EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.12.2025.
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova laka vozila i označivanja vozila te o stavljanju izvan snage Direktive 1999/94/EZ

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

EU uviđa da su klimatske promjene egzistencijalna prijetnja usko povezana s globalnom sigurnošću, mirom i održivim razvojem. Borba protiv klimatskih promjena prilika je da se istodobno ojača konkurentnost i neovisnost EU-a. EU se obvezao da će do 2030. smanjiti svoje neto emisije stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za najmanje 55 % u odnosu na 1990. i da će do 2050. postići klimatsku neutralnost. Komisija je predložila i izmjenu Europskog zakona o klimi kojom se utvrđuje cilj smanjenja za 90 % do 2040.[1] I Vijeće i Europski parlament utvrdili su svoja stajališta o tom predmetu, koji je trenutačno u postupku suodlučivanja.

Politike dekarbonizacije snažan su pokretač rasta ako su dobro integrirane s industrijskim, tržišnim, gospodarskim i trgovinskim politikama, kako je objašnjeno u Kompasu konkurentnosti[2] i Planu za čistu industriju[3].

Za postizanje klimatske neutralnosti nužno je smanjiti emisije CO_2 iz cestovnog prometa. One su 2023. činile oko 30 % ukupnih neto emisija CO_2 u EU-u (i 24 % emisija stakleničkih plinova) te su i dalje veće nego 1990.

Uredba o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila (kombije)[4] ključan je element skupa mjera EU-a za postizanje dekarbonizacije cestovnog prometa. Uredba otvara put postupnom prelasku na vozila s nultim emisijama i ulagačima u cijelom lancu vrijednosti pruža dugoročnu sigurnost i predvidljivost, a istodobno osigurava dovoljno vremena za pravednu tranziciju.

Automobilski sektor EU-a čini 1 bilijun eura BDP-a i trećinu privatnih ulaganja u istraživanje i razvoj u EU-u. Osigurava izravno i neizravno zapošljavanje u proizvodnji za tri milijuna Europljana. Taj sektor trenutačno prolazi kroz globalnu i strukturnu preobrazbu povezanu s čistom i digitalnom tranzicijom te se suočava s ozbiljnim poteškoćama u pogledu konkurentnosti.

Komisija je u siječnju 2025. uspostavila strateški dijalog sa sektorom kako bi odgovorila na te poteškoće i osmislila konkretne strategije i rješenja koji bi toj ključnoj industriji osigurali stabilnu budućnost u Europi. Taj je dijalog uzet u obzir u Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor[5], u kojem se utvrđuju konkretne mjere za osiguravanje globalne konkurentnosti automobilske industrije EU-a i održavanje snažne europske proizvodne baze djelovanjem u pet ključnih područja: 1. inovacije i digitalizacija, 2. čista mobilnost, 3. konkurentnost i otpornost lanca opskrbe, 4. vještine i socijalna dimenzija te 5. jednaki uvjeti i poslovno okruženje.

---

1 Komisija, Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2021/1119 o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti, COM(2025) 524 final, 2.7.2025.

2 Europska komisija, Komunikacija: Kompas konkurentnosti za EU, COM(2025) 30 final, 29.1.2025.

3 Europska komisija, Komunikacija: Plan za čistu industriju – zajednički plan za dekarbonizaciju i konkurentnost, COM(2025) 85 final, 26.2.2025.

4 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.

5 Europska komisija, Komunikacija: Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor, COM(2025) 95 final, 5.3.2025.

U Akcijskom planu predstavljeno je oko 50 vodećih mjera kako bi se postigli njegovi ciljevi. Te mjere uključuju reviziju Uredbe o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za osobne automobile i kombije te reviziju Direktive o označivanju automobila[6] kako bi se poboljšalo informiranje potrošača i olakšalo donošenje održivih odluka u skladu s klimatskim i okolišnim ciljevima EU-a.

Kako bi se uskladilo s Uredbom, u kojoj postavljene ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO_2 s vremenom postaju sve strože, potrebno je ubrzati uvođenje vozila s nultim emisijama jer druge postojeće poluge smanjenja emisija CO_2 imaju ograničen učinak i same po sebi nisu dovoljne za postizanje trenutačnih i budućih ciljnih vrijednosti emisija. Iako je vrlo bitno da ciljevi i dalje potiču prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija i stvaraju sigurnost i predvidljivost za ulaganja, nedostatak fleksibilnosti u ciklusu usklađivanja i znatne promjene u globalnoj gospodarskoj i regulatornoj situaciji mogu stvoriti rizik od neusklađenosti za proizvođače vozila.

Potrebno je poboljšati tehnološku neutralnost jer bi postojeći zakonodavni okvir mogao ograničiti kontinuirane inovacije i razvoj tehnologija koje nisu pogonski sklopovi s nultim emisijama, a koje mogu biti korisne za specifične primjere uporabe i/ili prijelaznu fazu. Zbog prepreka za uvođenje kombija s nultim emisijama, koje kratkoročno dovode do nedostatka potražnje, proizvođači lakih gospodarskih vozila suočavaju se s posebnim izazovima. Kako bi se povećala konkurentnost i održivost europskog automobilskog sektora, primjereno je poticati razvoj malih električnih automobila proizvedenih u EU-u tako što će se pružati namjenski poticaji.

Također je potrebno osigurati da potrošači dobiju jasne i usklađene informacije o ekološkoj učinkovitosti novih osobnih automobila i automobila koje trgovci na malo prodaju na tržištu rabljenih vozila. To bi trebalo obuhvaćati označivanje svih vrsta automobila, uključujući vozila s nultim emisijama, što bi olakšalo donošenje informiranih odluka o kupnji i podržalo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija.

U tom kontekstu Prijedlog za cilj ima osigurati fleksibilniji i tehnološki neutralan pristup, uzimajući u obzir tehnološka i tržišna kretanja te zadržavajući ciljeve klimatske neutralnosti i predvidljivost za proizvođače i ulagače u pravednom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. U njemu se navode sljedeće mjere:

1. uvođenje više fleksibilnih mogućnosti kako bi proizvođači mogli ostvariti svoje ciljne vrijednosti emisija CO_2;
2. poboljšanje tehnološke neutralnosti standardnih vrijednosti emisija CO_2;
3. zadržavanje doprinosa standardnih vrijednosti emisija CO_2 postizanju klimatskih ciljeva iz Europskog zakona o klimi;
4. održavanje sigurnosti i predvidljivosti za proizvođače i ulagače u vrijednosnom lancu mobilnosti s nultom stopom emisija;
5. pružanje odgovarajućih informacija potencijalnim kupcima vozila s nultim emisijama, što će doprinijeti usklađenosti proizvođača sa standardnim vrijednostima emisija CO_2.

[6] Direktiva 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o dostupnosti podataka za potrošače o ekonomičnosti potrošnje goriva i emisijama CO_2 u vezi s prodajom novih osobnih automobila, SL L 12, 18.1.2000., str. 16.

