EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 14.7.2021.
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} - {SWD(2021) 614 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

U Komunikaciji o europskom zelenom planu[1] pokrenuta je nova strategija rasta za EU kojom se EU nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom. Njome se ponovo potvrđuju ambicije Komisije o povećanju klimatskih ciljeva, čime bi Europa do 2050. postala prvi klimatski neutralan kontinent. Nadalje, nastoje se zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.

Borba protiv klimatskih promjena goruće je pitanje. U skladu sa znanstvenim nalazima u posebnom izvješću Međuvladinog panela o klimatskim promjenama (IPBES) globalne nulte neto stope emisija CO_2 treba postići do 2050., a neutralnost za sve ostale stakleničke plinove kasnije tijekom stoljeća. Zbog tog gorućeg pitanja EU treba intenzivirati djelovanje i dokazati svoj globalni vodeći položaj tako što će do 2050. postati klimatski neutralan. Taj je cilj utvrđen u Komunikaciji „**Čist planet za sve** – Europska strateška dugoročna vizija za prosperitetno, moderno, konkurentno i klimatski neutralno gospodarstvo”[2].

Na temelju sveobuhvatne procjene rizika u Komunikaciji Komisije iz rujna 2020. o **Povećanju klimatskih ambicija Europe za 2030.**[3] predlaže se povećanje ambicija EU-a i sveobuhvatan plan za povećanje obvezujućeg cilja Europske unije za 2030. prema odgovornom smanjenju neto emisija na najmanje 55 %. Zbog povećanja ambicija za 2030. oblikovatelji politika i ulagači sad mogu biti sigurni da se odlukama donesenima sljedećih godina neće definitivno odrediti razine emisija koje nisu dosljedne s ciljem EU-a o klimatskoj neutralnosti do 2050. Cilj za 2030. u skladu je s ciljem Pariškog sporazuma da se povećanje globalne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2 °C te da se ulože napori da se povećanje temperature zadrži na 1,5 °C.

Europsko vijeće podržalo je novi obvezujući cilj EU-a za 2030. na svojem sastanku održanom u prosincu 2020.[4] Isto je tako pozvalo Komisiju da „procijeni kako svi gospodarski sektori mogu na najbolji način doprinijeti cilju za 2030. i da podnese potrebne prijedloge popraćene dubinskim ispitivanjem okolišnog, gospodarskog i socijalnog učinka na razini država članica, uzimajući u obzir nacionalne energetske i klimatske planove i preispitujući postojeće fleksibilnosti.”

U tu će svrhu u skladu s **europskim propisom o klimi**, kako je dogovoreno sa suzakonodavcima, cilj EU-a o klimatskoj neutralnosti biti pravno obvezujući te će se njime povećati ambicije za 2030. postavljanjem cilja o smanjenju neto emisija za najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s 1990.

Kako bi se postupalo u skladu s programom koji se predlaže u europskom propisu o klimi te kako bi se ostvarila ta povećana razina ambicija za 2030., Komisija je preispitala postojeće zakonodavstvo u području klime i energije u skladu s kojim se očekuje da se samo smanje emisije stakleničkih plinova za 40 % do 2030. i za 60 % do 2050.

---

1 COM(2019) 640 final.
2 COM(2018) 773 final.
3 COM(2020) 690 final.
4 Zaključci Europskog vijeća od 10. i 11. prosinca 2020. EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

Ovaj zakonodavni paket za ostvarivanje cilja od 55 % („Fit for 55”), kako je najavljeno u planu Komisije za postizanje klimatskog cilja[5], najsveobuhvatnija je sastavnica kojom se nastoji uspostaviti ambiciozni novi klimatski cilj za 2030. te će svi gospodarski sektori i politike, kao i cestovni promet, trebati tomu pridonijeti.

Promet je jedini sektor u kojemu su emisije stakleničkih plinova u porastu. **Emisije stakleničkih plinova iz cestovnog prometa** nisu iznimka. One čine gotovo 20 % ukupnih emisija stakleničkih plinova EU-a, a od 1990. znatno su se povećale. Na kvalitetu zraka i dalje utječu promet i zagušenje zbog čega sve više gradova uvodi zone s niskom i nultom razinom emisija, čime se ograničava lokalni pristup vozilima s motorom s unutarnjim izgaranjem, a neke države članice najavljuju ukidanje prodaje automobila s unutarnjim izgaranjem.

Automobilska je industrija od ključne važnosti za gospodarstvo EU-a i čini više od 7 % BDP-a EU-a. U njoj su izravno ili neizravno osigurana radna mjesta u proizvodnji, prodaji, održavanju, izgradnji, prometu i prometnim uslugama za 14,6 milijuna Europljana. 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.

Automobilski sektor prolazi veliku strukturnu transformaciju koja uključuje promjene u čistim i digitalnim tehnologijama, posebno prelazak s motora s unutarnjim izgaranjem na tehnologije s niskom i nultom razinom emisija, kao i sve veći broj umreženih vozila. Trebalo bi se usmjeriti na osnaživanje automobilskog sektora kako bi i dalje zauzimao vodeći položaj u tehnologijama budućnosti te kako bi se njegov položaj osnažio, posebno s obzirom na međunarodnu konkurenciju.

U **Strategiji za održivu i pametnu mobilnost Komisije**[6] nastoje se riješiti veći problemi povezani s tranzicijom prema mobilnosti s nultim emisijama i utvrđuje se plan kojim se europski promet odlučno usmjerava prema održivoj i pametnoj budućnosti.

Popratni akcijski plan te strategije uključuje politike koje su, među ostalim, usmjerene na poticanje uvođenja vozila s nultim emisijama i povezane infrastrukture. Prelaskom na vozila s nultim emisijama spriječit će se onečišćenje i poboljšati zdravlje naših građana. Time se podupire i **cilj nulte stope onečišćenja** iz europskog zelenog plana kako je navedeno u akcijskom planu za postizanje nulte stope onečišćenja[7].

U skladu s Komunikacijom o povećanju klimatskih ambicija Europe za 2030. **standardi za emisije CO_2 za osobne automobile i laka gospodarska vozila** ključni su pokretači smanjenja emisija CO_2 u tom sektoru.

Opći su ciljevi ovog Prijedloga pridonijeti postizanju klimatske neutralnosti do 2050. i u tu svrhu, u skladu s europskim propisom o klimi, pridonijeti postizanju smanjenja neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s 1990.

Prijedlog služi **trima posebnim ciljevima**. Prvi je pridonijeti klimatskim ciljevima za 2030. i 2050. smanjenjem emisija CO_2 iz automobila i lakih gospodarskih vozila.

---

5 COM/2020/562 final.

6 COM(2020) 789 final.

7 COM/2021/400 final, vidjeti u tom kontekstu i Direktivu 2008/50/EZ o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu te Direktivu (EU) 2016/2284 o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari.

S obzirom na to da učinak standarda za emisije CO_2 na smanjenje emisija iz zalihe vozila nije trenutan, i s obzirom na dinamiku obnove voznog parka, važno je rano djelovati kako bi se postigao dugoročni cilj.

Drugi je posebni cilj omogućiti **potrošačima i građanima** da imaju koristi od intenzivnijeg stavljanja vozila s nultim emisijama na tržište. Ključne očekivane prednosti ne odnose se samo na poboljšanu kvalitetu zraka, pogotovo u gradovima. Standardnim se vrijednostima emisija CO_2 proizvođače potiče da povećaju opskrbu vozila s nultim emisijama, a od takve povećane opskrbe potrošači mogu imati koristi zbog jeftinijih modela vozila s nultim emisijama i velikih ušteda energije jer se upotrebljavaju vozila s nultim emisijama, čime se smanjuje ukupni trošak vlasništva tih vozila.

Treći je posebni cilj potaknuti inovacije **tehnologija s nultim emisijama**, čime bi se učvrstio **vodeći tehnološki položaj** automobilskog vrijednosnog lanca i potaklo zapošljavanje u EU-u. Iako je automobilski sektor bio uspješan u razvoju i proizvodnji naprednih tehnologija za vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem te u njihovu stavljanju na tržište u cijelom svijetu, potrebno je sve više usmjeravati ulaganja u tehnologije s nultim emisijama. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora biti i vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Prijedlog je tehnološki neutralan i bit će popraćen mjerama za poticanje uporabe goriva s nultom emisijom i infrastruktura za punjenje.

Može se očekivati da će dodatne popratne koristi biti **povećana energetska učinkovitost i energetska sigurnost**.

