da će uz politike za poboljšanje sustavâ prijevoza tereta, uključujući promjenu načina prijevoza, za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila biti potrebne veće ambicije.

Sektor teških vozila izvor je više od četvrtine emisija stakleničkih plinova iz cestovnog prometa u EU-u i više od 6 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u. Emisije stakleničkih plinova iz teških vozila 2019. bile su 44 % veće od emisija iz ukupnog zračnog prometa i 37 % veće od emisija iz ukupnog pomorskog prometa.

Automobilska industrija općenito je od ključne važnosti za gospodarstvo EU-a i čini više od 7 % BDP-a EU-a. U njoj je izravno ili neizravno zaposleno 14,6 milijuna Europljana, i to u proizvodnji, prodaji, održavanju, izgradnji, prometu i prometnim uslugama. EU je među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i ima vodeći tehnološki položaj u tom sektoru. Automobilski sektor EU-a godišnje ulaže 60,9 milijardi EUR u istraživanje i razvoj. Sektor teških vozila vrlo je važan za automobilsku industriju, a u EU-u se nalaze brojni veliki

pogoni za proizvodnju teških vozila. U EU-u se godišnje proizvede oko 500 000 novih teških vozila, što je znatno manje od broja proizvedenih automobila, no dodana vrijednost po proizvedenoj jedinici znatno je veća za teška vozila.

U tijeku je velika strukturna transformacija automobilskeg sektora koja uključuje promjene povezane s čistim i digitalnim tehnologijama, posebno prelazak s motora s unutarnjim izgaranjem na tehnologije s nultim i niskim emisijama te sve veće umrežavanje vozila. Trebalo bi se usmjeriti na osnaživanje automobilskeg sektora kako bi i dalje zauzimao vodeći položaj u tehnologijama budućnosti te ga dodatno ojačao.

Emisijske norme za CO₂ za teška vozila ključni su pokretači smanjenja emisija CO₂ u dotičnom sektoru. **Opći je cilj** ovog Prijedloga utvrditi nove emisijske norme kako bi se smanjile emisije CO₂ i pridonijelo prelasku na mobilnost s nultim emisijama u širem kontekstu povećanih klimatskih ambicija EU-a do 2030. i postizanja klimatske neutralnosti EU-a do 2050.

Prijedlog pridonosi ostvarivanju **triju posebnih ciljeva**. Prvi je cilj **smanjiti emisije CO₂** iz teških vozila na troškovno učinkovit način u skladu s klimatskim ciljevima EU-a i ujedno pridonijeti povećanju energetske sigurnosti EU-a. Budući da emisijske norme za CO₂ za teška vozila ne dovode do trenutnog smanjenja emisija postojećih vozila i s obzirom na dinamiku obnove voznog parka, važno je rano djelovati kako bi se ostvario dugoročni cilj.

Drugi je poseban cilj omogućiti europskim **prijevoznicima i korisnicima**, od kojih su većina MSP-ovi, ostvarivanje koristi od šire primjene energetski učinkovitijih vozila. Emisijskim normama CO₂ za teška vozila proizvođače se potiče na povećanje ponude vozila s nultim emisijama kako bi potrošači imali na raspolaganju cjenovno pristupačnije modele vozila s nultim emisijama i njihovom upotrebom mogli ostvariti znatne uštede energije, čime se smanjuje ukupan trošak vlasništva tih vozila.

Treći je poseban cilj učvrstiti **vodeći položaj** industrije EU-a **u tehnologiji i inovacijama** usmjeravanjem ulaganja u tehnologije s nultim emisijama. U automobilskeg sektoru uspješno se razvijaju i proizvode napredne tehnologije za vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem, koje su tražene na tržištima u cijelom svijetu, no ulaganja se trebaju sve više usmjeriti u tehnologije s nultim emisijama kako bi taj sektor postao jedan od vodećih aktera u trenutnom globalnom prelasku na mobilnost s nultim emisijama.

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

Ova je inicijativa usko povezana s prijedlozima donesenima u okviru paketa „Spremni za 55 %”.

Budući da omogućuju smanjenje emisija iz cestovnog prometa, emisijske norme za CO₂ od velike su pomoći državama članicama pri ostvarivanju njihovih ciljeva iz Uredbe o raspodjeli tereta. S obzirom na to da se normama potiče elektrifikacija vozila, one pridonose ciljevima povećanja energetske učinkovitosti, a s obzirom na to da omogućuju dodatni način upotrebe energije iz obnovljivih izvora, pridonose i cilju povezanom s obnovljivim izvorima energije. Prijedlog je u skladu i s prijedlozima proizišlima iz Konferencije o budućnosti Europe, posebno s prijedlozima 3 i 4 o klimatskim promjenama, energiji i prometu, u kojima se izričito naglašava da je potrebno dodatno smanjiti ovisnost o nafti i plinu te poticati upotrebu električnih vozila i ulaganja u potrebnu infrastrukturu za punjenje.

Emisijske norme za CO₂ i trgovanje emisijama za zgrade i cestovni promet jasno se nadopunjuju. Emisijske norme za CO₂, na temelju kojih se proizvođačima vozila uvode zahtjevi u pogledu novih vozničkih parkova, usmjerene su na ponudu vozila s učinkovitijom potrošnjom goriva i s nultim emisijama. Proširenje trgovanja emisijama odnosi se na upotrebu goriva u svim postojećim vozilima. Ono bi moglo dovesti do povećane potražnje za vozilima s učinkovitijom potrošnjom goriva i vozilima s nultim emisijama te tako olakšati proizvođačima vozila ispunjenje ciljeva učinkovitosti emisija CO₂.

Emisijske norme za CO₂, na temelju kojih se tržište opskrbljuje novim vozilima s nultim emisijama, mjera su koja nadopunjuje Direktivu o energiji iz obnovljivih izvora, kojom se potiče primjena obnovljivih i niskougljičnih goriva u postojećim vozilima s motorom s unutarnjim izgaranjem.

Postoje i važne sinergije između emisijskih normi za CO₂ i ojačanog sustava trgovanja emisijama te Direktive o energiji iz obnovljivih izvora. Sustavom trgovanja emisijama i Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora potaknut će se dekarbonizacija proizvodnje energije kako bi se vozila s nultim emisijama, čija se upotreba potiče emisijskim normama za CO₂, sve češće pokretala energijom iz obnovljivih izvora, čime bi se postigla dekarbonizacija cjelokupnih emisija „od bušotine do kotača”.

Postoje i važne sinergije s prijedlogom o homologaciji s obzirom na emisije u okviru normi Euro 7, kojim se osigurava da su sva vozila čista koliko god je to tehnološki i ekonomski izvedivo. To je posebno važno jer čak i vozila s nultim emisijama ispuštaju mikroplastiku iz guma i čestice iz kočnih sustava. Predlaže se da se te emisije koje nisu povezane s ispušnim plinovima urede u okviru normi Euro 7.

Naposljetku, dok se na temelju emisijskih normi za CO₂ osigurava ponuda vozila s nultim emisijama, **Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva** nužan je dopunski instrument kojim se nastoji ukloniti tržišna prepreka za uvođenje infrastrukture.

Kombinacijom oporezivanja energije, ulaganja u infrastrukturu za punjenje i opskrbu, određivanja novih cijena ugljika i ažuriranih normi za CO₂ ostvaruje se uravnotežen i troškovno učinkovit pristup smanjenju emisija iz cestovnog prometa jer se uklanjaju tržišne prepreke i nedostaci, a ulagačima se pruža sigurnost za ulaganja u tehnologije s nultim emisijama.

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

Ovaj je Prijedlog u skladu sa svim mjerama i politikama EU-a te pomaže EU-u u ostvarivanju povećanog cilja za 2030. i u uspješnom i pravednom prelasku na klimatsku neutralnost do 2050., kako je Komisija navela u Komunikaciji o europskom zelenom planu.

Zajedno s prijedlogom u okviru paketa „Spremni za 55 %”, instrumentom Next Generation EU, planom REPowerEU i višegodišnjim financijskim okvirom za razdoblje 2021.–2027. pridonijet će provedbi usporedne zelene i digitalne tranzicije, kojoj Europa teži. Kombinacijom tih politika ubrzan će se prelazak na čisto i održivo gospodarstvo zahvaljujući povezivanju djelovanja u području klime i gospodarskog rasta. Inicijativa je usklađena i s politikama Unije o čistom i kružnom gospodarstvu, održivoj i pametnoj mobilnosti te s ciljevima akcijskog plana za postizanje nulte stope onečišćenja¹. Budući da će se ubrzanim

¹ COM(2021) 400 final.

uvođenjem teških vozila s nultim emisijama smanjiti onečišćenje zraka, uz dodatne koristi za vodu i tlo zahvaljujući smanjenju onečišćenja uzrokovanog atmosferskim taloženjem, inicijativa pridonosi ciljevima u pogledu čistog zraka, među ostalim i strožim standardima kvalitete zraka iz predložene revizije² Direktive o kvaliteti zraka.

Kao što je najavila u komunikaciji **Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe**³, Komisija surađuje s javnim tijelima, dionicima i socijalnim partnerima u procesu zajedničkog osmišljavanja načina provedbe zelene i digitalne tranzicije koji će pridonijeti povećanju proizvodnje vozila s nultim emisijama, brzom uvođenju infrastrukture za alternativna goriva te s njima povezanom usavršavanju i prekvalifikaciji radnika. Industrijskim planom u okviru zelenog plana⁴ povećat će se konkurentnost europske industrije s nultom neto stopom emisija i potaknuti brz prelazak na klimatsku neutralnost. Planom se nastoji uspostaviti poticajnije okruženje za povećanje proizvodnih kapaciteta EU-a za tehnologije i proizvode s nultom neto stopom emisija potrebne za ostvarivanje europskih ambicioznih klimatskih ciljeva.

Ova je inicijativa u skladu i s politikom EU-a u području istraživanja i inovacija. Potpora razvoju tehnologija s nultim emisijama predviđena je i u okvirnom programu EU-a za istraživanja i inovacije, a posebno u partnerstvima u okviru programa Obzor Europa.

Inicijativa je u skladu s financijskim sredstvima EU-a za vozila s nultim ili niskim emisijama i čist promet. Financijska sredstva iz Kohezijskog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj i Fonda za pravednu tranziciju zajedno iznose 8,2 milijarde EUR za infrastrukturu čistog gradskog prometa, 5,1 milijardu EUR za vozni park čistog gradskog prometa, 1,1 milijardu EUR za infrastrukturu za alternativna goriva, 408 milijuna EUR za digitalizaciju gradskog prometa – emisije stakleničkih plinova i 141 milijun EUR za digitalizaciju cestovnog prometa – emisije stakleničkih plinova. Nadalje, potpora iz Mehanizma za oporavak i otpornost iznosi 7,7 milijardi EUR za infrastrukturu čistog gradskog prometa, 5,4 milijardi EUR za vozni park čistog gradskog prometa, 60 milijuna EUR za digitalizaciju prometa koja je dijelom namijenjena smanjenju emisija stakleničkih plinova u gradskom prometu, 380 milijuna EUR za digitalizaciju prometa koja je dijelom namijenjena smanjenju emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu i 7,6 milijardi EUR za vozila s nultim ili niskim emisijama.

Uredba o stranim subvencijama stupila je na snagu 12. siječnja 2023. Taj novi skup pravila za ispravljanje poremećaja uzrokovanih stranim subvencijama omogućit će da EU ostane otvoren za trgovinu i ulaganja, a ujedno će se uspostaviti jednaki uvjeti za sva poduzeća na jedinstvenom tržištu.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova ovog Prijedloga članak 192. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). U skladu s člankom 191. i člankom 192. stavkom 1. UFEU-a Europska unija pridonosi, među ostalim, ostvarivanju sljedećih ciljeva: očuvanje, zaštita i poboljšanje kvalitete okoliša te promicanje mjera na međunarodnoj razini za rješavanje regionalnih

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

odnosno svjetskih problema okoliša, a osobito za borbu protiv klimatskih promjena. Uredba (EU) 2019/1242 i Uredba (EU) 2018/956 temelje se na članku 192. UFEU-a.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Klimatske promjene problem su koji nadilazi granice i koji se ne može riješiti isključivo nacionalnim ili lokalnim mjerama. Djelovanje u području klime mora se koordinirati na europskoj i, ako je to moguće, globalnoj razini. Djelovanje EU-a opravdano je na temelju supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. Europska unija od 1992. radi na razvoju zajedničkih rješenja i poticanju globalnih mjera za borbu protiv klimatskih promjena. Točnije, djelovanjem na razini EU-a omogućit će se troškovno učinkovito ostvarivanje ciljeva smanjenja emisija do 2030. i dugoročnih ciljeva smanjenja emisija te ujedno osigurati pravednost i okolišni integritet. U člancima od 191. do 193. UFEU-a potvrđuju se i navode nadležnosti EU-a u području klimatskih promjena.