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

Prijedlog je u skladu s ciljevima Europskog zakona o klimi, kako je propisano člankom 6. stavkom 4. te uredbe. Prijedlog je usklađen s drugim politikama EU-a u području klime, energetike i prometa, među kojima su:

– Uredba (EU) 2023/1804, kojom se osigurava odgovarajuća infrastruktura za alternativna goriva u cijelom EU-u, uz potporu Instrumenta za infrastrukturu za alternativna goriva (AFIF) za projekte punjenja. Akcijskim planom EU-a za mreže i predstojećim zakonodavstvom o modernizaciji mreža nastoji se učinkovito integrirati elektromobilnost, dok se Akcijskim planom za priuštivu energiju nastoje smanjiti troškovi punjenja. Prijedlogom o dekarbonizaciji korporativnog voznog parka povećat će se potražnja za vozilima s nultim emisijama.

– Uredba o kritičnim sirovinama, kojom se potiče održiv lanac vrijednosti baterija, sa strateškim projektima koji su odobreni kako bi se osigurala opskrba materijalima. Aktom o industriji s nultom neto stopom emisija povećavaju se održivost i otpornost te kapaciteti EU-a za proizvodnju tehnologija s nultom neto stopom emisija, kao što su baterije. U okviru inicijative Battery Booster dodatno će se podupirati razvoj lanca opskrbe baterijama u EU-u. Predstojeće zakonodavstvo, kao što je Akt o ubrzavanju industrijske proizvodnje, imat će za cilj održavati europsku proizvodnju ključnih sastavnih dijelova električnih vozila koji se prodaju u EU-u, pa će javna potpora automobilskoj industriji ovisiti o kriterijima otpornosti i održivosti. Takvi su kriteriji moćan alat za potporu europskoj automobilskoj industriji. Također se očekuje se da će se u okviru Akta o ubrzavanju industrijske proizvodnje izraditi oznaka o intenzitetu ugljika industrijskih proizvoda, počevši od čelika, kao i parametri za oznaku „proizvedeno u EU-u”. Bit će važno uzeti u obzir te promjene gdje je to potrebno kako bi se osigurala dosljednost metodologija. Isto vrijedi i za upućivanje na „proizvedeno u EU-u” za male električne automobile.

– ETS2 kojim se povećava prelazak na vozila s nultim emisijama tako što se određuje cijena ugljika.

– Uredba o raspodjeli tereta, koja je i dalje ključna za strategiju EU-a za smanjenje emisija, s ciljem smanjenja od 40 % za 2030. za sektore izvan ETS-a u odnosu na 2005., dok države članice nastavljaju prilagođavati svoje nacionalne proračune i fleksibilne mogućnosti, a Unija prati napredak u ostvarivanju svojih klimatskih ciljeva.

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

Europa je uspostavila ambiciozan okvir za klimatski neutralno gospodarstvo do 2050. Plan za čistu industriju za cilj ima osigurati da EU postane konkurentno i privlačno mjesto za proizvodnju, među ostalim za energetski intenzivne sektore, i promicati čiste tehnologije i nove kružne poslovne modele kako bi se postigli dogovoreni ciljevi dekarbonizacije. Njihovom provedbom ojačat će se i energetska neovisnost EU-a o uvezenim fosilnim gorivima.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova ovog Prijedloga je 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 osobito borbi protiv klimatskih promjena. Na temelju članka 192. UFEU-a Unija je već donijela politike za rješavanje problema emisija CO_2 iz automobila i lakih gospodarskih vozila u okviru Uredbe (EU) 2019/631, koja je trenutačno na snazi od 1. siječnja 2020., i za pružanje informacija potrošačima o ekonomičnosti potrošnje goriva i emisijama CO_2 novih osobnih automobila koji se nude na prodaju ili leasing u okviru Direktive 1999/94/EZ.

- **Supsidijarnost**

Klimatske promjene prekogranični su problem za koji su potrebne koordinirane mjere EU-a koje mogu djelotvorno dopuniti i ojačati djelovanje na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Mjere EU-a opravdane su na temelju supsidijarnosti, u skladu s člankom 191. Ugovora iz Lisabona.

Budući da su standardne vrijednosti emisija CO_2 za vozila i zahtjevi za označivanje automobila utvrđeni na razini EU-a, ciljevi ove inicijative mogu se postići samo na razini Unije.

- **Proporcionalnost**

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

- **Odabir instrumenta**

Prijedlogom se predviđa izmjena Uredbe (EU) 2019/631 i stoga je uredba jedini odgovarajući pravni instrument.

Kad je riječ o označivanju vozila, Prijedlog stavlja izvan snage i zamjenjuju Direktivu 1999/94/EZ. Uzimajući u obzir nalaze evaluacije, glavne izmjene postojećih pravila i cilj poboljšanja funkcioniranja unutarnjeg tržišta, uredba je odgovarajući pravni instrument za zamjenu Direktive jer sadržava jasne, detaljne i izravno primjenjive odredbe. Nadalje, njome se osigurava istovremena i usklađena provedba pravnih zahtjeva u cijeloj Uniji.

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

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

Dionici se općenito slažu da je potrebno nastaviti s radom EU-a na dekarbonizaciji i da će elektrifikacija biti ključna za tranziciju i budućnost automobilske konkurentnosti EU-a. Međutim, neki dionici tvrde da je postojeći regulatorni okvir EU-a prestrog, što dovodi do rizika od problema za proizvođače vozila tijekom tranzicije. Stoga je primjereno ublažiti te rizike.

Evaluacija Direktive o označivanju automobila pokazala je da, iako je barem djelomično ostvarila svoje početne ciljeve informiranja potrošača o emisijama CO_2 iz novih automobila, više čimbenika ograničava izbor potrošača i njezin mogući učinak. Njezina će relevantnost biti dodatno ograničena s obzirom na veće uvođenje vozila s nultim emisijama, za koja su dosad dostavljene vrlo ograničene i neodgovarajuće informacije, i s obzirom na to da se potencijalni kupci vozila sve više oslanjaju na digitalne platforme za prikupljanje informacija prije kupnje.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je utvrdila nekoliko ključnih skupina dionika za savjetovanje, uključujući države članice (nacionalna i regionalna tijela), proizvođače vozila, dobavljače sastavnih dijelova i materijala, dobavljače goriva i energije, kupce vozila (privatne osobe, poduzeća, društva za upravljanje voznim parkom), nevladine organizacije za zaštitu okoliša, prijevoz i zaštitu potrošača te socijalne partnere.

Komisija je radi prikupljanja povratnih informacija od tih skupina objavila internetski poziv na očitovanje i javno savjetovanje od 7. srpnja do 10. listopada 2025. Održala je i sastanke s industrijskim udruženjima koja predstavljaju proizvođače vozila i sastavnih dijelova te dobavljače energije, bilateralne sastanke s tijelima država članica, socijalnim partnerima i nevladinim organizacijama te je pozvala dionike da dostave dokumente o stajalištu.