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

Ovaj klimatski i energetski paket za ostvarivanje cilja od 55 % sveobuhvatan je korak u reformi zakonodavstva Unije kako bi se ono uskladilo s povećanjem klimatskih ambicija EU-a. Sve su inicijative u paketu međusobno usko povezane.

Ovim zakonodavnim prijedlogom o standardima za emisije CO_2 za automobile i laka gospodarska vozila dopunjuju se drugi prijedlozi iz paketa te se održava dosljednost, pogotovo sa sljedećim mjerama.

Smanjenjem emisija iz cestovnog prometa posebno se pomaže državama članicama da primjenom standarda za emisije CO_2 postignu svoje ciljeve u okviru **Uredbe o raspodjeli tereta (EU) 2018/842**[8]. S obzirom na to da se standardima potiče elektrifikacija vozila, oni pridonose i ciljevima povećanja energetske učinkovitosti, a s obzirom na to da omogućuju dodatni način upotrebe obnovljive energije, i cilju o obnovljivim izvorima energije.

Standardi za emisije CO_2 i trgovanje emisijama za zgrade i cestovni promet uvelike se podudaraju. Standardi za emisije CO_2 bave se opskrbom vozila s učinkovitijom potrošnjom goriva i vozila s nultim emisijama, čime se proizvođačima vozila postavljaju zahtjevi povezani s njihovim novim voznim parkovima. Proširenje trgovanja emisijama odnosi se na uporabu goriva u cijeloj zalihi vozila. Njime bi se povećala potražnja i za vozilima s učinkovitijom potrošnjom goriva i za onima s niskim emisijama, čime bi se proizvođačima vozila olakšalo ispunjenje ciljeva o učinkovitosti s obzirom na CO_2.

Standardi za emisije CO_2, na temelju kojih se tržište opskrbljuje novim vozilima s nultim emisijama komplementarna su mjera **Direktivi o energiji iz obnovljivih izvora (EU)**

[8] 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.

2018/2001[9], kojom će se dekarbonizirati proizvodnja električne energije koja se upotrebljava u električnim vozilima te potaknuti primjena obnovljivih i niskougljičnih goriva za vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem na zalihama.

Postoje i važne sinergije između standarda za emisije CO_2 i ojačanog sustava trgovanja emisijama[10] te Direktive o energiji iz obnovljivih izvora. Sustavom trgovanja emisijama i Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora potaknut će se dekarbonizacija proizvodnje energije pa se vozila s nultim emisijama, potaknuta standardima za emisije CO_2, sve više pokreću energijom iz obnovljivih izvora, čime se postiže dekarbonizacija cjelokupnih emisija od naftnog izvora do automobilskog upravljača.

Naposljetku, iako se standardima za emisije CO_2 osigurava opskrba vozila s nultim emisijama, **Direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva 2014/94/EU[11]**, kojom se potiče uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu, nužan je dopunski instrument kojim se uklanja tržišna prepreka za uspostavu infrastrukture. To se pak potiče i Uredbom o raspodjeli tereta, kojom se ujedno potiču države članice da poduzmu mjere u svojim sektorima za cestovni promet.

Kombinacijom oporezivanja energije, ulaganja u infrastrukturu za punjenje i opskrbu, novog određivanja cijene ugljika i ažuriranih standarda o CO_2 postiže se uravnotežen i troškovno učinkovit pristup za smanjenje emisija iz cestovnog prometa jer se uklanjanju tržišne prepreke i nedostaci, a ulagačima se pruža sigurnost za ulaganja u tehnologije s nultim emisijama.

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

Prijedlozi paketa za ostvarenje cilja od 55 % dosljedni su sa svim mjerama i politikama EU-a te mu pomažu da postigne povećanje cilja za 2030., kao i uspješan i pravedan prelazak na klimatsku neutralnost do 2050., kako je Komisija navela u Komunikaciji o europskom zelenom planu.

Paket za ostvarenje cilja od 55 %, instrument Next Generation EU i višegodišnji financijski okvir za razdoblje od 2021. do 2027. pridonijet će postizanju usporedne digitalne i zelene tranzicije, što je Europi cilj. Kombinacijom tih politika reagirat će se na gospodarsku krizu te će se ubrzati prelazak na čisto i održivo gospodarstvo povezivanjem djelovanja u području klime i gospodarskog rasta. Inicijative paketa u skladu su i s politikama Unije o čistom i kružnom gospodarstvu, održivoj i pametnoj mobilnosti te s akcijskim planom za postizanje nulte stope onečišćenja. Ako se ne poduzmu ambiciozne mjere kako bi se postigao cestovni promet s nultom stopom emisija, drugi će gospodarski sektori morati više pridonijeti ukupnim ciljevima smanjenja emisija EU-a.

Kao što je najavila u svojoj Komunikaciji **Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe**[12], Komisija će surađivati s javnim tijelima, dionicima i socijalnim partnerima u procesu zajedničkog osmišljavanja kako bi se utvrdili načini zelene i digitalne tranzicije kojima će se pridonijeti povećanju proizvodnje vozila s nultim emisijama, brzom uvođenju infrastrukture za alternativna goriva te povezanom usavršavanju i prekvalifikaciji radnika.

---

9 Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

10 Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ.

11 Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

12 COM(2020) 350 final.

Ta je inicijativa u skladu i s politikom EU-a u području istraživanja i inovacija. Podrška razvoju tehnologija s nultom stopom emisija predvidjet će se i u okvirnom programu EU-a za istraživanja i inovacije, a posebno u partnerstvima u okviru Obzora Europa.

Osim toga, kako bi povećala dosljednost u svim politikama, i prema najavi iz svoje Komunikacije **Bolja regulativa: zajedničkim snagama za bolje zakonodavstvo**[13], Komisija poboljšava svoje smjernice za bolju regulativu kako bi sve njezine inicijative bile u skladu s načelom „nenanošenja bitne štete", poštujući na taj način obveze iz europskog propisa o klimi.

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 doprinosi, među ostalim, ostvarenju sljedećih ciljeva: očuvanju, zaštiti i poboljšanju kvalitete okoliša; promicanju mjera na međunarodnoj razini za rješavanje regionalnih, odnosno svjetskih problema okoliša, a pogotovo borbi protiv klimatskih promjena. Na temelju članka 192. UFEU-a Unija je već donijela politike za rješavanje pitanja emisija CO_2 iz automobila i lakih gospodarskih vozila u Uredbi (EZ) 443/2009 i Uredbi (EU) 510/2011 koje su stavljene izvan snage i zamijenjene Uredbom (EU) 2019/631, na snazi od 1. siječnja 2020.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Klimatske promjene prekogranični su problem koji se ne može riješiti mjerama isključivo na nacionalnoj ili lokalnoj razini. Djelovanje u području klime potrebno je koordinirati na europskoj i, ako je to moguće, globalnoj razini. Djelovanje EU-a opravdano je na temelju supsidijarnosti kako je utvrđeno člankom 5. Ugovora o Europskoj uniji. Europska unija od 1992. radi na razvoju zajedničkih rješenja i poticanju globalnih mjera za borbu protiv klimatskih promjena. Konkretnije, djelovanjem na razini EU-a omogućit će se troškovno učinkovito ostvarivanje dugoročnih ciljeva smanjenja emisija do 2030., a ujedno osigurati pravednost i cjelovitost okoliša. 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 za 2030., i iz perspektive ostvarenja cilja klimatske neutralnosti do 2050., potrebno je konkretnije djelovanje EU-a kako bi se dovoljno pridonijelo sektoru cestovnog prometa.

Iako se inicijativama na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini mogu stvoriti sinergije, one same neće biti dovoljne. Neusklađeno djelovanje EU-a u pogledu postrožavanja standarda za emisije CO_2 dovelo bi do rizika od fragmentacije tržišta zbog različitih nacionalnih programa, različitih razina ambicija i parametara oblikovanja. Pojedinačne države članice bile bi i premalo tržište za postizanje iste razine rezultata te je stoga potreban pristup na razini EU-a kako bi se pokrenule promjene na razini industrija i stvorile ekonomije razmjera.

• Proporcionalnost

Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti jer ne prelazi ono što je potrebno za ostvarenje ciljeva Unije o smanjenju emisija stakleničkih plinova na troškovno učinkovit način, uz istodobno osiguravanje pravednosti i cjelovitosti okoliša.