S obzirom na cilj smanjenja emisija do 2030. i iz perspektive ostvarenja cilja klimatske neutralnosti do 2050. potrebno je konkretnije djelovanje EU-a kako bi sektor cestovnog prometa dao dovoljan doprinos.

Iako se inicijativama na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini mogu stvoriti sinergije, one same neće biti dovoljne ako se u obzir uzme i međunarodna dimenzija cestovnog prijevoza tereta. Neusklađeno djelovanje EU-a dovelo bi do rizika od rascjepkanosti unutarnjeg tržišta zbog različitih nacionalnih programa, različitih razina ambicija i parametara oblikovanja. Usto, tržišta pojedinačnih država članica samostalno bi bila premala da bi se potaknule promjene na razini industrije i stvorile ekonomije razmjera.

- **Proporcionalnost**

Ovim se Prijedlogom revidiraju postojeće emisijske norme za CO₂ za teška vozila kako bi se pridonijelo ostvarivanju klimatskih ciljeva utvrđenih u Europskom zakonu o klimi. Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti jer ne prelazi ono što je potrebno kako bi se ostvarili ciljevi Unije u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova na troškovno učinkovit način i usto osigurali pravednost i okolišni integritet. Dobivene koristi veće su od predviđenih dodatnih troškova povezanih s Prijedlogom.

- **Odabir instrumenta**

Prijedlogom se predviđa izmjena Uredbe (EU) 2019/1242 te je uredba stoga jedini odgovarajući pravni instrument.

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

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Uredba (EU) 2019/1242 o normama CO₂ za teška vozila donesena je i stupila je na snagu 2019. Njome se utvrđuju nove obvezujuće ciljane vrijednosti CO₂ koje će se početi primjenjivati od 2025. Evaluacija učinkovitosti primjene tih odredbi u ovoj fazi nije moguća.

Međutim, potrebna je revizija kako bi se Uredba uskladila s ambicijama europskog zelenog plana i postroženim ciljevima smanjenja emisija iz Europskog zakona o klimi. Te su promjene bile predmet procjene učinka.

- **Savjetovanja s dionicima**

Kako bi prikupila dokaze i omogućila veću transparentnost, Komisija je organizirala javno savjetovanje od 20. prosinca 2021. do 14. ožujka 2022. Detaljan sažetak i rezultati prikazani su u Prilogu 2. procjeni učinka ovog Prijedloga. Točnije, Komisija je zatražila povratne informacije od sljedećih dionika: država članica (nacionalna i regionalna tijela), proizvođača vozila, dobavljača sastavnih dijelova i materijala, kupaca vozila (privatne osobe, poduzeća, društva za upravljanje voznim parkovima), dobavljača energije, nevladinih organizacija za zaštitu okoliša, promet i zaštitu potrošača, socijalnih partnera, istraživačke i akademske zajednice.

Osim u okviru javnog savjetovanja, povratne informacije zatražene su i na sljedeće načine: i. na sastancima s relevantnim sektorskim udruženjima, proizvođačima vozila, dobavljačima sastavnih dijelova i materijala, prijevoznicima, nevladinim organizacijama, ii. u dokumentima o stajalištu koje su dostavili dionici ili tijela iz država članica. Glavni ishodi mogu se sažeti na sljedeći način.

Većina ispitanika podržala je cilj „smanjenja emisija CO₂ iz novih teških vozila na troškovno učinkovit način u skladu s općim klimatskim ciljem smanjenja od najmanje 55 % do 2030. i s ciljem klimatske neutralnosti do 2050.”.

Podršku većine ispitanika dobila su i druga dva cilja („smanjenje potrošnje energije u EU-u i ovisnosti o uvozu fosilnih goriva” i „učvršćivanje vodećeg položaja u tehničkom razvoju i industriji te poticanje zapošljavanja u vrijednosnom lancu teških vozila u EU-u”), ali manju u odnosu na prvi cilj.

Kad je riječ o području primjene, većina ispitanika u svim skupinama dionika podržala je utvrđivanje novih ciljanih vrijednosti za kamione iznad 7,5 t te gradske i druge autobuse.

Kad je riječ o ciljanim razinama, rezultati savjetovanja pokazali su da ispitanici općenito podržavaju uvođenje strožih ciljanih vrijednosti u dugoročnom i kratkoročnom razdoblju. Najvišu razinu ambicije izrazile su nevladine organizacije za zaštitu okoliša i proizvođači vozila s nultim emisijama, dok su ostali proizvođači vozila, prijevoznici, dobavljači sastavnih dijelova i dobavljači goriva podržali manje ambiciozne ciljane vrijednosti. Svi su dionici smatrali da je važno utvrditi norme za prikolice i poluprikolice, osim polovine prijevoznika koji su iznijeli podijeljena mišljenja. U okviru savjetovanja izražena su podijeljena stajališta o mogućem uvođenju mehanizma kojim bi se pri postizanju ciljanih vrijednosti CO₂ u obzir uzela obnovljiva i niskougljična goriva.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Radi kvantitativne procjene gospodarskih i društvenih učinaka te učinaka na okoliš procjena učinka temelji se na nizu scenarija osmišljenih za model PRIMES. Ta je analiza dopunjena primjenom drugih alata za modeliranje, kao što su modeli E3ME i JRC DIONE.

Podaci o praćenju emisija stakleničkih plinova i drugih značajki novog voznog parka teških vozila proizlaze iz godišnjih podataka o praćenju koje su dostavile države članice i

proizvođači i koje je prikupila Europska agencija za okoliš (EEA) na temelju Uredbe (EU) 2018/956.

Dodatne su informacije prikupljene iz ugovora o javnoj nabavi usluga naručenih od vanjskih izvođača.

- **Procjena učinka**

Procjena učinka temelji se na integriranim scenarijima modeliranja, koji odražavaju djelovanje raznih instrumenata politike na gospodarske subjekte kako bi se osigurala komplementarnost, usklađenost i učinkovitost u ostvarivanju klimatskih ambicija za 2030. i 2050. U takvim se scenarijima u obzir uzimaju politike predložene u srpnju 2021. u okviru zakonodavnog paketa „Spremni za 55 %” i novijem planu REPowerEU te predložene nove norme Euro 7.

Nadalje, procjena učinka uz ovaj Prijedlog pripremljena je i sastavljena u skladu s primjenjivim smjernicama za bolju regulativu. Odbor za nadzor regulative dao je negativno mišljenje 16. rujna 2022. Nakon ponovnog podnošenja Odbor je 6. prosinca 2022. dao pozitivno mišljenje sa zadržkama.

Poboljšanja koja je preporučio Odbor uključena su u završnu verziju.

To se posebno odnosi na sljedeće glavne točke:

- utvrđivanje preostalih odstupanja u smanjenju emisija CO₂ koje se nastoji otkloniti ovom inicijativom,
- dodatni opis osnovnog scenarija,
- dodatne informacije o ukupnim troškovima i koristima najvažnijih kombinacija opcija i o njihovoj proporcionalosti,
- pojašnjenja najpoželjnije opcije,
- raspravu o ograničenjima i rizicima koji proizlaze iz mogućeg nedovoljnog uvođenja ključnih tehnologija i popratne infrastrukture, uključujući dodatnu analizu nesigurnosti koje utječu na rezultate,
- daljnju razradu međunarodne konkurentnosti sektora teških vozila.

Opcije politike

U procjeni učinka analizirane su opcije politike grupirane u teme kojima se nastoje riješiti utvrđeni problemi i ostvariti ciljevi politike.

1. Ciljane vrijednosti emisija CO₂ za nova teška vozila (područje primjene, razine, vremenski okvir, modaliteti)

Kad je riječ o ciljanim razinama, razmatrane opcije uključuju tri putanje smanjenja emisija do 2040., koje su ujedno u skladu s ciljem smanjenja emisija iz prometa za 90 % do 2050.

Kako bi se pridonijelo sveukupnoj povećanoj razini ambicija za 2030. i cilju klimatske neutralnosti do 2050., najpoželjnija opcija uključuje znatno postroživanje ciljanih vrijednosti CO₂ za cijeli vozni park novih teških vozila u EU-u od 2030. i proširenje njihova područja primjene. Time će se omogućiti usmjeravanje koje je potrebno kako bi se ubrzala opskrba tržišta vozilima s nultim emisijama, omogućile koristi za korisnike vozila te potaknuo vodeći položaj u inovacijama i tehnologiji, a ujedno ograničio porast troškova za proizvođače. Norme za teška vozila pridonose i smanjenju onečišćujućih tvari u zraku.

Najpoželjnija opcija u pogledu vremenskog okvira za postroživanje ciljeva jest ona kojom se zadržava regulatorni pristup smanjivanja ciljanih vrijednosti u intervalima od pet godina kako bi se uzeli u obzir razvojni ciklusi u automobilskom sektoru.

Mogući prihodi od doplate za prekomjerne emisije ostali bi dio općeg proračuna EU-a. U okviru ostalih razmatranih opcija znatno bi se povećalo administrativno opterećenje, a automobilski sektor u toj tranziciji ne bi ostvario izravnu korist.

Uvela bi se mogućnost da se malim proizvođačima u EU-u i izvan njega odobri odstupanje od ciljane vrijednosti.

2. Posebni poticaji za vozila s nultim i niskim emisijama

Razmotrene su razne opcije mehanizma za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama s obzirom na vrstu mehanizma i tip vozila koje bi mehanizam trebao obuhvatiti. Najpoželjnija je opcija ona kojom se od 2030. ukida program za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama jer će prihvaćanje tih vozila na tržištu biti potaknuto strožim ciljanim vrijednostima CO₂ koje će se primjenjivati od tog datuma. Time bi se pojednostavnilo i zakonodavstvo te izbjegao rizik od narušavanja njegove učinkovitosti.

3. Mehanizam kojim se pri procjeni ispunjenja ciljeva uzima u obzir mogući doprinos obnovljivih i niskouglijčnih goriva

U tom su se pogledu razmatrale dvije opcije: korekcijski faktor za ugljik ili sustav olakšica. Međutim, najpoželjnija opcija ne uključuje takav mehanizam za izračun jer to ne bi bilo troškovno učinkovito ni za proizvođače ni za prijevoznike i društvo u cjelini jer odgovornosti raznih aktera za ostvarivanje ciljeva ne bi bile jasno definirane, ugrozila bi se učinkovitost te bi se povećali administrativno opterećenje i složenost. Upotreba obnovljivih i niskouglijčnih goriva potiče se revizijom Direktive o energiji iz obnovljivih izvora, Direktivom o trgovanju emisijama u EU-u i Direktivom o oporezivanju energije.

• **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

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

Ne očekuje se da će se Prijedlogom povećati administrativni troškovi za poduzeća i građane u odnosu na postojeću Uredbu. Nadalje, u svrhu pojednostavnjenja predlaže se ukidanje jedne postojeće odredbe, tj. odredbe o mehanizmu za dodatno poticanje vozila s nultim i niskim emisijama, od 2030. nadalje te uvođenje izuzeća za male proizvođače.

- **Temeljna prava**

U Prijedlogu se poštuju temeljna prava i načela koja su posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima⁵. Njime se posebno pridonosi cilju visoke razine zaštite okoliša u skladu s načelom održivog razvoja iz članka 37. Povelje Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Analiza i obrada skupova podataka povezanih s emisijama CO₂ iz teških vozila ključni su elementi provedbe i primjene emisijskih normi za CO₂. S obzirom na važne pravne učinke povezane s analizom i obradom tih skupova podataka, treba poraditi na tome da te radnje budu točne i pouzdane. Bila bi potrebna dodatna sredstva u okviru Komisije i Europske agencije za okoliš. Detaljna raščlamba utjecaja na proračun utvrđena je u zakonodavnom financijskom izvještaju.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Već je uspostavljen ugodan sustav za praćenje provedbe Uredbe (EU) 2019/1242. Države članice i proizvođači jednom godišnje izvješćuju Komisiju o emisijama CO₂ i potrošnji goriva novoregistriranih teških vozila.

Komisija uz podršku EEA-e svake godine objavljuje završne podatke o praćenju za prethodno razdoblje izvješćivanja, uključujući rezultate pojedinačnih proizvođača u odnosu na ciljane vrijednosti ili trend smanjenja emisija CO₂. Zakonodavstvo će se i dalje oslanjati na taj ugodan okvir za praćenje i usklađenost.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 1. stavak 1.: izmjena članka 1. Predmet i cilj

Članak 1. mijenja se kako bi se objasnilo da se u Prijedlogu utvrđuje i zahtjev u pogledu praćenja određenih podataka o novim teškim vozilima te izvješćivanja o njima.