Na poziv na očitovanje za reviziju Uredbe o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije primljena su 963 odgovora, a na zasebni poziv na očitovanje za reviziju Direktive o označivanju automobila[7] primljeno je 39 odgovora. Javno savjetovanje provedeno na internetskim stranicama EU Survey[8] obuhvaćalo je reviziju Uredbe o standardnim vrijednostima emisija CO_2 za automobile i kombije te reviziju Direktive o označivanju automobila. Tijekom savjetovanja primljeno je 1115 odgovora, od kojih je 859 (77 %) bilo od građana EU-a, 120 (11 %) od društva ili poduzeća, od čega 57 (5 %) od MSP-ova, 76 (7 %) od poslovnih udruženja, 14 (1 %) od nevladinih organizacija, a ostatak od akademskih institucija, organizacija za zaštitu potrošača i sindikata.

Dionici su u odgovorima na javno savjetovanje izrazili razna mišljenja o ciljnim vrijednostima emisija CO_2. Neke države članice, lokalna tijela, nevladine organizacije za zaštitu okoliša, akademska zajednica i sektor električne energije smatraju da je stabilnost politike ključna. S druge strane, većina drugih ispitanika iz industrije, uz povratne informacije iz građanske kampanje, smatra da ciljevi za 2035. nisu ostvarivi zbog sporijeg uvođenja vozila s nultim emisijama od očekivanog. Predstavnici industrije općenito su se zalagali za to da se održivim obnovljivim gorivima i hibridnim električnim vozilima s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) dodijeli uloga u skladu s Uredbom o standardnim vrijednostima emisija CO_2 kako bi se povećala fleksibilnost i poboljšala tehnološka neutralnost, dok su nevladine organizacije i javna tijela uglavnom izrazili suprotno stajalište. Dionici iz industrije tražili su i veću fleksibilnost u primjeni novčanih kazni i predložili da one služe kao mehanizam potpore, a ne kao kaznena mjera. Građani i nevladine organizacije općenito su se zalagali za korištenje prihoda za potporu radnicima, razvoj infrastrukture za punjenje i mjere na strani potražnje.

Velika većina dionika podržala je usklađivanje i pojednostavnjenje označivanja vozila te dodavanje specifičnih informacija na oznaku za vozila s nultim emisijama, ali ne i drugih dodatnih informacija koje nisu lako dostupne, kao što je ukupni trošak vlasništva. Većina dionika smatra da je važno proširiti označivanje i na nove kombije. Organizacije za zaštitu potrošača pozvale su na proširenje područja primjene oznake na rabljene automobile.

---

7 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revizija-pravila-EU-a-o-oznacivanju-automobila_hr.

8 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_hr.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Kvantitativna procjena gospodarskih, društvenih i okolišnih učinaka opcija politike 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 karakteristika novog voznog parka lakih vozila proizlaze iz godišnjih podataka o praćenju koje su na temelju Uredbe (EU) 2019/631 dostavile države članice, a koje je prikupila Europska agencija za okoliš (EEA).

Dodatne su informacije prikupljene iz ugovora o uslugama naručenih od vanjskih izvođača.

- **Procjena učinka**

Komisija je provela procjenu učinka koja sadržava detaljnu analizu. Komisija je u procjeni učinka ocijenila usklađenost inicijative s ciljevima Europskog zakona o klimi, kako je propisano člankom 6. stavkom 4. te uredbe.

Razmotrene su razne opcije politike grupirane u tri glavne kategorije: (i) ciljne vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije te razne fleksibilne mogućnosti koje olakšavaju usklađenost (održiva obnovljiva goriva, OVC-HEV, višegodišnja usklađenost, olakšice za male električne automobile), (ii) financijska potpora primjenom novčanih kazni, (iii) označivanje vozila.

Utvrđena je najpoželjnija kombinacija opcija koje se odnose na ciljeve i fleksibilne mogućnosti, što osigurava veću fleksibilnost i tehnološku neutralnost, a istodobno se zadržava snažan signal za dugoročna ulaganja u mobilnost s nultom stopom emisija. Kad je riječ o označivanju vozila, prednost se daje opciji koja obuhvaća najširi raspon rabljenih vozila.

Najpoželjnija opcija u vezi s ciljnim vrijednostima emisija CO_2 i fleksibilnim mogućnostima donosi koristi za proizvođače u razdoblju 2030. – 2034. Osim toga, uz zadržavanje ciljeva smanjenja od 100 % za 2035., povećava se tehnološka neutralnost prepoznavanjem uloge OVC-HEV vozila i održivih obnovljivih goriva nakon 2035. To će potaknuti kontinuirana ulaganja u tehnologije koje nisu pogonski sklopovi s nultim emisijama i njihov razvoj, a koje mogu biti korisne za posebne primjere uporabe i/ili za prijelaznu fazu, što bi moglo poduprijeti i konkurentnost nekih europskih proizvođača na drugim tržištima. Kako je prikazano u procjeni, energetske i klimatske posljedice najpoželjnije opcije su ograničene, posebno zbog ugrađenih zaštitnih mjera. S obzirom na navedeno, inicijativa je u skladu s ciljem klimatske neutralnosti EU-a do 2050. i klimatskim ciljem za 2030. te napretkom u prilagodbi.

Najpoželjnija opcija za ciljne vrijednosti za CO_2 i fleksibilne mogućnosti podrazumijeva neke dodatne ukupne troškove sustava (kapitalni troškovi, troškovi goriva i drugi operativni troškovi), ali ne predstavlja značajne promjene u odnosu na osnovni scenarij.

Očekuje se da će regulatorna fleksibilnost predviđena inicijativom povećati kratkoročnu konkurentnost. Najpoželjnija opcija uključuje elemente kojima se nastoji postići potrebna ravnoteža između regulatorne fleksibilnosti i poboljšane tehnološke neutralnosti, s jedne strane, te održavanja predvidljivosti i stabilnosti dugoročnog signala za vozila s nultim emisijama, s druge strane.

.

Najpoželjnija opcija označivanja vozila potencijalnim kupcima vozila s nultim emisijama pružit će prikladnije informacije i osigurati da usklađivanje dizajna oznake na razini EU-a zapravo dovede do pojednostavnjenja i na jednak način obuhvati sva rabljena vozila. Zahvaljujući usklađivanju države članice neće morati dizajnirati vlastite oznake, što će rezultirati uštedama troškova za nacionalna tijela.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

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

U usporedbi s postojećom Uredbom ne očekuje se da će Prijedlog povećati administrativne troškove koji proizlaze iz zakonodavstva. Osim toga, on ne povećava složenost pravnog okvira.

- **Temeljna prava**

Prijedlog poštuje temeljna prava i načela posebno iz Povelje Europske unije o temeljnim pravima. Konkretno, doprinosi cilju visoke razine zaštite okoliša u skladu s načelom održivog razvoja iz članka 37. Povelje Europske unije o temeljnim pravima[9].