Propisom o klimi koji su dogovorili Europski parlament i Vijeće podržava se smanjenje emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu i domaćinstvima od najmanje 55 % ispod

[13] COM(2021) 219 final.

razina iz 1990. do 2030. i klimatska neutralnost do 2050. Ovim je Prijedlogom obuhvaćen znatan udio tih emisija stakleničkih plinova i izbjegava se potreba za ambicioznijim smanjenjima emisija u drugim sektorima u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija. Prijedlogom se revidiraju postojeći standardi za emisije CO_2 za automobile i laka gospodarska vozila kako bi se postigao taj cilj.

- **Odabir instrumenta**

Prijedlogom se predviđa izmjena Uredbe (EU) 2019/631 te je uredba stoga jedini odgovarajući pravni instrument. S obzirom na to da je Uredba (EU) 2019/631 proizašla iz nedavne preinake i da se predložene izmjene odnose samo na ograničeni broj odredaba, nova preinaka i/ili zamjena postojeće uredbe smatra se neprimjerenom.

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

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

Za većinu elemenata Uredbe zaključci studije o evaluaciji iz 2015.[14] odraženi u procjeni učinka iz 2017.[15] i dalje su valjani. Neke nove obveze uvedene Uredbom (EU) 2019/631 nisu procijenjene, uzimajući u obzir da još nisu primjenjive ili da još nisu provedene u potpunosti. To se ponajprije odnosi na nove ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2025. i 2030., kao i za poticajni mehanizam za vozila s niskim i nultim emisijama. Međutim, potrebna je revizija kako bi se Uredba uskladila s ambicijama europskog zelenog plana, postroženim ciljevima smanjenja emisija europskog propisa o klimi i najnovijim kretanjima na tržištu. Te su promjene bile predmet procjene učinka.

- **Savjetovanja s dionicima**

Kako bi prikupila dokaze i osigurala veću transparentnost, Komisija je u razdoblju od 13. studenoga 2020. do 5. veljače 2021. organizirala javno savjetovanje o svakom od prijedloga. Detaljan sažetak i rezultati javnog savjetovanja predstavljeni su u Prilogu 2. procjeni učinka uz ovaj Prijedlog.

Početna procjena učinka objavljena je 29. listopada 2020. u razdoblju od četiri tjedna.

Točnije, Komisija je za potrebe ovog Prijedloga tražila povratne informacije ponajprije od sljedećih dionika:

- država članica (nacionalna, regionalna tijela),
- proizvođača vozila,
- dobavljača sastavnih dijelova i materijala,
- opskrbljivača energije,
- kupaca vozila (privatne osobe, poduzeća, društva za upravljanje voznim parkovima),
- udruženja vozača,
- nevladinih organizacija za zaštitu okoliša, promet i zaštitu potrošača,
- socijalnih partnera.

[14] https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

[15] SWD(2017) 650 final.

Osim javnog savjetovanja i povratnih informacija o početnoj procjeni učinka, povratne su se informacije tražile i na sljedeće načine:

- na sastancima s relevantnim sektorskim udruženjima koja predstavljaju proizvođače vozila, dobavljače sastavnih dijelova i materijala, opskrbljivače energije,
- na bilateralnim sastancima s tijelima država članica, proizvođačima vozila, dobavljačima, socijalnim partnerima i nevladinim organizacijama,
- u dokumentima o stajalištu koje su dostavili dionici ili tijela u državama članicama.

Glavni se ishodi mogu sažeti na sljedeći način:

većina ispitanika iz sektora, javna tijela i drugi dionici podržali su cilj o „smanjenju emisija CO_2 iz automobila i kombija kako bi se do 2030. ostvario cilj od 55 % i do 2050. cilj klimatske neutralnosti", dok su građani o tome imali različita stajališta. Cilj „jačanja konkurentnosti, vodećeg položaja u industriji, inovacija i poticanja zapošljavanja u automobilskom vrijednosnom lancu" te „smanjenja ukupnih troškova vlasništva za potrošače" dobio je najveću podršku.

Savjetovanje o razinama ciljeva pokazalo je da postoje različita stajališta o strogosti budućih ciljeva: industrija djelomično podržava strože ciljeve od 2030., nevladine organizacije podržavaju strože ciljeve od 2025. nadalje, javna tijela podržavaju strože ciljeve općenito, a građani su imali različita stajališta. Kad je u pitanju vremenski raspored ciljeva, industrija podržava postavljanje ciljeva svakih pet godina, dok su drugi dionici s tim u vezi imali različita stajališta. Cijena vozila, ograničen domet vožnje i raspoloživost infrastrukture smatrali su se posebno važnim preprekama za primjenu vozila s nultom i niskom razinom emisija na tržištu. Odgovori o potrebi za poticajnim mehanizmom, kao i o tipovima vozila koje treba podržati, bili su različiti. Na savjetovanju su izražena različita stajališta o mogućem uvođenju mehanizma za izračun obnovljivih i niskougljičnih goriva radi ispunjenja ciljeva u pogledu CO_2.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Radi kvantitativne procjene gospodarskih i društvenih učinaka te učinaka na okoliš procjena učinka nadovezala se na niz scenarija izrađenih za model PRIMES. Ta je analiza dopunjena primjenom drugih alata za modeliranje, kao što su modeli GEM-E3, E3ME i JRC DIONE.

Podaci o praćenju emisija stakleničkih plinova i drugih značajki novog voznog parka lakih vozila proizlaze iz godišnjih podataka o praćenju koje su dostavile države članice i koje je prikupila Europska agencija za okoliš (EEA) na temelju Uredbe (EU) 2019/631.

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

- **Procjena učinka**

Procjene učinka za inicijative zakonodavnog paketa za ostvarivanje cilja od 55 % temelje se na scenarijima integriranog modeliranja koji odražavaju interakciju različitih instrumenata politike o gospodarskim subjektima radi komplementarnosti, usklađenosti i učinkovitosti u postizanju klimatskih ambicija za 2030. i 2050.

Procjena učinka priložena ovom Prijedlogu nadopunjuje analizu provedenu u procjeni učinka 2020. kojom se podržao plan za postizanje klimatskog cilja do 2030.[16]. To je poslužilo kao

[16] SWD/2020/176 final.

analitička osnova za utvrđivanje cilja smanjenja od najmanje 55 % u pogledu emisija stakleničkih plinova do 2030. u usporedbi s 1990. i cilja klimatske neutralnosti za 2050.

Nadalje, procjena učinka priložena ovom Prijedlogu pripremljena je i izrađena u skladu s primjenjivom smjernicom za bolju regulativu, a Odbor za nadzor regulative izdao je 19. travnja 2021. pozitivno mišljenje.

Poboljšanja su, prema preporuci Odbora, uključena u završnu verziju. To se odnosi na:

- pojašnjenje razloga za revidiranje postojeće Uredbe (EU) 2019/631 te koherentnost i proporcionalnost s obzirom na druge povezane zakonodavne inicijative,
- daljnje dokazivanje izvedivosti cilja znatnog smanjenja i pojašnjenje kompromisa među trima ciljnim opcijama,
- dodatne informacije o učincima opcija kojima se daje prednost povezanima s konkurentnošću, inovacijama i neometanom međusektorskom tranzicijom,
- uključivanje stajališta dionika u analizu.

Opcije politike

U procjeni učinka analizirane su opcije politike grupirane u tri teme kojima treba riješiti utvrđene probleme i ostvariti ciljeve politike.

(1) ciljne vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije (razine, vremenski raspored, načini);

Razmatrane opcije razina ciljnih vrijednosti obuhvaćaju tri putanje do 2040., a u njima se odražava i činjenica da je cilj postići smanjenje emisija iz cestovnog prometa od 90 % do 2050., uzimajući u obzir da su automobili na cesti u prosjeku od 10 do 15 godina.

Kako bi se pridonijelo općenitom povećanju razine ambicija za 2030. i cilju klimatske neutralnosti do 2050., opcija kojoj se daje prednost jest ona kojom se znatno postrožavaju ciljne vrijednosti CO_2 za cijeli vozni park EU-a i za automobile i za laka gospodarska vozila od 2030. Time će se omogućiti potrebno usmjeravanje kojim bi se ubrzala opskrba tržišta vozilima s nultim emisijama, kako bi korisnici vozila imali koristi te kako bi se potakle inovacije i vodeći tehnološki položaj uz istodobno ograničavanje povećanja troškova za proizvođače.

Opcija kojoj se daje prednost u pogledu vremenskog rasporeda za postrožavanje ciljeva jest ona kojom se održava regulatorni pristup postavljanju ciljeva za smanjenje u intervalima od najmanje pet godina kako bi se proizvođačima osiguralo dovoljno fleksibilnosti za upravljanje tom tranzicijom. Kako bi se u obzir uzeli razvojni ciklusi u automobilskom sektoru, primjereno je održavati razine ciljeva utvrđene za 2025.