Članak 1. stavak 2.: izmjena članka 2. Područje primjene

Članak 2. mijenja se kako bi se područje primjene Uredbe proširilo na šire područje primjene Uredbe 2018/956 te ono sad uključuje prikolice, gradske i druge autobuse te druge vrste kamiona. Upućivanja na Direktivu 2007/46/EZ⁶ (Okvirna direktiva o homologaciji), koja je stavljena izvan snage 1. rujna 2020., zamjenjuju se upućivanjima na Uredbu (EU) 2018/858⁷ o homologaciji koja se primjenjuje od tog datuma. Vozila konstruirana i izrađena ili

⁵ SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

⁶ Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila.

⁷ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, 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.

prilagođena za upotrebu u civilnoj zaštiti, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂.

Članak 1. stavak 3.: izmjena članka 3. Definicije

Ažuriraju se ili dodaju određene definicije.

Članak 1. stavak 4.: novi članci 3.a i 3.b

Dodaje se članak 3.a, kojim se utvrđuje za koliko se specifične emisije CO₂ voznog parka novih teških motornih vozila u Uniji moraju smanjiti u određenim godinama te se definira način na koji se te ciljane vrijednosti dodjeljuju podskupinama teških vozila.

Usto, pojašnjava se da se ciljane vrijednosti ne primjenjuju na vozila za posebne namjene, terenska vozila, terenska vozila posebne namjene i namjenska vozila, kao što su autodizalice i vozila za poljoprivredu ili šumarstvo.

U članku 3.b utvrđuju se zahtjevi u pogledu emisija CO₂ povezani s voznim parkom novih prikolica u Uniji te ciljana vrijednost vozila s nultim emisijama za gradske autobuse. Ta ciljana vrijednost vozila s nultim emisijama ne primjenjuje se na autobuse za regionalni prijevoz putnika i prijevoz putnika na velike udaljenosti, na koje se primjenjuju samo ciljane vrijednosti smanjenja emisija CO₂ utvrđene u članku 3.a.

Članak 1. stavak 6.: izmjena članka 5. Teška vozila s nultim i niskim emisijama

Članak 5. mijenja se kako bi se 2029. ukinuo program za poticanje nultih i niskih emisija.

Članak 1. stavak 7.: izmjena članka 6. Ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača

Članak 6. mijenja se kako bi se u ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača uključile emisije CO₂ koje se odnose na prikolice i ciljana vrijednost vozila s nultim emisijama za autobuse.

Članak 1. stavak 8.: novi članak 6.a Prijenos vozila između proizvođača i članak 6.b Izuzeće za proizvođače koji proizvode malo vozila

Dodaje se novi članak 6.a, kojim se proizvođačima u određenim uvjetima omogućuje prijenos pojedinačnih vozila za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂.

Dodaje se novi članak 6.b, kojim se omogućuje izuzeće od primjene ciljanih vrijednosti emisija CO₂ za proizvođače koji registriraju manje od 100 novih teških vozila u EU-u.

Članak 1. stavak 9.: izmjena članka 7. Emisijski bonusi i emisijski dugovi

Članak 7. mijenja se kako bi se proizvođačima omogućilo da uzimaju u obzir emisijske bonuse ili emisijske dugove i nakon razdoblja izvješćivanja za 2029. Trend smanjenja emisija CO₂ utvrđuje se i za razdoblja izvješćivanja za godine od 2030. do 2040.

Članak 1. stavak 10.: novi članak 7.a Pripisivanje vozila proizvođaču i članak 7.b Izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ vozila kategorije M

Dodaje se članak 7.a kojim se utvrđuje način pripisivanja registriranih vozila proizvođaču pri ocjenjivanju sukladnosti. Dodaje se novi članak 7.b kojim se utvrđuje način izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ vozila kategorije M ako proizvođač primarnog vozila nije proizvođač dovršenog vozila.

Članak 1. stavak 12.: izmjena članka 9. Provjera podataka o praćenju

Članak 9. mijenja se kako bi se obuhvatili dodatni slučajevi u kojima homologacijska tijela i proizvođači moraju izvijestiti Komisiju o eventualnim odstupanjima od dostavljenih podataka.

Članak 1. stavak 13.: izmjena članka 10. Procjena referentnih emisija CO₂

Članak 10. mijenja se kako bi se obuhvatila procjena referentnih emisija CO₂ za podskupine vozila dodane u prošireno područje primjene.

Članak 1. stavak 14.: izmjena članka 11. Objava podataka i performansi proizvođača

Dodaje se novi stavak kojim se Komisiji omogućuje da dopuni provedbene akte iz istog članka ako se referentne emisije moraju prilagoditi zbog izmjena postupka utvrđivanja emisija CO₂.

Članak 1. stavak 15.: izmjena članka 13. Provjera emisija CO₂ teških vozila u uporabi

U članku 13. stavku 3. dodaje se rečenica kojom se utvrđuje obveza odgovornog homologacijskog tijela da izda izjavu o ispravku s ispravljenim podacima i tu izjavu dostavi Komisiji i uključenim stranama ako se podaci u homologacijskoj dokumentaciji ne mogu ispraviti u skladu s Uredbom (EU) 2018/858.

Članak 1. stavak 16.: novi članci od 13.a do 13.f

Člancima od 13.a do 13.f u izmijenjenu Uredbu (EU) 2019/1242 uključuju se članci od 4. do 9. Uredbe (EU) 2018/956.

Novi članak 13.a Praćenje i izvješćivanje koje provode države članice

Dodaje se novi članak 13.a, koji uvelike odgovara članku 4. Uredbe (EU) 2018/956 i kojim se utvrđuje obveza država članica da prate određene podatke o novim teškim vozilima i izvješćuju o njima.

Novi članak 13.b Praćenje i izvješćivanje koje provode proizvođači ili drugi subjekti

Dodaje se novi članak 13.b, koji uvelike odgovara članku 5. Uredbe (EU) 2018/956 i kojim se utvrđuje obveza proizvođača ili drugih subjekata da prate određene podatke o novim teškim vozilima i izvješćuju o njima. Dodaje se novi stavak u kojem se pojašnjavaju obveze proizvođača i drugih subjekata koji provode postupak utvrđivanja za teško vozilo.

Novi članak 13.c Središnji registar

Dodaje se novi članak 13.c, koji uvelike odgovara članku 6. Uredbe (EU) 2018/956 i kojim se utvrđuje obveza Komisije da vodi i ažurira središnji registar.

Novi članak 13.d Provjere tijekom stvarne vožnje

Dodaje se novi članak 13.d, koji uvelike odgovara članku 7. Uredbe (EU) 2018/956 i kojim se utvrđuje obveza Komisije da prati rezultate provjera tijekom stvarne vožnje u skladu s člankom 7. Uredbe (EU) 2018/956.

Novi članak 13.e Kvaliteta podataka

Dodaje se novi članak 13.e, koji uvelike odgovara članku 8. Uredbe (EU) 2018/956 i kojim se utvrđuje obveza Komisije, nadležnih tijela i proizvođača da osiguraju kvalitetu podataka na temelju provedbenog akta koji donosi Komisija.

Novi članak 13.f Administrativne novčane kazne

Dodaje se novi članak 13.f o administrativnim novčanim kaznama koji odgovara članku 9. Uredbe (EU) 2018/956.

Članak 1. stavak 17.: izmjena članka 14. Izmjene priloga

Člankom 14. utvrđuju se sve ovlasti Komisije za donošenje delegiranih akata radi izmjene tehničkih elemenata u prilogima. U njemu se kombiniraju već postojeće ovlasti iz Uredbe (EU) 2018/956 i Uredbe (EU) 2019/1242 te se dodaju nove ovlasti koje su postale nužne zbog proširenja područja primjene predložene uredbe.

Članak 1. stavak 18.: izmjena članka 15. Preispitivanje i izvješćivanje

Člankom 15. predlaže se da se predložena uredba preispita 2028.

Članak 1. stavak 19.: izmjena članka 17. Izvršavanje delegiranja ovlasti

Ažuriraju se stavci 2., 3. i 6. kako bi se dodala upućivanja na ovlasti iz novih dodanih članaka kojima se obuhvaćaju odredbe prethodne Uredbe (EU) 2018/956 o praćenju i izvješćivanju.

Člankom 2. stavlja se izvan snage Uredba (EU) 2018/956.

Člankom 3. utvrđuje se stupanje na snagu ove Uredbe.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO₂ za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja te o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Pronalaženje rješenja za izazove u području klime i okoliša te ostvarivanje ciljeva Pariškog sporazuma, donesenog u prosincu 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC), okosnica su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.³ Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećale s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.
- (2) Europski zeleni plan obuhvaća opsežan skup mjera i inicijativa koje se međusobno dopunjuju i usmjerene su na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim

¹ SL C [...], [...], str. [...].

² SL C [...], [...], str. [...].

³ Komunikacija Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu, COM(2019) 640 final.

gospodarstvom, u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i učinaka povezanih s okolišem. Pritom ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnom položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

- (3) Unija se u ažuriranom nacionalno utvrđenom doprinosu dostavljenom tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020. obvezala da će do 2030. smanjiti neto emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (4) Unija je Uredbom (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća⁴ u zakonodavstvo uključila cilj klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu do 2050. Tom se uredbom utvrđuje i obveza Unije da do 2030. na svojem području smanji neto emisije stakleničkih plinova (emisije nakon što se odbiju uklanjanja) za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (5) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonese tom smanjenju emisija.
- (6) Zakonodavnim paketom „Spremni za 55 %”, koji je Europska komisija donijela 2021., nastoji se ostvariti cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. On obuhvaća niz područja politika. Revizija Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća⁵ sastavni je dio tog paketa.
- (7) U Komunikaciji o planu REPowerEU⁶ iznesen je plan za neovisnost Unije o ruskim fosilnim gorivima znatno prije kraja ovog desetljeća. U Komunikaciji se ističe da je važno, među ostalim, dodatno povećati učinkovitost i smanjiti potrošnju fosilnih goriva u prometnom sektoru, u kojem se elektrifikacija može kombinirati s upotrebom čistog vodika kao zamjena za fosilna goriva.
- (8) Kako bi se do 2030. neto emisije stakleničkih plinova smanjile za najmanje 55 % u odnosu na 1990. i u skladu s načelom „energetska učinkovitost na prvom mjestu”, potrebno je postrožiti zahtjeve u pogledu smanjenja utvrđene u Uredbi (EU) 2019/1242 za teška vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo ostvarivanju cilja klimatske neutralnosti do 2050.
- (9) Stroži zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO₂ trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi korisnicima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a nastavile bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. Vozila s nultim emisijama trenutačno uključuju

⁴ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

⁵ 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.).

⁶ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija, Plan REPowerEU, COM(2022) 230 final od 18. svibnja 2022.

električna vozila na baterije, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje se razvijaju.

- (10) U tom bi se kontekstu trebali utvrditi novi stroži ciljevi smanjenja emisija CO₂ za nova teška vozila za razdoblje nakon 2030. Te bi ciljeve trebalo utvrditi na razini koja će na troškovno učinkovit način snažno potaknuti brže uvođenje vozila s nultim emisijama na tržište Unije i inovacije povezane s tehnologijama s nultim emisijama.
- (11) U ažuriranoj novoj industrijskoj strategiji⁷ predviđa se zajedničko osmišljavanje načina provedbe zelene i digitalne tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom se kontekstu osmišljava način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U okviru tog načina posebno se vodi računa o malim i srednjim poduzećima u automobilskom lancu opskrbe te o savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje s državama članicama, a on se temelji na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine u cilju mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala s obzirom na zelenu i digitalnu tranziciju te na mehanizmu za poticanje talenata u okviru inicijative Iskorištavanje talenta u europskim regijama. Razmatraju se i odgovarajuće mjere i poticaji na europskoj i nacionalnoj razini kojima se jača cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. To bi na primjer moglo uključivati mogućnost da države članice iskoriste sredstva iz predloženog Socijalnog fonda za klimatsku politiku kako bi pomogle mikropoduzećima pri kupnji kamiona s nultim emisijama.

Industrijskim planom u okviru zelenog plana⁸ povećat će se konkurentnost europske industrije s nultom neto stopom emisija i potaknuti brz prelazak na klimatsku neutralnost. Planom se nastoji uspostaviti poticajnije okruženje za povećanje proizvodnih kapaciteta EU-a za tehnologije i proizvode s nultom neto stopom emisija potrebne za ostvarivanje europskih ambicioznih klimatskih ciljeva.

- (12) Ciljane vrijednosti za vozni park Unije trebalo bi dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Komisijinu Prijedlogu uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva⁹.
- (13) Za prelazak na klimatsku neutralnost potrebna su velika ulaganja u elektroenergetske mreže, među ostalim u povećanje kapaciteta, otpornosti i mogućnosti skladištenja te u dodatne priključke. Kad je riječ o teškim vozilima, primjenom ciljanih razina za 2030. predloženih u članku 3.a udio vozila s nultim emisijama u ukupnom voznom parku vozila na cestama i potrošnja električne energije u tom sektoru i dalje će biti ograničeni. Stoga će i povezani učinak na elektroenergetsku mrežu ostati ograničen.
- (14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti pri postupnoj prilagodbi vozničkih parkova kako bi se prelazak na vozila s nultim emisijama odvijao na troškovno

⁷ Komunikacija Komisije „Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe”, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

⁸ COM(2023) 62 final.