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Zakonodavni financijski izvještaj u kojem se utvrđuju posljedice za proračunske, ljudske i administrativne resurse bio je priložen prijedlogu na temelju kojeg su donesene Uredba (EU) 2019/631 i njezina zadnja revizija u Uredbi (EU) 2023/851.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Ovim se Prijedlogom ne mijenja sadržaj pravila, ocjena provedbe ostaje ista kao i za prijedlog na temelju kojeg je donesena Uredba (EU) 2019/631, izmijenjena Uredbom (EU) 2023/851.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 1. sadržava sljedeće predložene izmjene:

– Člankom 1. stavkom 1. mijenja se članak 1. kako bi se ciljna vrijednost emisija CO_2 za 2030. za sve kombije u EU-u smanjila s 50 % na 40 % u odnosu na 2021., a ciljna vrijednost emisija CO_2 za sve automobile i kombije u EU-u za 2035. sa 100 % na 90 %. Također se označivanje vozila dodaje predmetu Uredbe.

– Člankom 1. stavkom 2. mijenja se članak 2. stavak 1. točka (b) kako bi se pojasnilo da se sva vozila s nultim emisijama (uključujući N1 i N2) čija je masa bez mase baterije manja od 2840 kg stvarno uzimaju u obzir pri procjeni usklađenosti s ciljnim vrijednostima emisija CO_2 utvrđenima u ovoj Uredbi. Također se proširuje područje primjene kako bi se uključilo označivanje vozila.

– Člankom 1. stavkom 3. mijenja se članak 3. kako bi se pojasnila definicija „ispitne mase” i uvele definicije relevantne za odredbe o označivanju vozila.

– Člankom 1. stavkom 4. mijenja se članak 4. kako bi se uvela višegodišnja usklađenost. Člankom 1. stavkom 7. mijenja se članak 6., a člankom 1. stavkom 9. mijenja se članak 8. kako bi se uvele posljedične promjene.

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

– Člankom 1. stavkom 5. mijenja se članak 5. kako bi se predvidjele olakšice za mala električna vozila proizvedena u EU-u.

– Člankom 1. stavkom 6. uvode se nove odredbe o ulozi određenih održivih obnovljivih goriva.

– Člankom 1. stavkom 6. uvode se nove odredbe o ulozi niskougljičnog čelika proizvedenog u EU-u.

– Člankom 1. stavcima 10. i 14. predviđaju se novi članci 15.a i 15.b te novi Prilog III.a, u kojima se utvrđuju pravila za označivanje vozila.

2025/0420 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova laka vozila i označivanja vozila te o stavljanju izvan snage Direktive 1999/94/EZ

(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[10],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[11],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Donošenjem Uredbe (EU) 2021/1119 (Europski zakon o klimi) Unija je u zakonodavstvo uključila obvezujući cilj klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu do 2050. kako bi se emisije do te godine smanjile na nultu neto stopu, kao i cilj postizanja negativnih emisija nakon toga, utvrdila je obvezujući prijelazni klimatski cilj Unije za 2030. i odredbe za utvrđivanje prijelaznog klimatskog cilja na razini Unije za 2040.

(2) Kako bi se postigao cilj klimatske neutralnosti, nužno je, među ostalim, osigurati i podupirati konkurentnost i otpornost europske industrije, osigurati tranzicijske putove koji se temelje na najboljim dostupnim troškovno učinkovitim, sigurnim i prilagodljivim tehnologijama, staviti veći naglasak na pravednu tranziciju, osigurati pošteno tržišno natjecanje s međunarodnim partnerima i dekarbonizirati energetski sustav iskorištavanjem svih energetskih rješenja s nultim i niskim emisijama ugljika.

(3) Planom za čistu industriju i Industrijskim akcijskim planom za europski automobilski sektor Unija je stvorila uvjete za uspješnu tranziciju, s naglaskom na dekarbonizaciji i industrijskoj obnovi, uključujući mehanizme potpore za europsku industriju, europske zahtjeve u pogledu sadržaja baterijskih članaka i sastavnih dijelova u električnim vozilima koja se prodaju u Uniji, bolji pristup javnom i privatnom financiranju, jednake uvjete na globalnoj razini i jasne uvjete koji omogućuju uvođenje i širenje čistih tehnologija radi jačanja industrijske konkurentnosti i inovacija u Uniji.

---

[10] SL C , , str. .

[11] SL C , , str. .

(4) Automobilski sektor ključan je stup gospodarstva Unije i nalazi se na kritičnoj prekretnici jer se suočava sa žestokom globalnom konkurencijom i temeljitim strukturnim preobrazbama u dekarbonizaciji i digitalizaciji. Put prema mobilnosti s nultom stopom emisija zahtijeva integrirani pristup koji kombinira smanjenje emisija CO_2, industrijsku konkurentnost, socijalnu pravednost i tehnološko vodstvo. Kako bi se osiguralo da ta preobrazba ojača konkurentnost automobilskog ekosustava Unije uz istodobno poštovanje njezinih okolišnih i socijalnih ambicija, Komisija je 5. ožujka 2025. donijela Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor.

(5) Laka gospodarska vozila kupuju se i koriste u profesionalnom kontekstu. U nekim specifičnim primjerima uporabe uvođenje vozila s nultim emisijama u tom segmentu moglo bi kratkoročno naići na prepreke. Stoga je primjereno prilagoditi ciljnu vrijednost emisija CO_2 za ta vozila za 2030. kako bi se osiguralo da proizvođači i dalje mogu ulagati, posebno u prelazak na vozila s nultim emisijama.

(6) Poticanje razvoja i proizvodnje malih električnih automobila u EU-u osigurat će cjenovnu pristupačnost i pristup čistoj mobilnosti za potrošače te povećati konkurentnost i održivost europskog automobilskog sektora. Stoga je primjereno poticati razvoj malih električnih automobila proizvedenih u EU-u tako što će se pružati poticaji u obliku jedinica CO_2 za proizvođače koji takva vozila stavljaju na tržište Unije.

(7) Iako je vrlo važno da ciljne vrijednosti emisija CO_2 i dalje potiču prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija i stvaraju sigurnost i predvidljivost za takva ulaganja, nedostatak regulatorne fleksibilnosti može stvoriti poteškoće za proizvođače vozila ako ograniči njihove mogućnosti usklađivanja. Stoga je primjereno poduprijeti tehnološki neutralan pristup osiguravanjem regulatorne fleksibilnosti za tehnologije koje nemaju nultu stopu emisija.