Mogući prihodi od premija za prekomjerne emisije ostali bi dio prihoda općeg proračuna EU-a. Ostalim bi se opcijama koje se razmatraju znatno povećalo administrativno opterećenje, a automobilski sektor ne bi u toj tranziciji imao izravne koristi.

Mogućnost da se malim proizvođačima i u EU-u i izvan njega (odnosno onima odgovornima za od 1 000 do 10 000 novih registracija automobila ili od 1 000 do 22 000 novih registracija kombija u kalendarskoj godini) odobri vrijednost odstupanja uklonila bi se od 2030. nadalje, čime bi se poboljšala učinkovitost i koherentnost zakonodavstva. Izbor datuma omogućava zainteresiranim proizvođačima pripremno razdoblje za programiranje i prilagodbu novim regulatornim zahtjevima i dosljedan je s datumom primjene strožih ciljeva. Proizvođači koji

su odgovorni za manje od 1 000 novih registracija vozila u kalendarskoj godini i dalje su izuzeti.

(2) posebni poticaji za vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV);

Razmotrene su razne opcije za poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama povezane i s vrstom mehanizma i s tipom vozila koje bi trebalo obuhvatiti. Opcija kojoj se daje prednost jest da se od 2030. ukloni program poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama i za automobile i za laka gospodarska vozila jer će prihvaćenost vozila s nultim i niskim emisijama na tržištu biti potaknuta strožim ciljnim vrijednostima emisija CO_2 primjenjivima od tog datuma, zbog čega će proizvođači trebati na tržište staviti znatno više vozila s nultim emisijama. Time bi se pojednostavnilo i zakonodavstvo te izbjegao rizik od narušavanja njegove učinkovitosti.

(3) mehanizam u okviru kojeg se u obzir uzima mogući doprinos obnovljivih i niskougljičnih goriva radi procjene ispunjenja ciljeva.

U tom se pogledu razmatraju dvije mogućnosti: faktor korekcije za ugljik ili sustav olakšica. Međutim, opcija kojoj se daje prednost ne bi uključila takav mehanizam za izračun jer bi time odgovornosti raznih aktera za ostvarenje ciljeva bile nejasne, narušila bi se učinkovitost i djelotvornost zakonodavstva te povećalo administrativno opterećenje i složenost. Promicanje uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva provest će se revizijom Direktive o energiji iz obnovljivih izvora, sustava trgovanja emisijama i Direktive o oporezivanju energije.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

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

Ne očekuje se da će se Prijedlogom, u usporedbi s postojećom Uredbom, povećati administrativni troškovi koji proizlaze iz zakonodavstva. Osim toga, njime se ne povećava složenost pravnog okvira.

Predlaže se uklanjanje dviju postojećih odredbi, odnosno odredbe o dodatnom poticajnom mehanizmu za vozila s nultim i niskim emisijama te o one o odstupanju za male proizvođače od 2030. nadalje, čime bi se trebalo pridonijeti pojednostavnjenju zakonodavstva. Regulatorni će sustav i dalje nuditi fleksibilne mogućnosti kako bi se proizvođačima smanjili troškovi usklađivanja.

Nisu predložene promjene u režimu praćenja usklađenosti ili na razini premija za prekomjerne emisije. Prijedlogom se stoga neće povećati administrativni troškovi za proizvođače i nadležna nacionalna tijela, niti će se Komisiji povećati troškovi provedbe.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela koja su posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima[17]. 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

Prikupljanje, izvješćivanje i obrada skupova podataka ključni su elementi provedbe i izvršenja standardnih vrijednosti emisija CO_2 koji se dodatno proširuju ili usklađuju u ovom Prijedlogu. Tim su skupovima podataka obuhvaćeni podaci u svrhu ispunjenja ciljeva, za verifikaciju emisija CO_2 iz vozila u uporabi i podaci za procjenu reprezentativnosti postupka

[17] SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

homologacije tipa u usporedbi sa stvarnim emisijama CO_2. S obzirom na važne pravne učinke povezane s tim skupovima podataka, potrebno je uložiti znatan trud kako bi se osigurala njihova točnost i pouzdanost za koje će biti potrebni dodatni resursi unutar Komisije. Detaljni prikaz utjecaja na proračun utvrđen je u financijskom izvješću.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Uspostavljen je uhodan sustav za praćenje provedbe Uredbe (EU) 2019/631. Države članice jednom godišnje šalju Komisiji izvješće o emisijama CO_2 i o masi svih novoregistriranih automobila i kombija. Proizvođači imaju priliku u tim privremenim podacima obavijestiti Komisiju o pogreškama. Osim toga, proizvođači i nadležna tijela država članica će od 2022. Komisiji dostavljati podatke o stvarnoj potrošnji goriva i energije automobila i kombija.

Uz podršku Europske agencije za okoliš (EEA) Komisija svake godine objavljuje završne podatke o praćenju u prethodnoj kalendarskoj godini, kao i o uspješnosti proizvođača u odnosu na ciljne vrijednosti emisija CO_2. Zakonodavstvo će se i dalje oslanjati na taj uhodan okvir za praćenje i usklađenost. Komisija će, isto tako uz podršku EEA-e, od 2022. objavljivati usporedbu homologacijskih podataka i podataka o stvarnim emisijama CO_2.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 1. stavak 1.: Izmjena članka 1. – Predmet i ciljevi

U članku 1. stavku 5. revidiraju se ciljne vrijednosti emisija CO_2 za cijeli vozni park EU-a za nove osobne automobile i nova laka komercijalna vozila koje se primjenjuju od 2030. nadalje. Dodaje se novi stavak 5.a u kojemu se utvrđuju ciljne vrijednosti za vozni park EU-a koje se primjenjuju od 2035.

Kako bi se uzela u obzir promjena postupka ispitivanja homologacije tipa, odnosno iz novog europskog ciklusa vožnje (NEDC) u globalno usklađeni ispitni postupak za laka vozila (WLTP), ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a izražene su kao postotna smanjenja u odnosu na početnu točku za 2021. Ta je početna točka određena na temelju prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za 2021. kod kojih su, radi izbjegavanja nepotrebnog povećanja razine početne točke, vrijednosti emisija korištene kao ulazne vrijednosti u izračunu vrijednosti izmjerene u globalno usklađenom ispitnom postupku za laka vozila umjesto vrijednosti emisija koje su odredili proizvođači. Komisija će početnu točku za 2021. objaviti do 31. listopada 2022.

Poticaj za vozila s nultim i niskim emisijama utvrđen stavkom 7. briše se od 2030. U tu je svrhu potrebno prilagoditi i datum u stavku 6.

Članak 1. stavak 2.: Izmjena članka 2. – Područje primjene

Članak 2. stavak 1. mijenja se kako bi se upućivanja na Direktivu 2007/46/EZ[18] (Okvirna direktiva o homologaciji), koja je stavljena izvan snage 1. rujna 2020., zamijenila upućivanjima na Okvirnu uredbu o homologaciji (EU) 2018/858[19], koja se primjenjuje od tog datuma.

---

[18] 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.

[19] Uredba (EU) 2018/858 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.

Zbog promjene strukture direktive stavljene izvan snage i nove uredbe, izmjene su potrebne radi osiguravanja preciznosti pravnih upućivanja.

Članak 1. stavak 3.: Izmjena članka 3. – Definicije

U članku 3. stavku 1. izmjenom se usklađuju definicije s onima iz homologacijskog zakonodavstva i uklanja se definicija o otisku i korisnoj nosivosti jer ti pojmovi više nisu relevantni za provedbu Uredbe.

Članak 1. stavak 4.: Izmjena članka 4. – Ciljne vrijednosti specifičnih emisija

Članku 4. stavku 1. dodaje se podstavak u kojemu se uvodi zaštitna mjera kako bi se izbjeglo da izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača u određenim uvjetima ne rezultira negativnom ciljnom vrijednošću. Kad bi došlo do takve situacije, ciljna vrijednost specifičnih emisija postavila bi se na 0 g CO_2/km.

Članak 1. stavak 5.: Izmjene članka 7. – Praćenje prosječnih emisija i izvješćivanje o njima

Umeće se novi stavak 6.a kojim se Komisiji omogućuje da u okviru provjere privremenih podataka o praćenju od homologacijskih tijela i proizvođača traži da izdaju izjavu o ispravku u onim slučajevima u kojima se dokumentacija o homologaciji ili certifikat o sukladnosti ne mogu ispraviti u okviru homologacijskog zakonodavstva, na primjer kad se netočni podaci odnose na homologaciju koja više nije valjana.