⁹ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća, 14.7.2021., COM(2021) 559 final.

učinkovit način, pa je stoga primjereno zadržati pristup smanjivanja ciljanih razina u intervalima od pet godina.

- (15) Zbog heterogene strukture cjelokupnog voznog parka kamiona nije moguće u potpunosti predvidjeti hoće li tehnološki razvoj biti dovoljno brz kako bi tehnologija s nultim emisijama iz ispušne cijevi bila održiv izbor za sve specifične upotrebe. To, na primjer, može uključivati upotrebu teških vozila za velike udaljenosti na područjima s posebnim morfološkim i meteorološkim uvjetima ili upotrebu autobusa i kamiona za ključne primjene povezane sa zaštitom i sigurnošću koje se ne mogu ostvariti tehnologijama s nultim emisijama iz ispušne cijevi. Navedena vozila trebala bi činiti ograničeni udio u cjelokupnom voznom parku teških vozila. S obzirom na ta razmatranja, u cilju za 2040. trebalo bi ostaviti prostora za tehnološki razvoj koji će tek uslijediti.
- (16) Javni naručitelji ili naručitelji trebali bi pri određivanju temelja za dodjelu ugovorâ za kupnju ili upotrebu vozila iz točke 4.2. Priloga I. razmotriti otpornost opskrbe, među ostalim uzimajući u obzir „Smjernice za sudjelovanje ponuditelja i robe iz trećih zemalja na tržištu javne nabave EU-a” (C(2019) 5494 final).
- (17) Uz strože ciljane vrijednosti za vozni park Unije od 2030. nadalje proizvođači će na tržište Unije morati stavljati znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu mehanizam za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja djelotvornosti Uredbe (EU) 2019/1242. Mehanizam za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama stoga bi od 2030. trebalo ukinuti.
- (18) Mogućnost dodjele prihoda od doplate za prekomjerne emisije određenom fondu ili odgovarajućem programu ocijenjena je kao potrebna u skladu s člankom 15. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/1242, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje a da pritom automobilski sektor ne bi ostvario izravnu korist u tranziciji. Stoga bi se prihod od doplate za prekomjerne emisije i dalje trebao smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/1242.
- (19) Predmet bi se trebao proširiti kako bi obuhvatio i obveze praćenja i izvješćivanja koje se ovom Uredbom ugrađuju u Uredbu (EU) 2019/1242.
- (20) Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi izmijeniti kako bi se obuhvatilo područje primjene Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰.
- (21) Za vozila koja nisu obuhvaćena područjem primjene zakonodavstva o homologaciji automobilskih proizvoda, kao što su traktori za poljoprivredu i šumarstvo, vozila konstruirana i izrađena za upotrebu u oružanim snagama i vozila na gusjenicama, emisije CO₂ ne utvrđuju se i stoga ta vozila ne moraju ispunjavati ciljane vrijednosti CO₂ utvrđene u ovoj Uredbi.

¹⁰ Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

Usto, dobrovoljno homologirana vozila konstruirana i izrađena ili prilagođena za upotrebu u civilnoj zaštiti, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda ili hitnoj medicinskoj skrbi trebalo bi izuzeti od obveze ispunjavanja ciljanih vrijednosti CO₂ iz ove Uredbe kako se ne bi potaknuo prestanak dobrovoljne homologacije takvih vozila, što bi negativno utjecalo na sigurnost i okoliš, osim ako proizvođač ne zatraži uključivanje tih vozila.

Države članice trebale bi imati pravo izuzeti od obveze ispunjavanja ciljanih vrijednosti i vozila koja nisu posebno konstruirana, ali su registrirana za upotrebu u civilnoj zaštiti, vatrogasnim službama, snagama za održavanje javnog reda, oružanim snagama ili hitnoj medicinskoj skrbi, kao što su obični autobusi koji se upotrebljavaju za prijevoz policije ili vojske, uz potvrdu da je takvo izuzeće u skladu s javnim interesom.

Određene skupine vozila koje su homologirane, ali čije emisije CO₂ još nisu utvrđene iz tehničkih razloga, ne moraju ispunjavati ciljane vrijednosti CO₂ utvrđene ovom Uredbom. To su na primjer vozila za posebne namjene, kao što su autodizalice, vozila za prijevoz razne hidraulične opreme ili vozila za prijevoz izvanrednog tereta, terenska vozila, kao što su određena vozila koja se upotrebljavaju u rudarske, šumarske i poljoprivredne svrhe, kao i druga vozila s nestandardnim osovinskim konfiguracijama, na primjer vozila s više od četiri osovine ili više od dvije pogonske osovine, mali autobusi najveće mase manje od 7,5 t i mali kamioni najveće mase manje od 5 t.

Namjenska vozila, kao što su kamioni za odvoz smeća, kiperi ili miješalice za beton, trebala bi i dalje biti izuzeta iz izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača.

- (22) Trebalo bi uvesti određene definicije kako bi se terminologija uskladila s terminologijom zakonodavstva Unije o homologaciji vozila, posebno Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ i Uredbe Komisije (EU) 2017/2400¹².
- (23) Za potrebe novouvedenog prijenosa vozila između proizvođača i utvrđivanja izuzeća za proizvođače koji proizvode malo vozila u Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi dodati definiciju pojma „skupina povezanih subjekata” koja je u suštini u skladu s terminologijom iz Uredbe (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća¹³ za laka vozila.
- (24) Za potrebe definiranja obveza pojedinačnih proizvođača ciljevi smanjenja CO₂ za vozni park novih teških vozila u Uniji trebali bi se prenijeti u posebne ciljeve smanjenja za podskupine koje bi trebalo utvrditi u skladu s tehničkim značajkama vozila koja obuhvaćaju.

¹¹ 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.

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

¹³ 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.).

- (25) Budući da emisije CO₂ povezane s prikolicama uvelike utječu na ukupne emisije CO₂ i potrošnju energije motornih vozila, trebalo bi definirati i odgovarajuće ciljeve za prikolice.
- (26) Na temelju tehničke spremnosti podsektora i potrebe za poboljšanjem kvalitete zraka u gradovima trebalo bi utvrditi najmanji obvezni udio novih gradskih autobusa s nultim emisijama.
- (27) Najmanji obvezni udio gradskih autobusa s nultim emisijama trebao bi odražavati potrebu društva za cjenovno pristupačnim javnim prijevozom, među ostalim i u ruralnim područjima. Povećanje ponude gradskih autobusa s nultim emisijama zbog uvođenja najmanjeg obveznog udjela trebalo bi pozitivno utjecati na trošak kupnje u smislu početne kupovne cijene i u smislu ukupnog troška vlasništva za gradske autobuse s nultim emisijama zahvaljujući uštedi fosilnih goriva tijekom njihove upotrebe. Zajedničkom nabavom gradskih autobusa na temelju platforme za autobuse s čistim pogonom može se dodatno smanjiti trošak kupnje takvih autobusa, a države članice mogle bi iskoristiti sredstva iz predloženog Socijalnog fonda za klimatsku politiku kako bi građanima u ranjivom položaju omogućile karte ili pretplate za javni prijevoz po sniženoj cijeni ili besplatno. Naposljetku, regionalni autobusi i autobusi za velike udaljenosti, među ostalim za prijevoz u ruralnim područjima, i dalje podliježu ciljanim vrijednostima za teška vozila. Potporom iz Socijalnog fonda za klimatsku politiku moglo bi se uvažiti posebne potrebe ruralnih područja i spriječiti siromaštvo u pogledu prijevoza¹⁴ jer bi se omogućio pristup cjenovno pristupačnom javnom prijevozu.
- (28) Faktor nultih i niskih emisija trebao bi se zadnji put primijeniti u razdoblju izvješćivanja za 2029. jer se smatra da nakon toga više nije potreban za poticanje ulaska vozila s nultim emisijama na tržište.
- (29) Budući da bi se pri određivanju sukladnosti u obzir trebali uzimati trgovački, a ne pravni subjekti, gospodarski povezanim proizvođačima trebalo bi uz određena ograničenja dopustiti međusobni prijenos vozila kako bi se ta vozila uzela u obzir u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242.
- (30) Nadalje, kako bi se ojačao razvoj novih tehnologija s nultim emisijama u specijaliziranim malim i srednjim poduzećima, prijenos vozila s nultim emisijama trebao bi se omogućiti i između nepovezanih subjekata.
- (31) Kako bi se izbjegli nerazmjerno visoki troškovi usklađivanja i kako bi se smanjilo administrativno opterećenje, proizvođači koji proizvode malo vozila i koji ispunjavaju određene zakonske zahtjeve trebali bi biti izuzeti od usklađivanja s ciljanim vrijednostima emisija CO₂. Budući da su ti proizvođači dužni ispunjavati obveze izvješćivanja iz Uredbe (EU) 2019/1242, i za njih postoji odgovarajući mehanizam kontrole.
- (32) Postojeći sustav višegodišnjih emisijskih bonusa i emisijskih dugova trebao bi se produljiti do 2039. jer će se ciljane vrijednosti smanjenja dodatno postrožiti nakon

¹⁴ U skladu s definicijom iz članka 2. stavka 2.a Uredbe o Socijalnom fondu za klimatsku politiku.

2030. do 2040. i u tom će razdoblju biti potreban tehnički razvoj proizvođača usmjeren na budućnost.

- (33) Uredbom (EU) 2019/1242 trebalo bi za svaku kategoriju vozila jasno odrediti tko je proizvođač kojem bi se vozilo trebalo pripisati, posebno uzimajući u obzir različite okolnosti vozila kategorije M.
- (34) Pravila za provjeru podataka o praćenju trebala bi obuhvaćati i moguće naknadne ispravke pogrešaka u dostavljenim podacima i način na koji bi Komisija trebala postupati s takvim ispravicima u svrhu pridržavanja ciljanih vrijednosti emisija CO₂ za vozni park.
- (35) Procjenu referentnih emisija CO₂ trebalo bi izmijeniti kako bi se obuhvatile i podskupine vozila dodane u područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242.
- (36) Praćenje i izvješćivanje koje provode proizvođači i države članice nužni su preduvjeti za provedbu Uredbe (EU) 2019/1242. Spajanjem Uredbe (EU) 2018/956 s Uredbom (EU) 2019/1242 trebale bi se stvoriti sinergije i omogućiti tumačenje odredbi uzimajući u obzir ciljeve obiju uredbi.
- (37) Pri objedinjavanju odredbi o praćenju i izvješćivanju u Uredbi (EU) 2019/1242 trebalo bi iskoristiti priliku i neznatno ih izmijeniti s obzirom na iskustva stečena u prva dva ciklusa izvješćivanja u skladu s Uredbom (EU) 2018/956.
- (38) Uzimajući u obzir činjenicu da utvrđivanje više neće provoditi samo proizvođači, izvješćivanje o emisijama CO₂ i drugim tehničkim podacima vozila trebalo bi se proširiti kako bi se osim proizvođača obuhvatili i subjekti koji provode utvrđivanje emisija vozila u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 i Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2022/1362¹⁵. Podaci o kojima se izvješćuje trebali bi obuhvaćati evidencijske datoteke proizvođača.
- (39) Kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjenje emisija CO₂ i o rezultatima provjere tijekom stvarne vožnje, kako bi se osiguralo da rasponi vrijednosti otpora zraka ostanu relevantni za potrebe informiranja i usporedivosti te kako bi se dopunile odredbe o administrativnim novčanim kaznama, Komisiji bi trebalo omogućiti da uzme u obzir tehnički napredak, razvoj logistike prijevoza tereta, potrebne prilagodbe na temelju primjene ove Uredbe i izmjene temeljnog zakonodavstva o homologaciji kako bi osigurala da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja i dalje budu relevantni za procjenjivanje doprinosa voznog parka teških vozila emisijama CO₂.
- (40) Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi izmjene kriterija za definiranje podskupina vozila, kriterija za definiranje namjenskih vozila, kriterija za operativne domete raznih tehnologija pogonskih sklopova, popisa namjenskih profila i njihovih pondera, korisnog tereta, broja putnika, mase putnika, najvećeg tehnički dopuštenog

¹⁵ Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 od 1. kolovoza 2022. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu učinkovitosti teških prikolica s obzirom na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju energije i domete vožnje s nultim emisijama motornih vozila te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2020/683 (SL L 205, 5.8.2022., str. 145.).

korisnog tereta, najvećeg tehnički dopuštenog broja putnika i obujma tereta za podskupine vozila te vrijednosti godišnje kilometraže, radi izmjene zahtjeva u pogledu podataka i postupka praćenja i izvješćivanja utvrđenog u priložima ovoj Uredbi, radi utvrđivanja podataka koje bi države članice trebale dostavljati u okviru praćenja rezultata provjere tijekom stvarne vožnje, radi izmjene raspona vrijednosti otpora zraka i radi definiranja kriterija, izračuna i načina naplate administrativnih novčanih kazni izrečenih proizvođačima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, među ostalim i sa stručnjacima, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (41) Uredbu (EU) 2018/956 trebalo bi staviti izvan snage u vremenskom okviru kojim se omogućuje da se razdoblje izvješćivanja koje je u tijeku u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe zaključi u skladu s pravilima primjenjivima na početku tog razdoblja izvješćivanja, uključujući svu naknadnu obradu prikupljenih podataka. U skladu s tim ova bi se Uredba trebala primjenjivati od početka sljedećeg razdoblja izvješćivanja.
- (42) Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.
Izmjene Uredbe (EU) 2019/1242

Uredba (EU) 2019/1242 mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Predmet i cilj

1. Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nova teška vozila koji pridonose ostvarenju cilja Unije o smanjenju emisija stakleničkih plinova kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2018/842¹⁶ i ciljeva Pariškog sporazuma¹⁷ te pravilnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta.