(8) Kako bi se osigurale dodatne fleksibilne mogućnosti, u razdoblju od 2030. do 2032. proizvođači bi trebali osigurati da prosječne specifične emisije CO_2 njihovih vozila ne prelaze ciljnu vrijednost emisija, koja se izračunava kao prosjek njihovih godišnjih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija tijekom tog razdoblja. Usklađenost s ciljnim vrijednostima trebala bi se procijeniti na kraju razdoblja za svakog pojedinačnog proizvođača. Premije za prekomjerne emisije trebalo bi izračunati u skladu s tim.

(9) Ciljna vrijednost smanjenja emisija za cijeli vozni park od 2035. smanjuje se sa 100 % na 90 %, pod uvjetom da se preostale emisije kompenziraju korištenjem jedinica za niskougljični čelik ili jedinica za održiva obnovljiva goriva.

(10) Korištenje jedinica za niskougljični čelik i jedinica za održiva obnovljiva goriva trebalo bi ograničiti kako bi se očuvala ulaganja u lanac vrijednosti s nultim emisijama. Tim se jedinicama, u kombinaciji s ciljnom vrijednošću smanjenja emisija od 90 %, podupire opći cilj klimatske neutralnosti tako što se omogućuje kompenzacija emisija do 10 % ciljne vrijednosti za 2021. za cijeli vozni park EU-a od 2035.

(11) Komisija bi 2035. i svakih pet godina nakon toga trebala procijeniti djelotvornost Uredbe kako bi se održala usklađenost s obvezujućim ciljem klimatske neutralnosti do 2050. utvrđenim u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća („Zakon o klimi”).

(12) Primjereno je omogućiti priznavanje ušteda emisija iz održivih obnovljivih goriva u standardnim vrijednostima emisija CO_2 kako bi se osigurale dodatne fleksibilne mogućnosti za proizvođače i poduprla ulaganja u razvoj vrijednosnog lanca održivih

obnovljivih goriva. Takva će goriva i dalje imati ulogu u dekarbonizaciji prometa. Kako bi se poduprle inovativne tehnologije, postojeći okvir na temelju Direktive (EU) 2018/2001 uključuje obvezujuće ciljeve za napredna biogoriva u prometu. Provedba napreduje, ali sporo. Preispitivanje Direktive (EU) 2018/2001 planirano je za kraj 2026., a u njemu će se procijeniti ostvareni napredak i potreba za ažuriranjem budućeg okvira za biogospodarstvo.

(13) Promicanje niskougljičnog čelika bitno je za postizanje klimatskih ciljeva Unije uz istodobno jačanje njezine industrijske konkurentnosti i strateške autonomije. Budući da je automobilski sektor jedan od glavnih potrošača čelika, primjereno je poticati korištenje niskougljičnog čelika u proizvodnji vozila kako bi se stvorilo vodeće tržište. Stoga bi proizvođači, kako bi nakon 2035. kompenzirali emisije CO_2 svojih novih vozila, koje još nisu kompenzirane korištenjem održivih obnovljivih goriva, trebali moći koristiti jedinice EU-a za niskougljični čelik.

(14) Kako bi se proizvođačima lakih gospodarskih vozila pružila veća sigurnost, trebalo bi osigurati tehničku prilagodbu formule koja ciljnu vrijednost specifičnih emisija proizvođača prilagođava ovisno o prosječnoj ispitnoj masi voznog parka EU-a.

(15) U evaluaciji Direktive o označivanju automobila zaključeno je da oznake nisu usklađene u svim državama članicama, da potencijalni kupci vozila, kombija i rabljenih vozila s nultim i niskim emisijama nisu primjereno informirani u skladu s postojećim pravilima i da se potrošači sve više oslanjaju na digitalne alate, dok su postojeća pravila usmjerena na fizička prodajna mjesta, s papirnatim vodičima i posterima. Stoga je potrebno revidirati i ažurirati Direktivu 1999/94/EZ.

(16) Oznaka vozila s informacijama relevantnima za vozila s nultim emisijama trebala bi biti dostupna kako bi potencijalni kupci vozila mogli donositi informirane odluke o kupnji. Osim toga, oznaka vozila trebala bi biti dostupna ne samo za nove osobne automobile, već i za potencijalne kupce kombija i rabljenih vozila, kako bi se osiguralo da su i potencijalni kupci tih vozila primjereno informirani.

(17) Oznaka za pojedinačna vozila trebala bi sadržavati najvažnije informacije iz certifikata o sukladnosti. Osim toga, ona bi potrošačima trebala pružiti mogućnost pristupa dodatnim informacijama. U budućnosti, s razvojem tehničkih zahtjeva, praćenja i izvješćivanja te dostupnih podataka, dodatne informacije mogle bi, na primjer, kupcima pružiti uvid u učinkovitost punjivih hibridnih vozila ovisno o ponašanju korisnika u smislu udjela vožnje u električnom načinu rada.

(18) S obzirom na to da se kupci vozila sve više oslanjaju na digitalne alate i kako bi se potrošačima omogućila usporedba različitih modela vozila, među ostalim od različitih proizvođača, informacije o svim modelima vozila za koje se nova vozila stavljaju na tržište Unije trebale bi biti dostupne u bazi podataka o proizvodima.

(19) Zahtjevi za označivanje vozila trebali bi se primjenjivati na proizvođače i trgovce vozila ili bilo koje druge fizičke ili pravne osobe koje u okviru trgovačke djelatnosti stavljaju vozila na raspolaganje na tržištu, čime se isključuju privatne osobe koje povremeno prodaju rabljene automobile.

(20) Zahtjeve za označivanje vozila trebalo bi uključiti u Uredbu (EU) 2019/631 kako bi se zaštitila njihova dosljedna i usklađena primjena u cijeloj Uniji.

(21) Kako bi se utvrdile metode za određivanje kriterija na temelju kojih se smatra da je automobil proizveden u EU-u, a čelik niskougljičan, te kako bi se izmijenio Prilog koji se odnosi na označivanje vozila, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi se

uzeo u obzir tehnološki i zakonodavni razvoj, kao i razvoj u pogledu informiranja potrošača. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, 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 kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(22) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi s utvrđivanjem detaljnih pravila i postupaka u skladu s kojima će proizvođači pratiti sve podatke potrebne za izračun jedinica za niskougljični čelik i izvješćivati o njima te operativnih pojedinosti baze podataka o proizvodima za označivanje vozila. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.