Stavak 11., kojim se propisuje dostavljanje podataka o vozilima kategorije M_2 i N_2, briše se jer su te kategorije vozila obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EU) 2018/956[20] o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima.

Članak 1. stavak 6.: Izmjena članka 10. – Odstupanja za određene proizvođače

U članku 10. stavku 2., od 2030. nadalje uklanja se mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 novih osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 novih lakih gospodarskih vozila u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija. Proizvođači koji su odgovorni za manje od 1 000 novih registracija vozila u kalendarskoj godini i dalje su izuzeti.

Članak 1. stavak 7.: Izmjena članka 13. – Provjera emisija CO_2 vozila u uporabi

U članku 13. stavku 3. dodaje se odredba kojom se Komisiji omogućuje da od homologacijskog tijela zatraži da izda izjavu o ispravku ako se ispravci ne mogu unijeti u dokumentaciju o homologaciji ili certifikate o sukladnosti u okviru relevantnog homologacijskog zakonodavstva, npr. zbog isteka valjanosti.

Članak 1. stavak 8.: Izmjena članka 14. – Prilagodba vrijednosti M_0 i TM_0

U članku 14. stavku 2. pravna se osnova ispravlja kako bi se predvidjela izmjena Priloga I., u skladu s aktualnom praksom, kojom se zamjenjuje trenutačna formulacija koja upućuje na uredbu o dopuni Uredbe (EU) 2019/631.

Članak 1. stavak 9.: Novi članak 14.a – Izvješće o napretku

Dodaje se novi članak 14.a kako bi se utvrdila obveza Komisije o izvješćivanju o napretku povezanom s cestovnom mobilnošću s nultim emisijama i procijenila potreba za mogućim dodatnim mjerama kojima bi se olakšao prelazak.

Članak 1. stavak 10.: Izmjena članka 15. – Preispitivanje i izvješćivanje

[20] Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima.

U članku 15. stavku 1. predviđa se preispitivanje Uredbe (EU) 2019/631 za 2026., a brišu se stavci od 2. do 5., u kojima je bilo navedeno više elemenata koje treba uzeti u obzir za aktualno preispitivanje.

Dodaje se novi stavak 9. kako bi se propisala pravna osnova za izmjenu formula za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u dijelu B Priloga I. ako je to potrebno kako bi se u obzir uzeo poseban postupak primjenjiv na laka gospodarska vozila koja se homologiraju u više etapa. To se odnosi na postupak koji se primjenjuje ako je više od jednog proizvođača proizvelo vozilo, a odgovornost za emisije CO_2 dovršenog vozila pripisuje se proizvođaču osnovnog vozila. Kako bi se tom proizvođaču pružila sigurnost pri planiranju, primjenjuje se poseban postupak za određivanje emisija CO_2 i mase takvih višestupanjskih lakih gospodarskih vozila. Komisija je ovlaštena za određivanje postupka za višestupanjska vozila i možda će u slučaju revizije tog postupka morati prilagoditi i formule za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.

Članak 1. stavak 11.: Izmjena članka 17. – Izvršavanje delegiranja ovlasti

Članku 17. stavcima 2., 3. i 6. dodaje se upućivanje na novi članak 15. stavak 9.

Članak 1. stavak 12.: Izmjene Priloga I.

Dio A Priloga I., koji se odnosi na osobna vozila, mijenja se kako bi odražavao izmjene članka 1. To uključuje prilagodbu formula za izračun ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2030. i utvrđivanje formula za 2035., kao i godišnjih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za svakog proizvođača, te uklanjanje primjene faktora za vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV) od 2030.

Dio B Priloga I., koji se odnosi na laka gospodarska vozila, mijenja se slično kao i Dio A, s dodatnom prilagodbom formula za određivanje vrijednosti nagiba potrebnih za izračun godišnjih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija. Ta se prilagodba provodi radi pravedne raspodjele tereta smanjenja među proizvođačima lakših lakih gospodarskih vozila i onih koji proizvode teža vozila te kategorije.

2021/0197 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

(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 nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[21],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[22],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum”). Njegove stranke dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te da će uložiti napore da se povećanje temperature ograniči na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju.

(2) Pronalaženje rješenja za pitanja povezana s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.[23] Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.

(3) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u EU-u 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 gospodarstvom u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto, nastoji se zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. Istodobno

21 SL C , , str. .

22 SL C , , str. .

23 Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final od 11. prosinca 2019.

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.

(4) Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % ispod razina iz 1990. u ažuriranom nacionalno utvrđenom doprinosu koji je dostavila tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020.

(5) U Uredbi (EU) [--] Europskog parlamenta i Vijeća[24] Unija je u zakonodavstvo ugradila cilj o klimatskoj neutralnosti u cijelom gospodarstvu do 2050. U Uredbi se utvrđuje i obveza Unije o domaćem smanjenju neto emisija stakleničkih plinova (emisija nakon što se odbije uklanjanje) do 2030. za najmanje 55 % ispod razina iz 1990.

(6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonesu postizanju tih smanjenja emisija.

(7) Mjere utvrđene tom uredbom potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova.

(8) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u usporedbi s 1990. potrebno je postrožiti zahtjeve za smanjenje utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća[25] i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. Bez ambicioznih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija.

(9) Stroži zahtjevi za smanjenje emisija CO_2 trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi potrošačima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a održale bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora biti vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Stroži standardi smanjenja emisija CO_2 tehnološki su neutralni za ostvarenje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. Razne su tehnologije dostupne, a takve će biti i dalje, kako bi se ostvarila ciljna vrijednost od nula emisija za cijeli vozni park. Vozila s nultim emisijama trenutačno su baterijska električna vozila, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, u koja spadaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje, i dalje imaju svoju ulogu u tranziciji.

(10) U tom bi se kontekstu nove više ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO_2 od 2030. trebale odrediti i za nova osobna vozila i za nova laka gospodarska vozila. Te bi ciljne vrijednosti trebalo postaviti na razini na kojoj će biti moguće znatno ubrzati primjenu vozila s nultim emisijama na tržištu Unije i poticati inovacije povezane s tehnologijama s nultim emisijama na troškovno učinkovit način.

---

[24] Uredba (EU) […/…] od […] 2021. Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1999 (Europski propis o klimi), [SL L, …/… .].

[25] Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019.o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 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.).

(11) Ciljne bi vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima CO_2 trebala pratiti europska strategija kako bi se riješili problemi proizašli iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezane tehnologije, kao i potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u sektoru te gospodarska diversifikacija i preusmjeravanje aktivnosti. Prema potrebi trebalo bi razmotriti financijsku potporu na razini EU-a i država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, uključujući ulaganja u okviru Europskog socijalnog fonda plus, Fonda za pravednu tranziciju, Inovacijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost te drugih instrumenata višegodišnjeg financijskog okvira i instrumenta Next Generation EU u skladu s pravilima o državnim potporama. Državama članicama će se na temelju revidiranih pravila o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju omogućiti da podrže poduzeća u dekarboniziranju vlastitih procesa proizvodnje te uvedu zelenije tehnologije u kontekstu nove industrijske strategije.

(12) U ažuriranoj se novoj industrijskoj strategiji[26] predviđa zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih načina tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje država članica, te bi se on trebao temeljiti na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine radi mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala u pogledu zelene i digitalne tranzicije. Trebalo bi i razmotriti odgovarajuće mjere i poticaje na europskoj i nacionalnoj razini kojima se potiče cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. Napredak postignut tim sveobuhvatnim načinom tranzicije za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koji Komisija podnosi i kojim se, među ostalim, promatra napredak u stavljanju vozila s nultim emisijama na tržište, razvoj njihovih cijena, razvoj primjene alternativnih goriva i uspostave infrastrukture u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodna konkurentnost, ulaganje u automobilske vrijednosne lance, usavršavanje i prekvalifikacija radnika te preinaka aktivnosti. Izvješće o napretku temeljit će se i na dvogodišnjim izvješćima o napretku koje države članice podnose u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva. U izradi izvješća o napretku Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima i uključiti rezultate u socijalni dijalog. Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izglede za cjenovno prihvatljivu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga trebala pratiti napredak stanja s inovacijama u tom sektoru u okviru svojeg izvješća o napretku.

(13) Te ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a treba dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Direktivi 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća[27].