2. Ovom Uredbom utvrđuju se i zahtjevi u pogledu izvješćivanja o emisijama CO₂ iz novih teških vozila registriranih u Uniji i njihovoj potrošnji goriva.”;

- (2) članak 2. mijenja se kako slijedi:

¹⁶ Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 16, 19.6.2018., str. 26.).

¹⁷ SL L 282, 19.10.2016., str. 4.

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ova Uredba primjenjuje se na nova vozila koja su homologirana ili pojedinačno homologirana u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 ili za koja nije potrebna homologacija tipa u skladu s člankom 2. stavkom 3. te uredbe, a koja pripadaju sljedećim kategorijama:

(a) M₂ i M₃;

(b) N₁, ako nisu obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/631, N₂ i N₃;

(c) O₃ i O₄.

Za potrebe ove Uredbe ta se vozila nazivaju teškim vozilima. Vozila pod točkama (a) i (b) nazivaju se teškim motornim vozilima.

Kategorije vozila iz ove Uredbe odnose se na kategorije vozila definirane u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858 i njezinu Prilogu I.”;

(b) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

i. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za potrebe ove Uredbe vozila iz stavka 1. smatraju se novim teškim vozilima u danom razdoblju izvješćivanja ako su u tom razdoblju prvi put registrirana u Uniji i prethodno nisu bila registrirana izvan Unije.”;

ii. dodaje se sljedeći podstavak:

„Stavak 1. ne primjenjuje se na vozila koja su prvi put registrirana na razdoblje od najviše mjesec dana i koja su registrirana isključivo u svrhu prelaska u zemlju izvan Unije.”;

(c) dodaju se sljedeći stavci 4., 5. i 6.:

„4. Ne dovodeći u pitanje članak 2. stavak 3. Uredbe (EU) 2017/2400, homologirana vozila obuhvaćena člankom 2. stavkom 3. točkom (b) Uredbe (EU) 2018/858 ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ utvrđenima u članku 3.a ove Uredbe osim ako proizvođač ne odluči uključiti ta vozila u izračun svojih specifičnih emisija i ciljanih vrijednosti CO₂ pri izvješćivanju o vozilima u skladu s dijelom B Priloga IV. ovoj Uredbi.

5. Vozila, osim onih iz stavka 4., registrirana za upotrebu u civilnoj zaštiti, vatrogasnim službama, snagama za održavanje javnog reda, oružanim snagama ili hitnoj medicinskoj skrbi ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ iz članka 3.a ako država članica to navede u postupku registracije i izvješćivanja i tako u podacima dostavljenima u skladu s dijelom A Priloga IV. potvrdi da se vozilom s nultim emisijama ne može jednako ispuniti svrha vozila te da je u javnom interesu u tu svrhu registrirati vozilo s motorom s unutarnjim izgaranjem.

6. Obveze izvješćivanja utvrđene u člancima od 13.a do 13.f primjenjuju se i na vozila koja ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ u skladu sa stavicama 4. i 5. ovog članka.”;

(3) članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. „referentne emisije CO₂ ” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija CO₂ u referentnom razdoblju koje su isпустиła sva nova teška vozila u svakoj podskupini vozila, utvrđena u skladu s točkom 3. Priloga I.”;

(b) umeću se sljedeće točke 3.a i 3.b:

„3.a „razdoblje izvješćivanja” znači razdoblje od 1. srpnja određene godine do 30. lipnja sljedeće godine;

3.b „referentno razdoblje” znači razdoblje izvješćivanja za određenu godinu za koje su propisane regulatorne obveze smanjenja za određenu podskupinu vozila u skladu s ovom Uredbom.”;

(c) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. „ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂” znači ciljana vrijednost emisija CO₂ pojedinačnog proizvođača koja se svake godine utvrđuje za prethodno razdoblje izvješćivanja u skladu s točkom 4. Priloga I.”;

(d) točka 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. „namjensko vozilo” znači teško vozilo namijenjeno za posebne zadaće koje prema podacima iz certifikata o sukladnosti koje su dostavile države članice ispunjava kriterije utvrđene u točki 1.2. Priloga I.”;

(e) briše se točka 10.;

(f) umeću se sljedeće točke 10.a i 10.b:

„10.a „izvjestitelj” znači subjekt koji je odgovoran za dostavljanje podataka Komisiji;

10.b „utvrđivanje za teško vozilo” znači utvrđivanje njegovih emisija CO₂ ili ulaznih parametara u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400 ili procjena njegove učinkovitosti s obzirom na utjecaj na emisije CO₂ i potrošnju goriva u skladu s člankom 8. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362.”;

(g) točka 11. zamjenjuje se sljedećim:

„11. „vozilo s nultim emisijama” znači sljedeća vozila:

- (a) teško motorno vozilo s emisijama CO₂ od najviše 5 g/(tkm) ili 5 g/(pkm) utvrđenima u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400;
 - (b) teško motorno vozilo koje ispunjava uvjete iz točke 1.1.4. Priloga I. ovoj Uredbi ako emisije CO₂ nisu utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400;
 - (c) prikolica s uređajem koji aktivno sudjeluje u njezinu pogon i koji nema motor s unutarnjim izgaranjem ili ima motor s unutarnjim izgaranjem koji ispušta manje od 5 g CO₂/kWh, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i njezinim provedbenim mjerama ili Pravilnikom UNECE-a br. 49;”;
- (h) točka 12. zamjenjuje se sljedećim:

„12. „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo, koje nije teško vozilo s nultim emisijama, čije su specifične emisije CO₂ manje od polovine vrijednosti referentnih emisija CO₂ svih vozila u podskupini vozila kojoj to teško vozilo pripada, kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.3.4. Priloga I.”;

- (i) dodaju se sljedeće točke od 16. do 23.:

„16. „primarno vozilo teškog vozila” znači primarno vozilo kako je definirano u članku 3. točki 22. Uredbe (EU) 2017/2400 za čiju se simulaciju dodjeljuje generička nadogradnja koja odgovara stvarnoj nadogradnji teškog vozila s obzirom na njegovu konfiguraciju poda (niskopodna/visokopodna) i katova (jednokatna/dvokatna) i sve ostale primjenjive parametre;

17. „dovršeno vozilo” znači dovršeno vozilo kako je definirano u članku 3. točki 26. Uredbe (EU) 2018/858;

18. „potpuno vozilo” znači potpuno vozilo kako je definirano u članku 3. točki 27. Uredbe (EU) 2018/858;

19. „terensko vozilo” znači terensko vozilo kako je definirano u točki 2.1. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858;

20. „vozilo za posebne namjene” znači vozilo za posebne namjene kako je definirano u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858;

21. „terensko vozilo posebne namjene” znači terensko vozilo posebne namjene kako je definirano u točki 2.3.1. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858;

22. „certifikat o sukladnosti” znači certifikat o sukladnosti kako je definiran u članku 3. točki 5. Uredbe (EU) 2018/858;

23. „ugovor o javnoj nabavi”, u kontekstu postupaka javne nabave i ako nije drukčije navedeno, znači ugovor o javnoj nabavi kako je definiran u članku 2. stavku 1. točki 5. Direktive 2014/24/EU, „ugovori” kako su definirani u

članku 2. točki 1. Direktive 2014/25/EU, kao i „koncesije” kako su definirane u članku 5. točki 1. Direktive 2014/23/EU.”;

(j) dodaje se sljedeći stavak:

„Za potrebe ove Uredbe „skupina povezanih proizvođača” znači proizvođač i s njime povezana poduzeća.

Izraz „povezano poduzeće” znači:

(a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:

i. natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili

ii. ovlasti za imenovanje natpolovične većine članova nadzornog odbora, upravnog odbora ili tijela koja pravno zastupaju poduzeće; ili

iii. pravo upravljati poslovanjem poduzeća;

(b) poduzeća koja izravno ili neizravno u odnosu na proizvođača imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);

(c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke (b) izravno ili neizravno ima prava ili ovlasti navedene u točki (a);

(d) poduzeća u kojima prava ili ovlasti navedene u točki (a) ima proizvođač zajedno s jednim ili više poduzeća iz točke (a), (b) ili (c) ili ih zajednički imaju dva ili više takvih poduzeća;

(e) poduzeća u kojima prava ili ovlasti navedene u točki (a) zajednički imaju proizvođač ili jedno ili više s njime povezanih poduzeća iz točaka od (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.”;

(4) umeću se sljedeći članci od 3.a do 3.c:

„Članak 3.a
Ciljane vrijednosti emisija CO₂

1. Prosječne emisije CO₂ voznog parka novih teških motornih vozila Unije, osim vozila za posebne namjene, terenskih vozila, terenskih vozila posebne namjene i namjenskih vozila, smanjuju se za sljedeće postotke u odnosu na prosječne emisije CO₂ u razdoblju izvješćivanja za 2019.:

(a) za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH u razdobljima izvješćivanja od 2025. do 2029 za 15 %;

(b) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2030. do 2034. za 45 %;

(c) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2035. do 2039. za 65 %;

(d) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2040. nadalje za 90 %.

2. Podskupine vozila moraju pridonositi tim ciljanim vrijednostima emisija CO₂ kako je utvrđeno u točki 4.3. Priloga I.
3. Emisije CO₂ povezane s voznim parkom novih prikolica u Uniji moraju se smanjiti u skladu s točkom 4.3. Priloga I.

Članak 3.b

Ciljana vrijednost vozila s nultim emisijama za gradske autobuse

1. Kad je riječ o vozilima iz točke 4.2. Priloga I., proizvođači u svojem voznom parku novih teških vozila moraju poštovati minimalne udjele vozila s nultim emisijama kako je utvrđeno u točki 4.3. Priloga I. Za nove gradske autobuse udio vozila s nultim emisijama od razdoblja izvješćivanja za 2030. iznosi 100 %.
2. Države članice mogu odlučiti izuzeti od obveze iz ovog članka ograničeni dio gradskih autobusa registriranih u svakom razdoblju izvješćivanja uz potvrdu da se svrha vozila ne može jednako ostvariti vozilom s nultim emisijama te je stoga u javnom interesu u tu svrhu registrirati vozilo bez nultih emisija na temelju omjera socioekonomskih troškova i koristi s obzirom na posebne morfološke i meteorološke uvjete.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. kako bi definirala najveći udio vozila koje država članica može izuzeti te omjer socioekonomskih troškova i koristi s obzirom na posebne morfološke i meteorološke uvjete kojima se opravdava izuzeće iz prethodnog stavka.

3. Kad je riječ o upotrebi vozila iz ovog članka, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 17. kako bi pružila zajedničke tehničke specifikacije, uključujući norme, u pogledu:
 - (a) tehničke i otvorene interoperabilnosti između infrastrukture za punjenje i opskrbu i vozila u smislu fizičkih veza i razmjene komunikacije;
 - (b) sigurne i zaštićene razmjene i upotrebe generiranih podataka.

Članak 3.c

Postupci javne nabave

1. Javni naručitelji ili naručitelji dodjelu ugovora o javnoj nabavi za kupnju ili upotrebu vozila iz članka 3.b temelje na načelu ekonomski najpovoljnije ponude koja uključuje najbolji omjer cijene i kvalitete te doprinos sigurnosti opskrbe u skladu s mjerodavnim međunarodnim pravom.
2. Doprinos ponude sigurnosti opskrbe ocjenjuje se među ostalim na temelju:

(a) udjela proizvodâ ili ponuda iz trećih zemalja, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća;

(b) ograničavajuće ili narušavajuće mjere koju treće zemlje uvode za takva vozila ili za tehničku i otvorenu interoperabilnost između infrastrukture za punjenje i opskrbu i vozila;

(c) dostupnosti osnovnih rezervnih dijelova za funkcioniranje opreme koja je predmet natječaja;

(d) jamstva ponuditelja da moguće promjene lanca opskrbe tijekom izvršenja ugovora neće negativno utjecati na izvršenje ugovora;

(e) potvrde ili dokumentacije iz koje je vidljivo da će se u okviru organizacije lanca opskrbe ponuditelja omogućiti usklađivanje sa zahtjevom u pogledu sigurnosti opskrbe.