(23) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno pružanje dodatnih fleksibilnih mogućnosti proizvođačima vozila u pogledu njihove usklađenosti uz istodobno zadržavanje razine ambicije ciljnih vrijednosti smanjenja CO_2 te usklađivanje i ažuriranje zahtjeva za označivanje vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega i učinaka djelovanja oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

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

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.
Izmjene Uredbe (EU) 2019/631

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

1. članak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 5. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 40 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela B Priloga I.”;

(b) stavak 5.a zamjenjuje se sljedećim:

„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 90 % 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 90 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela B Priloga I.”;

(c) stavak 7. dodaje se kako slijedi:

„7. U ovoj se Uredbi utvrđuju pravila o označivanju vozila kako bi se osiguralo da se potencijalnim kupcima stave na raspolaganje relevantne informacije o osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima koji se nude na prodaju ili leasing u Uniji.”;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. točki (b) tekst nakon točke sa zarezom zamjenjuje se sljedećim:

„u slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N, 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 referentna masa umanjena za masu sustava za pohranu energije ne prelazi 2840 kg.”;

(b) dodaje se sljedeći stavak 5.:

„5. Članci 15.a i 15.b ove Uredbe primjenjuju se na sva vozila kategorija M1 i N1, kako su definirane u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858, koja se nude na prodaju ili leasing u Uniji i koja su homologirana u skladu sa svjetski usklađenim postupkom testiranja za laka vozila utvrđenim u Uredbi Komisije (EU) 2017/1151.”

3. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (l) zamjenjuje se sljedećim:

„(l) „ispitna masa” ili „TM” znači ispitna masa osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila kako je navedena u certifikatu o sukladnosti i definirana u stavku 3.2.25. Pravilnika UN-a br. 154;”;

(b) dodaju se sljedeće točke (n) do (r):

„(n) „vozilo s nultim emisijama” znači osobni automobil ili lako gospodarsko vozilo s emisijama iz ispušne cijevi od 0 g CO_2/km, kako je utvrđeno u skladu s primjenjivim postupkom EU homologacije;

(o) „oznaka vozila” znači grafički dijagram u tiskanom ili elektroničkom obliku koji je u skladu sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi;

(p) „prodajno mjesto” znači mjesto na kojem se vozila izlažu ili nude na prodaju ili najam potencijalnim kupcima, uključujući trgovačke sajmove na kojima se vozila predstavljaju javnosti;

(q) „promotivni materijal” znači svaki oblik informacija u tiskanom ili elektroničkom obliku, na internetu ili uživo, koji se koristi za prodaju ili leasing vozila ili za promidžbu, oglašavanje ili promociju vozila koja se nude na prodaju ili leasing široj javnosti ili potencijalnom kupcu;

(r) „model vozila” znači skupina vozila koja pripadaju istom tipu, varijanti i izvedbi kako je utvrđeno u dijelu B Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858.”;

4. članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. točki (c) dodaje se sljedeći tekst:

„Osim toga, počevši od 2035. proizvođač osigurava i da njegove prosječne specifične emisije CO_2 ne premašuju zbroj njegovih jedinica za gorivo iz članka 5.a i njegovih jedinica za niskougljični čelik iz članka 5.b.”;

(b) stavak 1.a zamjenjuje se sljedećim:

„1.a Odstupajući od stavka 1., za razdoblja koja obuhvaćaju kalendarske godine od 2025. do 2027. i kalendarske godine od 2030. do 2032. proizvođač, uključujući kad je član udruženja,

osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO_2 tijekom tih razdoblja ne premašuju njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija tijekom tih razdoblja.

Te prosječne specifične emisije CO_2 izračunavaju se kao prosjek godišnjih prosječnih specifičnih emisija CO_2 u predmetnom razdoblju ponderiran u skladu s brojem novoregistriranih vozila proizvođača u svakoj kalendarskoj godini.

Ciljna vrijednost specifičnih emisija izračunava se kao prosjek godišnjih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u predmetnom razdoblju utvrđenih u skladu s točkom 6.3. dijela A ili dijela B Priloga I. ili, ako je proizvođaču odobreno odstupanje na temelju članka 10., u skladu s tim odstupanjem, ponderiran u skladu s brojem novoregistriranih vozila proizvođača u svakoj kalendarskoj godini.

Za svaku kalendarsku godinu u kojoj je proizvođač bio uključen u udruženje, godišnje prosječne specifične emisije CO_2 i godišnja ciljna vrijednost specifičnih emisija koje treba upotrijebiti za te izračune vrijednosti su za to udruženje.”;

5. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 5.*
Olakšice za mala vozila s nultim emisijama

1. Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača svako novo vozilo s nultim emisijama kategorije M1 koje je označeno kao malo električno vozilo u skladu s točkom 2.4. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 i proizvedeno u EU-u računa se kao 1,3 vozila.

2. Svaka država članica za svaku kalendarsku godinu u okviru svojih obveza u skladu s člankom 7. za svako novo vozilo s nultim emisijama kategorije M1 bilježi i dostavlja Komisiji informacije o tome je li vozilo označeno kao malo električno vozilo u skladu s točkom 2.4. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 i je li proizvedeno u EU-u, kao i o vrijednosti parametara kojima se utvrđuje takva sukladnost.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem metodologije za određivanje kriterija na temelju kojih se smatra da je automobil proizveden u EU-u.

3. Stavak 1. ne primjenjuje se na proizvođače koji su se udružili, osim ako su svi proizvođači u udruženju dio iste skupine povezanih proizvođača.”;

6. umeću se sljedeći članci 5.a i 5.b:

„Članak 5.a
Uloga održivih obnovljivih goriva

1. Komisija od 2035. za svakog proizvođača izračunava jedinice za gorivo na temelju ušteda emisija stakleničkih plinova ostvarenih korištenjem goriva iz stavka 2., kako je utvrđeno u skladu s točkom 7. dijelova A i B Priloga I., kako bi se kompenzirale emisije iz novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Te jedinice za gorivo izračunavaju se uzimajući u obzir količinu takvih goriva stavljenih na tržište Unije

za cestovni promet i njihov intenzitet emisija stakleničkih plinova, kako je izračunano u skladu s člancima 29.a i 31. Direktive (EU) 2018/2001 i kako je navedeno u bazi podataka Unije uspostavljenoj na temelju članka 31.a te direktive, udio goriva za cestovni promet koji se koristi u osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima, prosječnu kilometražu vozila prijeđenu tijekom životnog vijeka i broj registriranih vozila.

2. Prihvatljiva su obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla kako su definirana u članku 2. stavku 36. Direktive (EU) 2018/2001 koja ispunjavaju kriterije iz članka 29.a te direktive, biogoriva kako su definirana u članku 2. stavku 33. te direktive i bioplin kako je definiran u članku 2. stavku 28. te direktive, koja su proizvedena od sirovina navedenih u Prilogu IX. toj direktivi i ispunjavaju kriterije iz članka 29. te direktive.

3. Jedinice iz svih goriva iz stavka 2. ne smiju smanjiti prosječne specifične emisije CO_2 proizvođača za više od 3 % ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2021., kako je utvrđeno u točki 6.0. dijelova A i B Priloga I.

Jedinice iz količina biogoriva i bioplina proizvedenih iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 ne smiju smanjiti prosječne specifične emisije CO_2 proizvođača za više od 1 % ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2021., kako je utvrđeno u točki 6.0. dijelova A i B Priloga I.

4. Stavak 1. ne primjenjuje se na proizvođače koji su se udružili, osim ako su svi proizvođači u udruženju dio iste skupine povezanih proizvođača.