(14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti kad je riječ o prilagodbi voznih parkova tijekom vremena kako bi se prelazak na vozila s nultim emisijama

---

[26] Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

[27] Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

odvijao na troškovno učinkovit način pa je stoga primjereno zadržati pristup u kojemu se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima od pet godina.

(15) Uz strože ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a od 2030. nadalje proizvođači će morati na tržište Unije staviti znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama („ZLEV”) više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja učinkovitosti Uredbe (EU) 2019/631. Poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama stoga bi od 2030. trebalo ukloniti. Prije tog datuma, pa stoga i u ovom desetljeću, poticajnim mehanizmom za vozila s nultim i niskim emisijama i dalje će se podržavati stavljanje na tržište vozila s nultim emisijama od nula do 50 g CO_2/km, uključujući baterijska električna vozila, električna vozila s gorivnim ćelijama koja upotrebljavaju vodik i učinkovita hibridna vozila na punjenje. Nakon tog će se datuma hibridna vozila na punjenje i dalje uzimati u obzir za ciljne vrijednosti za cijeli vozni park koje proizvođači vozila moraju ispuniti.

(16) Provedba standarda za emisije CO_2 usko je povezana s homologacijskim zakonodavstvom. Nakon stavljanja izvan snage i zamjene Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[28] 1. rujna 2020. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća[29], kako bi dosljednost dvaju skupova instrumenata bila kontinuirana, primjereno je uskladiti definicije i ažurirati upućivanja u Uredbi (EU) 2019/631 s okvirnim homologacijskim zakonodavstvom.

(17) Aktivnosti usmjerene na smanjenje emisija kako bi se postigle ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a raspoređene su među proizvođačima upotrebom krivulje graničnih vrijednosti koja se temelji na prosječnoj masi novih vozila cijelog voznog parka EU-a i novog voznog parka proizvođača. Iako je primjereno održavati taj mehanizam, treba spriječiti da ciljne vrijednosti specifičnih emisija ne postanu negativne za proizvođača zbog strožih ciljnih vrijednosti cijelog voznog parka EU-a. Zbog toga je potrebno pojasniti da bi u slučaju takvih rezultata ciljnu vrijednost specifičnih emisija trebalo postaviti na 0 g CO_2/km.

(18) Kako bi se omogućila pravedna raspodjela aktivnosti usmjerenih na smanjenje, potrebno je prilagoditi dvije krivulje graničnih vrijednosti za lakša i teža laka gospodarska vozila kako bi se time odrazile više ciljne vrijednosti smanjenja CO_2.

(19) Vrijednosti koje se upotrebljavaju za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i prosječnih specifičnih emisija proizvođača temelje se na podacima zabilježenima u dokumentaciji o homologaciji i u certifikatima o sukladnosti predmetnih vozila. Kako bi standardi za emisije CO_2 bili učinkoviti, ključno je da podaci u tu svrhu budu točni. Međutim, ako se u podacima ipak utvrde pogreške, na temelju homologacijskog zakonodavstva neće biti moguće ispraviti dokumentaciju o homologaciji ili certifikate o sukladnosti koji su već izdani ako su podaci koji se odnose na homologaciju prestali biti valjani. U takvim bi situacijama Komisija trebala imati ovlasti da od relevantnih homologacijskih tijela ili, prema potrebi, proizvođača zatraži da izdaju izjavu o ispravku na temelju koje bi se ispravile vrijednosti koje su se upotrijebile za određivanje uspješnosti proizvođača u postizanju svojih ciljeva.

---

[28] 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 (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

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

(20) Izvješćivanje o podacima o vozilima kategorija M_2 (autobusi) i N_2 (srednji kamioni) obuhvaćeno je područjem primjene Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća[30] pa je stoga primjereno ukloniti taj zahtjev iz Uredbe (EU) 2019/631.

(21) S obzirom na povećane ukupne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, trebalo bi uskladiti zahtjeve koji se odnose na smanjenje za sve proizvođače u Uniji osim onih proizvođača koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Zato se od 2030. nadalje uklanja mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.

(22) Radi pravne jasnoće i dosljednosti s aktualnom praksom, primjereno je pojasniti da bi se prilagodbe vrijednosti M_0 i TM_0 trebale provesti izmjenama Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631 umjesto aktom kojim se dopunjuje ta uredba.

(23) Napredak ostvaren u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 u postizanju ciljeva smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati 2026. Za to bi preispitivanje trebalo razmotriti sve aspekte koji se razmatraju tijekom dvogodišnjeg izvješćivanja.

(24) Mogućnost dodjele prihoda od premija za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu ocijenjena je kao potrebna u skladu s člankom 15. stavkom 5. Uredbe (EU) 2019/631, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje, a da pritom automobilski sektor ne bi imao izravne koristi u toj tranziciji. Stoga će se prihod od premija za prekomjerne emisije i dalje smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/631.

(25) Kako bi se izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za proizvođače odgovorne za emisije CO_2 višestupanjskih lakih gospodarskih vozila mogao prilagoditi tako da se u obzir uzmu promjene u postupku za određivanje emisija CO_2 i masa takvih vozila, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji s obzirom na izmjenu, prema potrebi, formula za izračun utvrđenih u dijelu B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 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.

(26) Uredbu (EU) 2019/631 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) 2019/631 mijenja se kako slijedi:

(1) članak 1. mijenja se kako slijedi:

[30] Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

(a) stavak 5. mijenja se kako slijedi:

i. u točki (a) brojka „37,5 %” zamjenjuje se brojkom „55 %”;

ii. u točki (b) brojka „31 %” zamjenjuje se brojkom „50 %”;

(b) umeće se sljedeći stavak 5.a:

„5.a Od 1. siječnja 2035. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a:

(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 100 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela A Priloga I.;

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 100 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela B Priloga I.;

(c) u stavku 6. riječi „Od 1. siječnja 2025.” zamjenjuju se riječima „Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029.”;

(d) stavak 7. briše se;

(2) članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) u točki (a) upućivanje na „[u] Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuje se riječima „[u] članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858”;

(b) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) vozila kategorije N_1, kako je definirana u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”); u slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, ona se od 1. siječnja 2025. za potrebe ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2018/858 i Uredbu (EZ) br. 715/2007 računaju kao laka gospodarska vozila koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ako je prekomjerna referentna masa isključivo posljedica mase sustava za pohranu energije.”;

(b) u stavku 3. upućivanje na „[u] točki 5. dijelu A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „[u] točki 5. dijelu A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858”;

(3) u članku 3. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

„Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Uredbe (EU) 2018/858. Primjenjuju se i sljedeće definicije:”;

(b) točke od (b) do (g) i točke od (i) do (n) brišu se;

(4) u članku 4. stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

„Za potrebe točke (c), ako je ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s točkom 6.3. dijelom A Priloga I. ili točkom 6.3. dijelom B Priloga I. negativna, ciljna vrijednost specifičnih emisija iznosi 0 g/km.”;

(5) članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak 6.a:

„6.a Ako Komisija utvrdi da se privremeni podaci koje su države članice dostavile u skladu sa stavkom 2. ili podaci koje su dostavili proizvođači u skladu sa stavkom 5. temelje na netočnim podacima u dokumentaciji o homologaciji ili u certifikatima o sukladnosti, Komisija obavješćuje homologacijsko tijelo ili, prema potrebi, proizvođača i traži od homologacijskog tijela ili, prema potrebi, proizvođača da izda izjavu o ispravku u kojoj se navode ispravljeni podaci. Izjava o ispravku šalje se Komisiji, a ispravljeni se podaci upotrebljavaju za izmjenu privremenih izračuna u skladu sa stavkom 4.”;

(b) stavak 11. briše se;

(6) u članku 10. stavku 2. prva se rečenica zamjenjuje sljedećom:

„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti do kalendarske godine 2029. i uključujući kalendarsku godinu 2029.”;

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

„Ako se podaci u dokumentaciji o homologaciji ne mogu ispraviti na temelju Uredbe (EU) 2018/858, odgovorno homologacijsko tijelo izdaje izjavu o ispravku s ispravljenim podacima i tu izjavu dostavlja Komisiji i predmetnim stranama.”;

(8) u članku 14. stavku 2. riječi „dopune ove Uredbe uspostavom mjera iz” zamjenjuju se riječima „izmjene Priloga I. iz”;

(9) umeće se sljedeći stavak 14.a:

„Članak 14.a

Izvješće o napretku

Komisija je do 31. prosinca 2025. i svake dvije godine nakon toga dužna izvijestiti o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se ponajprije prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama, uključujući financijska sredstva, kako bi se olakšao prelazak.