3. U skladu s člankom 3.b za doprinos ponude sigurnosti opskrbe dodjeljuje se ponder od 15 do 40 % kriterija za dodjelu.”;

(5) u članku 4. prvom stavku točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) podatke dostavljene za nova teška vozila proizvođača registrirana u prethodnom razdoblju izvješćivanja; i”;

(6) članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja do razdoblja izvješćivanja za 2029. za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija za prethodno razdoblje izvješćivanja.

Za faktor nultih i niskih emisija u obzir se uzima broj svih teških vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku proizvođača i njihove emisije CO₂.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Za razdoblja izvješćivanja od 2025. do 2029. faktor nultih i niskih emisija utvrđuje se na temelju referentne vrijednosti od 2 % u skladu s točkom 2.3.2. Priloga I.”;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Faktorom nultih i niskih emisija prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača smanjuju se za najviše 3 %. Doprinosom vozila s nultim emisijama kategorije N, osim onih u podskupinama vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, tom faktoru prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača smanjuju se za najviše 1,5 %.”;

(7) članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.

Ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača

Komisija u razdoblju izvješćivanja za 2025. i u svakom sljedećem razdoblju izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje ciljanu vrijednost specifičnih emisija CO₂ za prethodno razdoblje izvješćivanja. Ta ciljana vrijednost utvrđuje se u skladu s točkom 4.1. Priloga I.”;

(8) umeću se sljedeći članci 6.a i 6.b:

„Članak 6.a

Prijenos vozila između proizvođača

1. Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača u skladu s člankom 4. i točkom 2.2. Priloga I. pojedinačna vozila mogu se prenositi između proizvođača pod sljedećim uvjetima:

(a) za sve prijenose: zahtjev moraju zajednički podnijeti proizvođač koji prenosi vozilo i proizvođač koji ga prima;

(b) za prijenos vozila koja nisu vozila s nultim emisijama proizvođač koji prenosi vozilo i proizvođač koji ga prima moraju pripadati skupini povezanih proizvođača;

(c) za prijenose vozila s nultim emisijama između proizvođača koji ne pripadaju skupini povezanih proizvođača: broj vozila s nultim emisijama koja se prenose proizvođaču ne smije biti veći od 5 % svih njegovih novih teških vozila registriranih u određenom razdoblju izvješćivanja.

Proizvođači su dužni obavijestiti Komisiju o zahtjevima za prijenos s pomoću elektroničkih alata koje osigurava Komisija.

2. Ako Komisija smatra da su uvjeti za prijenos ispunjeni, preneseno vozilo ne uzima u obzir pri izračunu relevantnih vrijednosti za proizvođača koji prenosi vozilo, ali ga uzima u obzir pri izračunu relevantnih vrijednosti za proizvođača koji ga prima.

Članak 6.b

Izuzeće za proizvođače koji proizvode malo vozila

1. Ako je u određenom razdoblju izvješćivanja registrirano manje od 100 novih teških vozila određenog proizvođača, prosječne specifične emisije CO₂ iz članka 4. i točke 2.7. Priloga I. te ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ iz članka 6. i točke 4.1. Priloga I. u tom razdoblju izvješćivanja iznose „0”.

2. Vrijednosti prosječnih specifičnih emisija CO₂ i specifičnih emisija CO₂ ne uključuju se u objavu iz članka 11. za predmetne proizvođače i razdoblja izvješćivanja.

3. Izuzeće iz stavka 1. ne primjenjuje se u određenom razdoblju izvješćivanja ni u jednom od sljedećih slučajeva:

- (a) na zahtjev proizvođača;
 - (b) ako proizvođač zatraži prijenos vozila u skladu s člankom 6.a;
 - (c) ako je proizvođač dio skupine povezanih proizvođača koji su zajednički ili s drugim proizvođačem na kojeg se ne primjenjuje izuzeće iz stavka 1. registrirali više od 100 vozila u tom razdoblju izvješćivanja.
4. Proizvođači koji su dio skupine u smislu stavka 3. točke (c) obavješćuju Komisiju ako su u određenom razdoblju izvješćivanja registrirali manje od 100 vozila.
5. Proizvođači na koje se ne primjenjuje izuzeće iz stavka 1. u svakom razdoblju izvješćivanja obavješćuju Komisiju o svim svojim povezanim poduzećima koja ispunjavaju uvjete za izuzeće iz stavka 1.
6. Proizvođači Komisiji dostavljaju potrebne podatke s pomoću elektroničkih alata koje osigurava Komisija.”;
- (9) članak 7. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 1. prvom podstavku uvodna formulacija zamjenjuje se sljedećim:

„Za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s njegovim ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO₂ u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. u obzir se uzimaju emisijski bonusi ili emisijski dugovi utvrđeni u skladu s točkom 5. Priloga I. koji odgovaraju broju novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja, pomnoženi s:”;
 - (b) u stavku 1. drugom podstavku godina „2029.” zamjenjuje se godinom „2039.”;
 - (c) u stavku 1. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Emisijski dugovi prikupljaju se u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. Međutim, ukupni emisijski dug proizvođača ne smije prijeći umnožak 5 % ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača i broja teških vozila proizvođača u tom razdoblju („granična vrijednost emisijskog duga”).”;
 - (d) u stavku 1. četvrti podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Emisijski bonusi i emisijski dugovi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. prenose se, ako je to primjenjivo, iz jednog razdoblja izvješćivanja u sljedeće razdoblje izvješćivanja. Međutim, svi preostali emisijski dugovi podmiruju se u razdobljima izvješćivanja za 2029., 2034. i 2039.”;
 - (e) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Putanje smanjenja emisija CO₂ utvrđuju se za svakog proizvođača u skladu s točkom 5.1. Priloga I. na temelju sljedećih linearnih putanja:

(a) između referentnih emisija CO₂ i ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2025. ili 2030. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točkama (a) i (b);

(b) između ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2025. i ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2030. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točki (b);

(c) između ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2030. i ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2035. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točki (c); i

(d) između ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2035. i ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2040. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točki (d).”;

(10) umeću se sljedeći članci 7.a i 7.b:

„Članak 7.a

Pripisivanje vozila proizvođaču

Pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ iz članka 4. i ciljanih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ iz članka 6. vozila registrirana u određenom razdoblju izvješćivanja pripisuju se sljedećim proizvođačima:

- (a) vozila kategorije N proizvođaču vozila definiranom u članku 3. točki 4.a Uredbe (EU) 2017/2400;
- (b) vozila kategorije M proizvođaču primarnog vozila definiranom u članku 3. točki 29. Uredbe (EU) 2017/2400;
- (c) vozila kategorije O proizvođaču vozila definiranom u članku 2. točki 5. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362.

Članak 7.b

Izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ vozila kategorije M

Na vozila kategorije M primjenjuje se sljedeće:

(a) pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ u podskupini proizvođača novo teško vozilo kategorije M razmatra se sa specifičnim emisijama CO₂ kao potpuno ili dovršeno vozilo u okviru točke 2.2.2. Priloga I. i ne uzima se u obzir u točki 2.2.3. Priloga I.;

(b) međutim, na zahtjev proizvođača iz članka 7.a točke (b) i podložno uvjetu iz stavka 3. novo teško vozilo kategorije M razmatra se sa specifičnim emisijama CO₂ primarnog vozila u točki 2.2.3. Priloga I. i ne razmatra se u točki 2.2.2. Priloga I.;

(c) zahtjev iz točke (b) u pogledu novog teškog vozila kategorije M nije prihvatljiv ako su njegov proizvođač iz članka 7.a točke (b) i proizvođač njegova

potpunog ili dovršenog vozila iz članka 3. stavka 4.a Uredbe (EU) 2017/2400 povezana poduzeća istog pravnog subjekta. Podnošenjem takvog zahtjeva proizvođač izjavljuje da je taj uvjet ispunjen i na zahtjev dostavlja Komisiji popratne informacije;

(d) Komisija uz potporu Agencije pravodobno stavlja na raspolaganje alate i postupovne smjernice u elektroničkom obliku potrebne proizvođačima za podnošenje zahtjeva iz točke (b).”;

(11) članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. točki (a) riječi „do 2029.” zamjenjuju se riječju „nadalje”;

(b) briše se stavak 1. točka (b);

(c) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Smatra se da proizvođač ostvaruje prekomjerne emisije CO₂ u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

(a) ako u bilo kojem razdoblju izvješćivanja za godine od 2025. do 2028., od 2030. do 2033., od 2035. do 2038. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1. trećeg podstavka;

(b) ako je u razdoblju izvješćivanja za 2029., 2034., 2039. i 2040. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa pozitivan;

(c) ako od razdoblja izvješćivanja za 2041. nadalje prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača prelaze njegovu ciljanu vrijednost specifičnih emisija CO₂ .”;

(12) članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Homologacijska tijela i proizvođači bez odgode izvješćuju Komisiju u slučaju bilo kojeg od sljedećih odstupanja od dostavljenih podataka:

(a) ako rezultati provjera provedenih u skladu s postupkom iz članka 13. ove Uredbe pokažu da vrijednosti emisija CO₂ teških vozila u upotrebi odstupaju od vrijednosti navedenih u certifikatu o sukladnosti ili u dokumentu s informacijama za kupca iz članka 9. stavka 4. Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) ako se pri utvrđivanju CO₂ otkriju pogreške zbog pogrešnih ulaznih podataka ili drugih uzroka;

(c) ako se utvrde pogreške u praćenju i izvješćivanju o CO₂ ;

(d) pri svim drugim odstupanjima osim onih navedenih u točkama (a), (b) i (c).”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija uzima u obzir odstupanja iz stavka 1. za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača i referentnih emisija CO₂ te u skladu s tim razmatra izmjenu odluka donesenih u skladu s člankom 11. Komisija nije obvezna uzeti odstupanja u obzir ako se ponovnim izračunom prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača ili referentnih emisija CO₂ utvrdi odstupanje manje od 0,1 %.”;

(13) članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Procjena referentnih emisija CO₂

1. Kako bi osigurala pouzdanost i reprezentativnost referentnih emisija CO₂ za podskupine vozila na koje se kao referentno razdoblje u skladu s točkom 3.2. Priloga I. primjenjuje razdoblje izvješćivanja za 2024. ili kasnije razdoblje, Komisija ocjenjuje primjenu uvjeta prema kojima su te referentne emisije CO₂ utvrđene te utvrđuje jesu li te emisije neopravdano povećane i ako jesu, kako to ispraviti.
2. Ako Komisija zaključi da se sve ili neke referentne emisije moraju ispraviti, donosi provedbeni akt u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. radi provođenja tih ispravaka.”;

(14) članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Popis koji se objavljuje do 30. travnja godine koja slijedi nakon godine u kojoj je referentno razdoblje završilo sadržava referentne emisije CO₂ utvrđene u tom referentnom razdoblju.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija izmjenjuje provedbene akte donesene u skladu sa stavkom 1.:

(a) u slučaju izmjena homologacijskih postupaka iz Uredbe (EZ) br. 595/2009, osim izmjena koje se odnose na vrijednosti korisnog tereta i broja putnika za utvrđivanje emisija CO₂, pri kojima se razina emisija CO₂ reprezentativnih vozila navedenih u skladu s ovim stavkom povećava ili smanjuje za više od 5 g CO₂ /km:

i. prilagođene referentne emisije izračunavaju se u skladu s točkom 1. Priloga II.;

ii. nove vrijednosti objavljuju se kao dopuna prijašnjim vrijednostima uz navođenje razdoblja izvješćivanja u kojem se prvi put primjenjuju;

(b) u slučaju izmjena priloga u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkama od (a) do (f):

i. prethodno objavljene referentne emisije CO₂ ponovno se izračunavaju u skladu s Prilogom I. uzimajući u obzir parametre izmijenjene u skladu s jednom od točaka iz članka 14. stavka 1. točaka od (a) do (f);

ii. ponovno izračunani skup referentnih emisija CO₂ objavljuje se i zamjenjuje prijašnji skup referentnih emisija od razdoblja izvješćivanja u kojem se prvi put primjenjuju izmijenjeni parametri u skladu s jednom od točaka iz članka 14. stavka 1. točaka od (a) do (f).”;

(c) dodaje se sljedeći stavak:

„3. U slučaju izmjena homologacijskih postupaka iz stavka 2. točke (a) provedbenim aktom o izmjeni određuje se ili uspostavlja metodologija za definiranje jednog ili više reprezentativnih vozila iz podskupine vozila, uključujući njihove statističke pondere te vrijednosti korisnog tereta i broja putnika koji će se upotrebljavati za utvrđivanje emisija CO₂, na temelju kojih se utvrđuje prilagodba iz stavka 2. točke (a) uzimajući u obzir podatke o praćenju dostavljene u skladu s ovom Uredbom i tehničke karakteristike vozila navedene u članku 12. stavku 1. Uredbe (EU) 2017/2400. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. ove Uredbe.”;

(15) u članku 13. stavku 3. dodaje se sljedeća rečenica:

„Ako se podaci u dokumentima s informacijama za kupca, certifikatima o sukladnosti i certifikatima o homologaciji pojedinačnog vozila ne mogu ispraviti u skladu s Uredbom (EU) 2018/858, odgovorno homologacijsko tijelo izdaje izjavu o ispravku s ispravljenim podacima i tu izjavu dostavlja Komisiji i uključenim stranama.”;

(16) umeću se sljedeći članci od 13.a do 13.f:

„Članak 13.a

Praćenje i izvješćivanje koje provode države članice

1. Od razdoblja izvješćivanja za [*Ured za publikacije: unijeti godinu: ako Uredba stupi na snagu prije 1. srpnja, unijeti godinu stupanja na snagu umanjenu za 1; ako stupi na snagu nakon 30. lipnja, unijeti sljedeću godinu*] nadalje države članice prate podatke iz dijela A Priloga IV. za nova teška vozila prvi put registrirana u Uniji.