Članak 5.b
Uloga niskougljičnog čelika

1. Proizvođač od 2035. dobiva jedinice za niskougljični čelik proizveden u EU-u („jedinice za niskougljični čelik”) radi kompenzacije emisija iz novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u kalendarskoj godini.

2. Stavak 1. ne primjenjuje se na vozila čiji je doprinos prosječnim emisijama obuhvaćen člankom 5.a.

.

3. Jedinice za niskougljični čelik izračunavaju se uzimajući u obzir količinu i intenzitet emisija CO_2, izračunano na temelju metodologije utvrđene u skladu sa stavkom 6., niskougljičnog čelika proizvedenog u Europi koji se koristi u novim osobnim automobilima ili novim lakim gospodarskim vozilima proizvođača registriranima u Uniji u kalendarskoj godini, broj vozila registriranih u kalendarskoj godini i kilometražu vozila prijeđenu tijekom životnog vijeka, u skladu s točkom 7. dijelova A i B Priloga I.
4. Jedinice za niskougljični čelik ne smiju smanjiti prosječne specifične emisije CO_2 proizvođača za više od 7 % ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2021., kako je utvrđeno u točki 6.0. dijelova A i B Priloga I.
5. Komisija provedbenim aktima određuje detaljna pravila i postupke u skladu s kojima će proizvođači pratiti sve podatke potrebne za izračun jedinica za niskougljični čelik i izvješćivati o njima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem metodologije za određivanje značajki niskougljičnog čelika i intenziteta emisija CO_2 iz čelika i osnovnog čelika kao referentne točke za izračun jedinica za niskougljični čelik.

7. Stavak 1. ne primjenjuje se na proizvođače koji su se udružili, osim ako su svi proizvođači u udruženju dio iste skupine povezanih proizvođača.”;

7. u članku 6. stavku 2. zadnja rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupajući od prvog podstavka, sporazum o udruživanju koji obuhvaća kalendarsku godinu 2025. ili 2026. može biti sklopljen do 31. prosinca 2027., a sporazum o udruživanju koji obuhvaća kalendarsku godinu 2030. ili 2031. može biti sklopljen do 31. prosinca 2032.”;

8. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 5. nakon prve rečenice umeće se sljedeća rečenica:

„Proizvođači odgovorni za manje od 1000 novih osobnih automobila ili za manje od 1000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini Komisiji dostavljaju potpune informacije o svim svojim povezanim poduzećima u smislu članka 3. stavka 2., osim ako su prethodno dostavili takve informacije i od tada nije bilo promjena.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 6.b:

„6.b Svaki proizvođač imenuje kontaktnu točku za potrebe korespondencije iz ovog članka.”;

9. članak 8. mijenja se kako slijedi:

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

„Odstupajući od prvog podstavka, za kalendarske godine od 2025. do 2027. i od 2030. do 2032. Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije svakom proizvođaču čije prosječne specifične emisije CO_2 tijekom tog razdoblja prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija u tom razdoblju.”;

(b) dodaje se sljedeći stavak 5.:

„Odstupajući od stavaka 1. i 2., za svaku kalendarsku godinu počevši od 2035. Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije proizvođaču ili voditelju udruženja, ovisno o slučaju, ako prosječne specifične emisije CO_2 proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija ili njegove prosječne specifične emisije CO_2 prelaze zbroj njegovih jedinica za gorivo iz članka 5.a i njegovih jedinica za niskougljični čelik iz članka 5.b.

Premija za prekomjerne emisije izračunava se primjenom sljedeće formule:

(prosječne specifične emisije CO_2 – (jedinice za gorivo + jedinice za niskougljični čelik) × 95 EUR) × broj novoregistriranih vozila.

U navedenom izračunu zbroj jedinica za gorivo i jedinica za niskougljični čelik ne smije premašiti 10 % cilja EU-a za 2021.”;

10. u članku 15. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija 2035. i svakih pet godina nakon toga ocjenjuje djelotvornost Uredbe u postizanju mobilnosti s nultom stopom emisija. Komisija također procjenjuje učinak, izvedivost i primjerenost uključivanja zahtjeva za lokalni sadržaj, posebno na temelju provedbe relevantnog zakonodavstva EU-a. Uzimajući u obzir tržišni i tehnološki razvoj, Komisija prema potrebi preispituje i mijenja ovu Uredbu, posebno u pogledu prilagodbi ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park kako bi se održala usklađenost s obvezujućim ciljem

klimatske neutralnosti do 2050. utvrđenim u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća.”

11. umeću se sljedeći članci 15.a i 15.b:

„Članak 15.a
Obveze proizvođača i distributera u pogledu označivanja vozila

1. Distributeri osiguravaju da je oznaka vozila, kako je utvrđena u dijelu 2. Priloga III.a, pričvršćena ili izložena na jasno vidljiv i potpuno čitljiv način u blizini svakog vozila koje se nudi na prodaju ili leasing na njihovim prodajnim mjestima.

Oznaka vozila mora sadržavati informacije navedene u Prilogu III.a dijelu 2. koje odgovaraju vozilu na koje se odnosi.

Uz oznaku vozila distributer obavješćuje potencijalnog kupca rabljenog vozila s nultim emisijama ili hibridnog električnog vozila s punjenjem iz vanjskog izvora o trenutačnom stanju očuvanosti pogonske baterije vozila na temelju informacija dostupnih na zaslonu vozila u skladu s Prilogom VI. Uredbi (EU) 2025/1707.

2. Ovisno o slučaju, proizvođači i distributeri osiguravaju da je na svakom promotivnom materijalu povezanom s prodajom ili leasingom pojedinačnih vozila prikazana oznaka vozila, kako je utvrđeno u dijelu 2. Priloga III.a, za svako vozilo, među ostalim za vozila koja se nude na prodaju ili leasing na internetu.

Ako se promotivni materijal odnosi na jedan ili više modela vozila, mora sadržavati vrijednosti svih vozila na koja se odnosi ili raspon između najnižih i najviših vrijednosti svih vozila na koja se odnosi, za sve tehničke parametre navedene u Prilogu III.a dijelu 2.

Ako se promotivnim materijalom koji se distribuira elektroničkim putem potrošačima omogućuje konfiguracija određenog vozila, kao što su internetski konfiguratori automobila, potrošačima se mora jasno pokazati kako razna oprema i dodatne opcije utječu na vrijednosti svih tehničkih parametara navedenih u dijelu 2. Priloga III.a.

3. Najkasnije 12 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe Komisija uspostavlja bazu podataka o proizvodima koja je javno dostupna i pruža informacije o označivanju vozila za modele vozila stavljene na tržište.

Komisija je ovlaštena provedbenim aktima utvrditi operativne pojedinosti baze podataka o proizvodima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

4. Proizvođači u bazu podataka o proizvodima bez nepotrebne odgode unose informacije iz dijela 3. Priloga III.a za svaki model vozila za koji se nove jedinice stavljaju na tržište.