Komisija pri izvješćivanju uzima u obzir sve čimbenike koji pridonose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. To uključuje uvođenje vozila s nultim i niskim emisijama, napredak u postizanju ciljeva za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, mogući doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, učinak na potrošače, napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na cestovnu mobilnost s nultim emisijama.”;

(10) članak 15. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija 2028. preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju dvogodišnjeg izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja.

Izvješću se po potrebi prilaže prijedlog izmjene ove Uredbe.”;

(b) stavci od 2. do 5. brišu se;

(c) dodaje se sljedeći stavak 9.:

„9. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene formula utvrđenih u dijelu B Priloga I. ako su takve izmjene potrebne kako bi se uzeo u obzir postupak za višestupanjska vozila kategorije N1 utvrđen u dijelu A Priloga III.”;

(11) članak 17. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. riječi „članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 15. stavaka 8. i 9.”;

(b) u stavku 3. riječi „članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 15. stavaka 8. i 9.”;

(c) u stavku 6. riječi „članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 15. stavaka 8. i 9.”;

(12) Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog uredbe o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

1.2. Predmetna područja politike

Djelovanje u području klime

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 djelovanja[31]

☑ produženje postojećeg djelovanja

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

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći su ciljevi ovog Prijedloga pridonijeti postizanju klimatske neutralnosti do 2050. i u tu svrhu, u skladu s europskim propisom o klimi, pridonijeti postizanju smanjenja neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % do 2030. u usporedbi s 1990.

Prijedlog je dio klimatskog i energetskog paketa za ostvarivanje cilja od 55 % do 2030. kako bi se postigle ciljne vrijednosti domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova EU-a do 2030. od najmanje -55 % u usporedbi s 1990. na troškovno učinkovit način te pridonijelo ograničavanju globalnog zatopljenja. Paketom se ispunjava obveza Komisije, utvrđena u članku 3. Propisa o klimi, o preispitivanju relevantnog zakonodavstva Unije kako bi se postigao navedeni cilj.

1.4.2. Posebni ciljevi

Posebni su ciljevi ovog Prijedloga sljedeći:

1. Do 2030. pridonijeti ciljnim vrijednostima od najmanje -55 % neto emisija stakleničkih plinova i do 2050. cilju klimatske neutralnosti preispitivanjem i utvrđivanjem novih ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a kako bi se smanjile emisije CO_2 iz automobila i kombija na troškovno učinkovit način;

2. Omogućiti potrošačima da imaju koristi od intenzivnijeg stavljanja vozila s nultim emisijama na tržište zbog kvalitetnijeg zraka prije svega u gradovima i ušteda energije uporabom vozila s nultim emisijama;

3. Potaknuti inovacije u tehnologijama s nultim emisijama, čime bi se učvrstio vodeći tehnološki položaj automobilskog vrijednosnog lanca u EU-u i potaklo zapošljavanje.

[31] 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 da se emisije CO_2 iz lakih vozila smanje, da potrošači imaju koristi zbog kvalitetnijeg zraka i ušteda energije te da se učvrsti vodeći tehnološki položaj automobilskog vrijednosnog lanca u EU-u. Očekuje se da su dodatne popratne koristi povećana energetska učinkovitost i energetska sigurnost.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Utvrđeni su sljedeći pokazatelji:

1. Prosječne emisije CO_2 voznog parka novih automobila i kombija u EU-u pratit će se na godišnjoj razini po automobilu, proizvođaču i državi članici;

2. Razlika između homologacijskih i stvarnih podataka o emisijama CO_2 pratit će se prikupljanjem i objavom podataka o stvarnoj potrošnji goriva;

3. Odstupanja između homologacijskih i stvarnih podataka o emisijama CO_2 iz vozila u uporabi pratit će se uvođenjem posebnog postupka provjere uporabe i prikupljanjem homologacijskih podataka;

4. Emisije stakleničkih plinova iz automobila i kombija pratit će se u okviru godišnjih inventara emisija stakleničkih plinova država članica;

5. Broj i udio novoregistriranih vozila s nultim i niskim emisijama pratit će se na temelju godišnjih podataka o praćenju koje dostavljaju države članice;

6. Troškovi i učinkovitost tehnologija korištenih u vozilima kako bi se smanjile emisije pratit će se na temelju podataka koji se će prikupljati od proizvođača, dobavljača i stručnjaka;

7. Razina inovacija mjerit će se prema novim patentima europskih automobilskih proizvođača povezanih s tehnologijama s nultim emisijama u okviru javno dostupnih baza podataka o patentima;

8. Razina zaposlenosti pratit će se na temelju javno dostupnih statističkih podataka Eurostata o sektorskim podacima o zaposlenosti 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 osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u Uniji morat će:

– biti u skladu s revidiranim ciljnim vrijednostima emisija CO_2 za cijeli vozni park,

– dostavljati Komisiji podatke o stvarnoj potrošnji goriva izmjerenoj standardiziranim uređajima,

– biti podvrgnuti testovima sukladnosti u uporabi čiji se rezultati dostavljaju Komisiji.

Države članice morat će svake godine Komisiji i Europskoj agenciji za okoliš dostavljati tehničke podatke o novoregistriranim automobilima i lakim gospodarskim 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 prekogranični su problem koji se ne može riješiti mjerama isključivo na nacionalnoj ili lokalnoj razini. Koordiniranje djelovanja u području klime mora se provesti na europskoj razini, a djelovanje EU-a opravdano je na temelju supsidijarnosti.

Iako se inicijativama na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini mogu stvoriti sinergije, one same neće biti dovoljne. Neusklađeno djelovanje EU-a u pogledu postrožavanja standarda za emisije CO_2 dovelo bi do rizika od fragmentacije tržišta zbog različitih nacionalnih programa, različitih razina ambicija i parametara oblikovanja. Pojedinačne države članice bile bi i premalo tržište za postizanje iste razine rezultata te je stoga potreban pristup na razini EU-a kako bi se pokrenule promjene na razini industrija i stvorile ekonomije razmjera.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Prijedlog se temelji na postojećem zakonodavstvu kojim su se osigurala kontinuirana smanjenja emisija CO_2 voznog parka novih automobila i lakih gospodarskih vozila EU-a u prošlom desetljeću.

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 od 2021. do 2027. kojima će se pridonijeti postizanju usporedne zelene i digitalne tranzicije, što je Europi cilj. Kombinacijom tih okvira reagirat će se na gospodarsku krizu te ubrzati prelazak na čisto i održivo gospodarstvo povezivanjem djelovanja u području klime i gospodarskog rasta.

Ovaj klimatski i energetski paket za ostvarivanje cilja od 55 % sveobuhvatan je korak u kojemu se pregledava zakonodavstvo Unije kako bi se uskladilo s povećanjem klimatskih ambicija EU-a utvrđenima u europskom zelenom planu. Sve su inicijative u paketu međusobno usko povezane.

Ovaj zakonodavni prijedlog o standardima za emisije CO_2 za automobile i laka gospodarska vozila komplementaran je i dosljedan s relevantnim prijedlozima iz paketa.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Nije primjenjivo

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 2023. do 2025.,

☐ nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Predviđeni načini upravljanja[32]

☑ **Izravno upravljanje** koje provodi Komisija

☑ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije;

☐ putem izvršnih agencija

☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

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

☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile

☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)

☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu

☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe

☐ tijelima javnog prava

☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge u mjeri u kojoj daju odgovarajuća financijska jamstva

☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i koja daju odgovarajuća financijska jamstva

☐ osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.

Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.

Napomene

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

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Kako bi se pratila učinkovitost predloženih strožih zahtjeva za smanjenje emisija CO_2, potrebno je opsežno prikupljanje podataka iz različitih izvora, uključujući države članice, proizvođače automobila i nacionalna homologacijska tijela. Iako podacima upravljaju Europska agencija za okoliš i Zajednički istraživački centar, za koordiniranje aktivnosti prikupljanja podataka, uključujući interakciju sa subjektima koji podnose izvješća, nadležna je Glavna uprava CLIMA. Zadaće Glavne uprave CLIMA uključuju i analizu podataka te pripremu i provedbu daljnjih mjera, među ostalim određivanje novčanih kazni proizvođačima na temelju prikupljenih podataka.

Prikupljaju se ili će biti prikupljena tri glavna skupa podataka.

Države članice svake godine EEA-i šalju podatke o novim registracijama vozila i tehničke informacije. Ti podaci temelj su za određivanje usklađenosti proizvođača s njihovim ciljnim vrijednostima specifičnih emisija i određivanje novčanih kazni. Podatke provjeravaju proizvođači nakon čega se potvrđuju odlukom Komisije.