Počevši od 2020. nadležna tijela država članica do 30. rujna svake godine dostavljaju Komisiji te podatke za prethodno razdoblje izvješćivanja od 1. srpnja do 30. lipnja u skladu s postupkom izvješćivanja iz Priloga V.

2. Za praćenje podataka i izvješćivanje o njima u skladu s ovom Uredbom odgovorna su nadležna tijela koja su imenovale države članice u skladu s člankom 7. stavkom 6. Uredbe (EU) 2019/631.

3. Vozila konstruirana i izrađena ili prilagođena za upotrebu u civilnoj zaštiti, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda podliježu obvezi iz ovog članka, osim ako su izuzeta na temelju drugih odredbi.

4. Vozila registrirana za upotrebu u civilnoj zaštiti, vatrogasnim službama, hitnoj medicinskoj skrbi i snagama za održavanje javnog reda te vozila registrirana za upotrebu u oružanim snagama podliježu obvezi iz ovog članka neovisno o izuzeću iz članka 3.a, osim ako su izuzeta na temelju drugih odredbi.

Članak 13.b

Izvjешćivanje koje provode proizvođači ili drugi subjekti odgovorni za utvrđivanje emisija CO₂ teških vozila

1. Proizvođači ili drugi subjekti odgovorni za utvrđivanje za teško vozilo na koje se odnose obveze iz članka 9. Uredbe (EU) 2017/2400 ili članka 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362 dostavljaju podatke o novim teškim vozilima u skladu s odredbama utvrđenima u dijelu B Priloga IV.

Te podatke za svako novo teško vozilo za koje datum utvrđivanja ili procjene pripada razdoblju izvješćivanja koje završava 30. lipnja dostavljaju Komisiji do 30. rujna svake godine u skladu s postupkom izvješćivanja utvrđenim u Prilogu V.

Ovaj se stavak ne primjenjuje na proizvođače ili druge subjekte izuzete u skladu s člankom 6.b.

2. Svaki proizvođač ili drugi subjekt u smislu stavka 1. imenuje kontaktnu točku za potrebe izvješćivanja o podacima u skladu s ovom Uredbom.

3. Obveza izvješćivanja iz članka 13.a stavaka 3. i 4. primjenjuje se na proizvođače i druge subjekte u smislu stavka 1.

Članak 13.c

Središnji registar za podatke o teškim vozilima

1. Komisija vodi središnji registar za podatke o teškim vozilima („registar”) o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 13a. i 13b.

Registar je javno dostupan osim kad je riječ o unosima navedenima u točki 3.2.2. Priloga V.

Kad je riječ o unosu 23 navedenom u točki 2. dijela B Priloga IV., vrijednost je javno dostupna u obliku raspona kako je utvrđen u dijelu C Priloga IV.

2. Registrom u ime Komisije upravlja Agencija.

Članak 13.d

Praćenje rezultata provjere tijekom stvarne vožnje

1. Komisija prati, ako su dostupni, rezultate provjera tijekom stvarne vožnje provedenih u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 radi provjere emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila.

2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe određivanjem podataka koje nadležna tijela država članica trebaju dostaviti za potrebe stavka 1. ovog članka.

Članak 13.e

Kvaliteta podataka

1. Nadležna tijela i proizvođači odgovorni su za ispravnost i kvalitetu podataka koje dostavljaju u skladu s člancima 13.a i 13.b. Dužni su bez odlaganja obavijestiti Komisiju o svim pogreškama koje primijete u dostavljenim podacima.

2. Komisija sama provjerava kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 13.a i 13.b.

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili na temelju vlastite provjere utvrdi nepodudarnosti u skupu podataka, ona prema potrebi poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka objavljenih u registru iz članka 13.c.

4. Komisija može u okviru provedbenih akata odrediti mjere za provjeru i ispravljanje podataka iz stavaka 2. i 3. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16.

Članak 13.f

Administrativne novčane kazne

1. Komisija može izreći administrativnu novčanu kaznu u svakom od sljedećih slučajeva:

(a) ako utvrdi da podaci koje je proizvođač dostavio u skladu s člankom 5. ove Uredbe odstupaju od podataka iz proizvođačeve evidencijske datoteke ili certifikata o homologaciji motora izdanog u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 te je to odstupanje namjerno ili uzrokovano krajnjom nepažnjom;

(b) ako podaci nisu dostavljeni u roku primjenjivom u skladu s člankom 5. stavkom 1. i odgoda se ne može opravdati.

Komisija se u svrhu provjere podataka iz točke (a) savjetuje s nadležnim homologacijskim tijelima.

Administrativne novčane kazne moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće te ne prelaze 30 000 EUR po teškom vozilu na koje se odnose podaci koji odstupaju ili zakašnjeli podaci iz točaka (a) i (b).

2. Komisija na temelju načelâ iz stavka 3. ovog članka donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. kako bi dopunila ovu Uredbu utvrđivanjem postupka i metoda za izračun te naplatu administrativnih novčanih kazni iz stavka 1. ovog članka.

3. U delegiranim aktima iz stavka 2. poštuju se sljedeća načela:

(a) u postupku koji utvrdi Komisija poštuju se pravo na dobru upravu, a posebno pravo na saslušanje i pravo na pristup spisu, a isto tako poštuju se legitimni interesi povjerljivosti i poslovne tajne;

(b) pri izračunu odgovarajuće administrativne novčane kazne Komisija se rukovodi načelima djelotvornosti, proporcionalnosti i odvratanja, uzimajući u obzir, kad je to relevantno, ozbiljnost i učinke odstupanja ili kašnjenja, broj teških vozila na koje se odnose podaci koji odstupaju ili koji su zakašnjeli, dobru vjeru proizvođača, stupanj pažnje i suradnje proizvođača, ponavljanje, učestalost ili trajanje odstupanja ili kašnjenja, kao i prijašnje sankcije izrečene istom proizvođaču;

(c) administrativne novčane kazne naplaćuju se bez nepotrebne odgode utvrđivanjem rokova za plaćanje i, prema potrebi, uključivanjem mogućnosti raspodjele uplata na više obroka i faza.

4. Sredstva prikupljena naplatom administrativnih novčanih kazni smatraju se prihodima općeg proračuna Unije.”;

(17) članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.
Izmjene priloga

1. Kako bi se u obzir uzeli tehnički napredak, razvoj logistike prijevoza tereta, potrebne prilagodbe na temelju primjene ove Uredbe i izmjene temeljnog zakonodavstva o homologaciji, posebno Uredbe (EU) 2018/858 i Uredbe (EZ) br. 595/2009, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene sljedećih elemenata iz Priloga I.:
 - (a) kriterija za definiranje podskupina vozila utvrđenih u točki 1.1.;
 - (b) kriterija za definiranje namjenskih vozila utvrđenih u točki 1.2.;
 - (c) kriterija za operativne domete tehnologija pogonskih sklopova utvrđenih u točki 1.3.;
 - (d) popisa namjenskih profila utvrđenog u točki 1.4.;
 - (e) pondera namjenskih profila utvrđenog u točki 2.1.;
 - (f) korisnog tereta, broja putnika, masa putnika, najvećeg tehnički dopuštenog korisnog tereta, najvećeg tehnički dopuštenog broja putnika i obujma tereta za podskupine vozila sg utvrđene u točki 2.5.;
 - (g) vrijednosti godišnje kilometraže utvrđenih u točki 2.6.
2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene sljedećih elemenata iz Priloga IV.:
 - (a) zahtjeva u pogledu podataka iz dijela A i dijela B kako bi se uzeli u obzir tehnički napredak, potrebne prilagodbe na temelju primjene ove Uredbe i izmjene temeljnog zakonodavstva o homologaciji, posebno Uredbe (EU) 2018/858 i Uredbe (EZ) br. 595/2009;

- (b) ažuriranja ili prilagođavanja raspona utvrđenih u dijelu C kako bi se uzele u obzir promjene konstrukcije teških vozila i kako bi ti rasponi ostali relevantni u svrhe informiranja i usporedivosti.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene sljedećih elemenata iz Priloga V.:
- (a) prilagođavanja postupka praćenja i izvješćivanja utvrđenog u Prilogu V. kako bi se uzelo u obzir iskustvo stečeno primjenom ove Uredbe i kako bi ga se prilagodilo tehničkom napretku;
- (b) izmjene točke 3.2. dodavanjem novih unosa iz registra.”;
- (18) članak 15. zamjenjuje se sljedećim:
- „Članak 15.
- Preispitivanje
- Komisija 2028. mora preispitati djelotvornost i učinak ove Uredbe te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće s rezultatima preispitivanja.
- Izvješću se po potrebi mora priložiti prijedlog izmjene ove Uredbe.”;
- (19) članak 17. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 2. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:
- „Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.b, članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [*Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe*].”;
- (b) u stavku 3. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:
- „Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1.”;
- (c) u stavku 6. riječi „članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. i članka 14. stavka 1.” zamjenjuju se sljedećim: „članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1.”;
- (20) prilozi I., II. i III. Uredbi (EU) 2019/1242 zamjenjuju se tekstem iz Priloga I. ovoj Uredbi;
- (21) tekst iz Priloga II. ovoj Uredbi dodaje se kao prilozi IV., V. i VI. Uredbi (EU) 2019/1242.

Članak 2.
Stavljanje izvan snage Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 stavlja se izvan snage s učinkom od [*Ured za publikacije: unijeti datum početka primjene*].

Upućivanja na Uredbu (EU) 2018/956 smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom navedenom u Prilogu VI. ovoj Uredbi.

Članak 3.
Stupanje na snagu

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

Primjenjuje se od 1. srpnja [*Ured za publikacije: unijeti kalendarsku godinu = godina 1. srpnja nakon stupanja na snagu ovog akta*].

Međutim, na razdoblja izvješćivanja prije [*Ured za publikacije: unijeti datum = datum početka primjene*] i dalje se primjenjuju Uredba (EU) 2019/1242 kako je primjenjiva 30. lipnja [*Ured za publikacije: unijeti kalendarsku godinu = godina 1. srpnja nakon stupanja na snagu ovog akta*] i Uredba (EU) 2018/956 kako je primjenjiva 30. lipnja [*Ured za publikacije: unijeti kalendarsku godinu = godina 1. srpnja nakon stupanja na snagu ovog akta*].

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

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik

ZAKONODAVNI FINACIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog uredbe o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO₂ za nova teška vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije i u pogledu uključivanja obveza izvješćivanja te o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956.

1.2. Predmetna područja politike

Naslov 3. Prirodni resursi i okoliš

Glava 9. Okoliš i djelovanje u području klime

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

- novo djelovanje
- novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja²⁵
- produženje postojećeg djelovanja
- spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj ovog Prijedloga utvrditi nove emisijske norme za smanjenje emisija CO₂ iz novih teških vozila i pridonijeti prelasku na mobilnost s nultim emisijama u širem kontekstu povećanih klimatskih ambicija EU-a do 2030. i postizanja klimatske neutralnosti EU-a do 2050.

1.4.2. Posebni ciljevi

Posebni ciljevi ovog Prijedloga

Smanjiti emisije CO₂ iz teških vozila na troškovno učinkovit način u skladu s klimatskim ciljevima EU-a i ujedno pridonijeti povećanju energetske sigurnosti EU-a.

Omogućiti europskim prijevoznicima i korisnicima, od kojih su većina MSP-ovi, da ostvare korist od šire primjene energetski učinkovitijih vozila.

Učvrstiti vodeći položaj industrije EU-a u tehnologiji i inovacijama usmjeravanjem ulaganjâ u tehnologije s nultim emisijama.