Podaci o stvarnoj potrošnji goriva i/ili električne energije koje bilježe uređaji ugrađeni u vozila dostavljat će se EEA-i svake godine od 2022. nadalje, počevši s podacima koje dostavljaju proizvođači, nakon čega će od 2025. slijediti podaci koje su države članice prikupile tijekom tehničkih pregleda vozila. Podaci će se upotrebljavati kao osnova za procjenu reprezentativnosti emisija CO_2 za homologaciju te mogu dovesti do revizije razina ciljnih vrijednosti emisija CO_2, a prema potrebi i homologacijskog zakonodavstva.

JRC će kontinuirano prikupljati podatke o homologacijskim ispitivanjima emisija radi postupka za provjeru načina na koji emisije CO_2 utvrđene pri homologaciji odgovaraju emisijama vozila u uporabi.

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 osmišljava dugoročna politika. Način upravljanja, mehanizmi provedbe financiranja, načini plaćanja i strategija kontrole s obzirom na stope pogreške nisu primjenjivi. Za provedbu ovog Prijedloga bit će potrebna preraspodjela ljudskih resursa unutar Komisije. Odgovarajući postupci već su uspostavljeni.

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

Ovaj se Prijedlog ne odnosi na program potrošnje.

Učinkovito praćenje podataka iz registra vozila ključno je za pravnu sigurnost u provedbi zakonodavstva te za osiguranje jednakih uvjeta među proizvođačima.

Prikupljanjem stvarnih podataka i postupkom provjere uporabe otkrit će se nepravilnosti u podacima iz registra vozila te će se pravodobno moći poduzeti učinkovite mjere ispravljanja, a poslužit će i tome da se ne ugrozi dugoročna učinkovitost ciljnih vrijednosti emisija CO_2.

Zbog rizika od pogrešnih podataka iz registra vozila ili od toga da će države članice i/ili proizvođači kasniti s izvješćivanjem moglo bi doći do poteškoća u provedbi standarda za emisije CO_2.

Rizik od povećanja razlike između stvarnih emisija CO_2 i potrošnje goriva te vrijednosti određenih pri homologaciji tipa može ugroziti ciljne vrijednosti emisija CO_2.

Rizik od toga da emisije CO_2 koje su proizvođači zabilježili u certifikatima o sukladnosti i koje se upotrebljavaju za registriranje ne odgovaraju emisijama CO_2 iz vozila u uporabi može ugroziti ciljne vrijednosti emisija CO_2.

Glavni sustavi unutarnje kontrole uključuju provjeru prijavljenih podataka iz registra, analizu razvoja stvarnih podataka u usporedbi s podacima iz registra te otkrivanje odstupanja među emisijama CO_2 zabilježenima u certifikatima o sukladnosti i emisijama vozila u uporabi.

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)

Ova inicijativa ne stvara nove značajne kontrole/rizike koji ne bi bili obuhvaćeni postojećim okvirom unutarnje kontrole. Nisu predviđene nikakve posebne mjere osim primjene Financijske uredbe.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

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

Uz primjenu Financijske uredbe radi sprečavanja prijevara i nepravilnosti, stroži zahtjevi za smanjenje CO_2 predviđeni ovim Prijedlogom bit će popraćeni pojačanim praćenjem skupova podataka i izvješćivanjem o njima kako je opisano u točki 2.2.2.

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.[33]	zemalja EFTA-e[34]	zemalja kandidatkinja[35]	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
7	20 01 02 01	Nedif.	NE	NE	NE	NE

Zatražene nove proračunske linije Nije primjenjivo

[33] Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

[34] EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

[35] 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”

Glavna uprava: CLIMA			**2023.**	**2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**UKUPNO**
Odobrena sredstva za poslovanje								
09 02 03	Obveze	(1)						
	Plaćanja	(2)						
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
09 01 01 01		(3)						
UKUPNA odobrena sredstva GU CLIMA	Obveze	= 1 + 3						
	Plaćanja	= 2 + 3						

UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)						
	Plaćanja	(5)						
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)						
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 3. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	= 4 + 6						
	Plaćanja	= 5 + 6						

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	**7**	„Administrativni rashodi”

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

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	**UKUPNO**
Glavna uprava: CLIMA							
• Ljudski resursi		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
• Ostali administrativni rashodi							
UKUPNO GU CLIMA	Odobrena sredstva	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	**UKUPNO**
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
	Plaćanja	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

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 36	Prosječni trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 1[37]…														
– Rezultat														
– Rezultat														
– Rezultat														
Međuzbroj za posebni cilj br. 1														
POSEBNI CILJ br. 2...														
– Rezultat														
Međuzbroj za posebni cilj br. 2														
UKUPNO														

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

37 Kako je opisan u odjeljku 1.4.2. „Posebni ciljevi…”.

3.2.3. 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 **2023.**[38]	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO**
NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira						
Ljudski resursi	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
Ostali administrativni rashodi						
Međuzbroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Izvan NASLOVA 7.[39] **of the multiannual financial framework**						
Ljudski resursi						
Ostali administrativni rashodi						
Međuzbroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira						

UKUPNO	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

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.

[38] Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

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

3.2.4. 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.**
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)						
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)		2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegacije)						
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)						
01 01 01 11 (izravno istraživanje)						
Druge proračunske linije (navesti)						
• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)[40]						
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice")						
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)						
XX 01 xx **yy zz** [41]	– u sjedištima					
	– u delegacijama					
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)						
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)						
Druge proračunske linije (navesti)						
UKUPNO		**2**	**2**	**2**	**2**	**2**

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	Jedan će dodatni administrativni dužnosnik biti potreban od 2023. kao odgovorna osoba za novu funkciju radi koordinacije i praćenja prikupljanja raznih podataka propisanih Uredbom. Tom se funkcijom, konkretno, odražava potreba za pojačanim praćenjem razvoja stvarnih emisija CO_2 iz novih automobila i kombija kako bi se povećanje ciljeva o smanjenju utvrđeno u ovom Prijedlogu zaista i postiglo. Novom će se funkcijom osigurati učinkovita i dosljedna osnova za provedbu i izvršenje standarda za emisije CO_2, kao i priprema svih povezanih novih mjera politike. Funkcijom su obuhvaćeni sljedeći posebni zadaci: • osiguranje opće koordinacije prikupljanja raznih podataka, uključujući analizu podataka i provjere dosljednosti različitih skupova podataka, • praćenje sa subjektima koji izvješćuju (proizvođači, nacionalna

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

[41] U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA").

	tijela za izvješćivanje o podacima i homologacijska tijela) te povezivanje s EEA-om i JRC-om, • osiguranje da proizvođači i države članice učinkovito izvješćuju o stvarnim podacima o potrošnji goriva, uključujući praćenje i provjeru podataka zajedno s EEA-om, • analiziranje stvarnih podataka, i to o razvoju razlike između stvarnih emisija i homologacije u pogledu emisija te osiguravanje detaljnih tehničkih podataka za buduće revizije standarda za emisije CO_2 i homologacijskog zakonodavstva, • priprema godišnjih odluka Komisije o stvarnim podacima, • priprema ispravaka podataka o usklađenosti CO_2 (podaci iz registra) ako se odstupanja utvrđuju na temelju postupka provjere u uporabi, uključujući učinkovito prikupljanje podataka homologacijskih ispitivanja zajedno s JRC-om. Drugi dodatni administrativni dužnosnik morat će pridonijeti izradi novog izvješća o napretku u skladu s člankom 14.a o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama i o procjeni potrebe za mogućim dodatnim mjerama za olakšavanje tranzicije.
Vanjsko osoblje	Nije primjenjivo

3.2.5. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

- U prijedlogu/inicijativi:

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

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.

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

☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

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

3.2.6. 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 linija prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative[42]				
		2023.	2024.	2025.	2026.	2027.
Članak 4 2 9						

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Nije primjenjivo

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

Očekuje se da će prihod od premija za prekomjerne emisije koje plaćaju proizvođači i koji premašuje njihove godišnje ciljne vrijednosti specifičnih emisija rasti i to bi se i dalje trebalo smatrati prihodom općeg proračuna EU-a. Metoda izračuna premija ne mijenja se kao rezultat ovog Prijedloga. Nije moguće procijeniti razinu prihoda dok ne budu dostupni godišnji podaci o uspješnosti proizvođača u postizanju svojih ciljeva.

[42] 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.