²⁵ Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

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

Prijedlogom će se osigurati smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila, pružiti koristi prijevoznicima i korisnicima u smislu kvalitete zraka i smanjenja potrošnje energije te učvrstiti vodeći položaj automobilske tehnologije u tehnologiji i inovacijama. Očekuju se i dodatne koristi u smislu povećanja energetske učinkovitosti i poboljšanja energetske sigurnosti.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Utvrđeni su sljedeći pokazatelji:

1. na godišnjoj će se razini pratiti prosječne emisije CO₂ novih teških vozila u voznom parku EU-a izmjerene pri homologaciji;
2. ukupne emisije stakleničkih plinova teških vozila pratit će se u okviru godišnjih inventara emisija stakleničkih plinova koje sastavljaju države članice;
3. broj i udio novoregistriranih vozila s nultim i niskim emisijama pratit će se na temelju godišnjih podataka o praćenju koje dostavljaju države članice;
4. razina inovacija mjerit će se na temelju novih patenata europskih proizvođača automobila povezanih s tehnologijama s nultim emisijama u okviru javno dostupnih baza podataka o patentima;
5. razina zaposlenosti pratit će se na temelju javno dostupnih statističkih podataka Eurostata o zaposlenosti u sektoru za EU.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

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

Proizvođači novoregistriranih teških vozila u Uniji morat će pratiti emisije i izvješćivati o njima te se pridržavati revidiranih ciljanih vrijednosti specifičnih emisija CO₂.

Države članice svake će godine Komisiji i Europskoj agenciji za okoliš (EEA) morati dostaviti tehničke podatke o novoregistriranim teškim vozilima.

1.5.2. *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.*

Klimatske promjene problem su koji nadilazi granice i koji se ne može riješiti isključivo nacionalnim ili lokalnim mjerama. Djelovanje u području klime mora se koordinirati na europskoj razini, a djelovanje EU-a opravdano je na temelju supsidijarnosti.

Inicijative na nacionalnoj i lokalnoj razini neće biti dovoljne. Neusklađeno djelovanje EU-a dovelo bi do rizika od rascjepkanosti tržišta. Usto, tržišta pojedinačnih država članica samostalno bi bila premala da bi se potaknule promjene na razini industrije i stvorile ekonomije razmjera.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Prijedlog se temelji na postojećem zakonodavstvu o obvezama praćenja i izvješćivanja te emisijskim normama za CO₂.

1.5.4. 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 2021.–2027.²⁶, koji će pridonijeti provedbi usporedne zelene i digitalne tranzicije kojoj Europa teži.

Ovaj je zakonodavni prijedlog usklađen i dosljedan s relevantnim prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”, kao i s prijedlogom normi Euro 7.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Nije primjenjivo.

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_hr

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 2024. do 2025.
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Predviđeni načini upravljanja²⁷

Izravno upravljanje koje provodi Komisija

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

Podijeljeno upravljanje s državama članicama

Neizravno upravljanje povjerenjem 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 navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.

²⁷ 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>

Napomene:

Nije primjenjivo.

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Inicijativa uključuje odobrena sredstva iz postojećih administrativnih dogovora GU-a CLIMA i JRC-a te povećanje doprinosa EEA-i.

Potrebno je prikupiti podatke iz raznih izvora, među ostalim od država članica, proizvođača automobila i nacionalnih homologacijskih tijela. Aktivnosti prikupljanja podataka koordiniraju EEA i GU CLIMA uz pomoć JRC-a.

Države članice i proizvođači jednom godišnje dostavljaju podatke o novim registracijama vozila. Ti skupovi podataka osnova su za utvrđivanje sukladnosti proizvođača s normama i izricanje eventualnih novčanih kazni. Podaci se zatim potvrđuju odlukom Komisije.

Prijedlogom se zahtijeva dodatno ocjenjivanje podataka koje bi provodile Komisija i EEA zbog novih obuhvaćenih skupina vozila, odredbi o izuzeću za male proizvođače i prijenosu vozila.

Podaci o stvarnoj potrošnji goriva i/ili električne energije zabilježeni u vozilima i podaci o radnom učinku u upotrebi dostavljat će se svake godine, među ostalim i za vozila dodana u područje primjene. U usporedbi s prijedlogom Komisije suzakonodavac je postrožio postojeće pravne odredbe o stvarnim podacima i podacima zabilježenima pri upotrebi.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

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

Prijedlogom se ne provodi financijski program, nego se osmišljava dugoročna politika. Način upravljanja, mehanizmi provedbe financiranja, načini plaćanja i strategija kontrole s obzirom na stope pogreške nisu primjenjivi.

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

Predviđene metode kontrole utvrđene su u Financijskoj uredbi i pravilima primjene. Ovaj se Prijedlog ne odnosi na program potrošnje.

Učinkovito i pravilno praćenje podataka o registraciji vozila ključno je za pravnu sigurnost u provedbi zakonodavstva te za omogućivanje jednakih uvjeta za proizvođače na jedinstvenom tržištu EU-a.

Prikupljanjem stvarnih podataka i postupkom provjere u upotrebi omogućit će se otkrivanje nepravilnosti u podacima o registraciji vozila i pravodobno poduzimanje učinkovitih popravni radnji te će se spriječiti umanjivanje dugoročne učinkovitosti ciljanih vrijednosti emisija CO₂ u EU-u.

Glavni sustavi unutarnje kontrole uključuju provjeru dostavljenih podataka o registraciji i tehničkih podataka.

- 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 prijevара i nepravilnosti

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

Stroži zahtjevi u pogledu smanjenja CO₂ i proširenje područja primjene predviđeni ovim Prijedlogom, uz primjenu Financijske uredbe radi sprečavanja prijevara i nepravilnosti, bit će popraćeni pojačanim praćenjem provjera u upotrebi i skupova podataka o stvarnim emisijama te izvješćivanjem o njima.

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	dif./nedif. ²⁸	zemalja EFTA-e ²⁹	zemalja kandidatkinja ³⁰	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
3	09 02 03 Ublažavanje klimatskih promjena i prilagodba tim promjenama	dif.	DA	NE	NE	NE
3	09 10 02 Europska agencija za okoliš	dif.	DA	DA	NE	NE
7	20 02 01 01 Ugovorno osoblje	nedif.	NE	NE	NE	NE

Zatražene nove proračunske linije: nije primjenjivo

²⁸ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

²⁹ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

³⁰ 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			3	„Prirodni resursi i okoliš”				
GU: CLIMA			2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
Odobrena sredstva za poslovanje								
09 02 03 Ublažavanje klimatskih promjena i prilagodba tim promjenama	Obveze	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Plaćanja	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
		(3)						
UKUPNA odobrena sredstva za GU CLIMA	Obveze	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Plaćanja	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- JRC će imati ključnu ulogu u pružanju potpore Komisiji u određenim tehničkim zadacima. Na snazi je administrativni dogovor između GU-a CLIMA i JRC-a.

Agencija: EEA – Europska agencija za okoliš			2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
Odobrena sredstva za poslovanje								
Glava 1.: Rashodi za osoblje	Obveze	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

	Plaćanja	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
Glava 2.: Infrastruktura	Obveze	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Plaćanja	(2b)		0,080	0,080			0,160
Glava 3.: Operativni rashodi	Obveze	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Plaćanja	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
		(3)						
UKUPNA odobrena sredstva za agenciju EEA *	Obveze	=1a+1b+1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Plaćanja	=2a+2b+2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*Učinak dodatnih financijskih sredstava za Europsku agenciju za okoliš na proračun nadoknadit će se kompenzacijskim smanjenjem iz proračuna Programa za okoliš i djelovanje u području klime (LIFE), točnije iz proračunske linije 09 02 03 GU-a CLIMA – Ublažavanje klimatskih promjena i prilagodba tim promjenama.

- Rashodi za osoblje: bit će potrebni jedan dodatni privremeni djelatnik i jedan dodatni ugovorni djelatnik za sljedeće zadaće: i. koordinaciju, pripremu i naknadno praćenje prikupljanja, analize i obrade dodatnih podataka koji su potrebni za upravljanje povećanjem apsolutnog broja emisija iz vozila koje treba pratiti i o njima izvješćivati, ii. provedbu i upotrebu sustava izvješćivanja, sustava osiguranja kvalitete i kontrole kvalitete podataka za ta nova vozila dodana u okviru proširenog područja primjene te upravljanje podacima i pružanje tehničke pomoći dodatnim proizvođačima.

Potrebna su tri dodatna ugovorna djelatnika (počevši od dvaju djelatnika 2024.) za sljedeće zadaće:

pomoć u pripremi i razvoju niza detaljnih metodologija certificiranja (na primjer, za dokazivanje sukladnosti s kriterijima kvalitete EU-a za uklanjanje ugljika, kako je utvrđeno u članku 8. predložene odgovarajuće uredbe),

prikupljanje podataka o praćenju, izvješćivanju i provjeri, na primjer za niz aktivnosti sekvenciranja ugljika povezanih s ponovnom uspostavom močvarnih zemljišta, upravljanjem nasadima i inicijativama za pošumljavanje/ponovno pošumljavanje,

pomoć u međusobnom povezivanju registara (na primjer, programâ certificiranja i nacionalnih inventara stakleničkih plinova).

- Troškovi infrastrukture i operativni rashodi: EEA-i će u prve dvije godine biti potrebna početna ulaganja u IT (u ukupnom iznosu od 160 000 EUR) za obradu podataka radi provjere sukladnosti s normama, među ostalim i za povećani broj vozila i proizvođača. Osim toga, bit će potrebni i opetovani godišnji rashodi za IT radi održavanja i redovitog ažuriranja radnih postupaka izvješćivanja, baza podataka MSSQL i drugih alata za IT procese.

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje			2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
	Obveze	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Plaćanja	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 3. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	= 4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Plaćanja	= 5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira		7.	„Administrativni rashodi”				
		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
GU: CLIMA							
○ Ljudski resursi			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Ostali administrativni rashodi							

UKUPNO GU CLIMA	Odobrena sredstva		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
------------------------	-------------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Za upravljanje dodatnim podacima potreban je jedan ugovorni djelatnik u ekvivalentu punog radnog vremena.

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---	-----------------------------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.-7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Plaćanja		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

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		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
	REZULTATI						

↓	Vrsta ³¹	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 1 ³² ...														
— Rezultat														
— Rezultat														
— Rezultat														
Međubroj za posebni cilj br. 1														
POSEBNI CILJ br. 2														
— Rezultat														
Međubroj za posebni cilj br. 2														
UKUPNO														

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

3.2.3.1. Procijenjeni učinak na ljudske resurse EEA-e

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

³¹ Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

³² Kako je opisan u odjeljku 1.4.2. „Posebni ciljevi...”.

	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
--	-------	-------	-------	-------	--------

Privremeno osoblje (razredi AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Privremeno osoblje (razredi AST)					
Ugovorno osoblje	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Upućeni nacionalni stručnjaci					

UKUPNO	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Potrebe u pogledu osoblja (EPRV):

	2024.	2025.	2026.	2027.	UKUPNO
--	-------	-------	-------	-------	--------

Privremeno osoblje (razredi AD)	1	1	1	1	1
Privremeno osoblje (razredi AST)					
Ugovorno osoblje	3	4	4	4	4

Upućeni nacionalni stručnjaci					
-------------------------------	--	--	--	--	--

UKUPNO	4	5	5	5	5
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Procijenjeni zahtjevi za administrativna odobrena sredstva u Komisiji

3.2.3.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira						
Ljudski resursi		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Ostali administrativni rashodi						
Meduzbroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Izvan NASLOVA 7.³³ višegodišnjeg financijskog okvira		nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
Ljudski resursi						
Ostali administrativni rashodi						
Međubroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira		nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo

UKUPNO		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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.

³³ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.4. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

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

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina 2023.	Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.
O Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)					
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)					
20 01 02 03 (delegacije)					
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)					
01 01 01 11 (izravno istraživanje)					
O Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)³⁴					
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omoćnice”)		1	1	1	1
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)					
XX 01 xx yy zz³⁵	— u sjedištima				
	— u delegacijama				
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)					
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)					
UKUPNO		1	1	1	1

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

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

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	Zbog veće složenosti i proširenog područja primjene zakonodavstva te povezanog dodatnog nadzora i upravljanja bio bi potreban jedan ugovorni djelatnik za Komisiju.

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

- U prijedlogu/inicijativi:
 - može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

³⁴ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

³⁵ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

Nisu predviđeni dodatni operativni rashodi. U svakom slučaju, mogući rashodi nastat će u okviru omotnice programa LIFE.

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

zahtijeva reviziju VFO-a.

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)

	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	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 prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ³⁶				
			2023.	2024.	2025.	2026.	2027.
Članak 4 2 9							

³⁶ 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.

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Nije primjenjivo.

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

Prihodi se mogu ostvariti na temelju doplate za prekomjerne emisije CO₂. Prihodi koje plaćaju proizvođači i dalje će se smatrati prihodima općeg proračuna EU-a.