Proizvođači osiguravaju da su informacije unesene u bazu podataka o proizvodima ispravne i točne te ih prema potrebi ažuriraju.

5. Proizvođači i distributeri ne stavljaju na raspolaganje niti prikazuju oznake koje oponašaju oznaku vozila predviđenu ovom Uredbom, kao ni oznake, znakove, simbole ili natpise vozila koji nisu u skladu s ovom Uredbom i koji bi mogli zavarati ili zbuniti krajnje korisnike u pogledu informacija utvrđenih u Prilogu III.a.

6. Ako pružatelj usluga iz članka 6. Uredbe (EU) 2022/2065 dopušta prodaju vozila na svojim internetskim stranicama, taj pružatelj usluga omogućuje prikaz oznake vozila u skladu sa stavkom 2.

7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene zahtjeva u pogledu podataka i parametara podataka utvrđenih u dijelovima 2. i 3. Priloga III.a kako bi se u bazu podataka o proizvodima uključile dodatne informacije relevantne za potrošače i utvrdila metodologija za određivanje parametra „proizvedeno u Europi”.

Članak 15.b
Obveze država članica u pogledu označivanja vozila

1. Države članice imenuju tijelo za nadzor tržišta u skladu s Uredbom (EU) 2019/1020, koje je odgovorno za osiguravanje usklađenosti s mjerama iz članka 15.a. Tijela za nadzor tržišta mogu sebi nadoknaditi troškove provjere dokumenata u slučajevima neusklađenosti s relevantnim člancima ove Uredbe.

2. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama i provedbenim mehanizmima koji se primjenjuju na povrede odredaba o označivanju vozila i poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Sankcije moraju biti djelotvorne, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice najkasnije 12 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu. ”;

12. članak 17. stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Delegirani akt donesen na temelju članka 5.a stavka 5., članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2., članka 15. stavaka 8. i 9. i članka 15.a stavka 7. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;

13. Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi;

14. Prilog III.a umeće se u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi.

Članak 2.
Stavljanje izvan snage

Direktiva 1999/94/EZ stavlja se izvan snage.

Članak 3.
Stupanje na snagu

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

Članak 1. stavak 5. primjenjuje se od 1. siječnja [*Ured za publikacije: unijeti godinu nakon datuma početka primjene skupnog paketa za automobilsku industriju*].

Članak 1. stavak 11. i članak 2. primjenjuju se od [*datum: 12 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe*].

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

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednik*

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKIM I DIGITALNIM ASPEKTIMA ZAKONODAVNOG PRIJEDLOGA

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE 3
1.1. Naslov prijedloga/inicijative 3
1.2. Predmetna područja politike 3
1.3. Ciljevi 3
1.3.1. Opći ciljevi 3
1.3.2. Specifični ciljevi 3
1.3.3. Očekivani rezultati i učinak 3
1.3.4. Pokazatelji uspješnosti 3
1.4. Prijedlog/inicijativa odnosi se na: 4
1.5. Obrazloženje prijedloga/inicijative 4
1.5.1. Potrebe koje treba zadovoljiti kratkoročno ili dugoročno, uključujući detaljan vremenski okvir provedbe inicijative 4
1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ovog odjeljka „dodana vrijednost sudjelovanja EU-a" je vrijednost koja proizlazi iz djelovanja EU-a i dodatna je u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same. 4
1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava 4
1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima 5
1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele 5
1.6. Trajanje prijedloga/inicijative i njegova/njezina financijskog učinka 6
1.7. Planirani načini izvršenja proračuna 6
2. MJERE UPRAVLJANJA 8
2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja 8
2.2. Sustavi upravljanja i kontrole 8
2.2.1. Obrazloženje načina izvršenja proračuna, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole 8
2.2.2. Informacije o utvrđenim rizicima i sustavima unutarnje kontrole uspostavljenima za ublažavanje rizika 8
2.2.3. Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrola i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju) 8
2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti 9
3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE 10

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak 10
3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva 12
3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje 12
3.2.1.1. Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna 12
3.2.1.2. Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda 17
3.2.2. Procijenjena ostvarenja financirana odobrenim sredstvima za poslovanje 22
3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva 24
3.2.3.1. Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna 24
3.2.3.2. Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda 24
3.2.3.3. Ukupna odobrena sredstva 24
3.2.4. Procijenjene potrebe za ljudskim resursima 25
3.2.4.1. Financirano iz izglasanog proračuna 25
3.2.4.2. Financirano iz vanjskih namjenskih prihoda 26
3.2.4.3. Ukupne potrebe za ljudskim resursima 26
3.2.5. Pregled procijenjenog učinka na ulaganja povezana s digitalnom tehnologijom 28
3.2.6. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom 28
3.2.7. Doprinos trećih strana 28
3.3. Procijenjeni učinak na prihode 29
4. DIGITALNI ASPEKTI 29
4.1. Zahtjevi relevantni za digitalizaciju 30
4.2. Podaci 30
4.3. Digitalna rješenja 31
4.4. Procjena interoperabilnosti 31
4.5. Mjere za potporu digitalnoj provedbi 32

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 i stavljanju izvan snage Direktive 1999/94/EZ

1.2. Predmetna područja politike

Klimatska politika

1.3. Ciljevi

1.3.1. Opći ciljevi

Cilj prijedloga je osigurati:

1. dodatne fleksibilne mogućnosti za proizvođače kako bi se podržao prelazak na mobilnost s nultim emisijama;

2. usklađena ažurirana pravila za označivanje emisija CO_2.

1.3.2. Specifični ciljevi

Specifični su ciljevi Prijedloga:

1. proizvođačima omogućiti veću fleksibilnost u postizanju ciljnih vrijednosti emisija CO_2;

2. poboljšati tehnološku neutralnost standardnih vrijednosti emisija CO_2;

3. zadržati doprinos standardnih vrijednosti emisija CO_2 postizanju klimatskih ciljeva iz Europskog zakona o klimi;

4. održati sigurnost i predvidljivost za proizvođače i ulagače u vrijednosnom lancu mobilnosti s nultom stopom emisija;

5. uvesti usklađene informacije za potrošače, među ostalim za vozila s nultim emisijama.

1.3.3. Očekivani rezultati i učinak

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

Najpoželjnija kombinirana opcija u vezi s ciljnim vrijednostima emisija CO_2 i fleksibilnim mogućnostima donosi koristi za proizvođače u razdoblju 2030. – 2034. Osim toga, uz zadržavanje ciljeva od 100 % za 2035., povećava se tehnološka neutralnost priznavanjem uloge OVC-HEV vozila, održivih obnovljivih goriva i niskougljičnog čelika nakon 2035. To će potaknuti kontinuirana ulaganja u tehnologije koje nisu pogonski sklopovi s nultim emisijama i njihov razvoj, a koje mogu biti korisne za posebne primjere uporabe i/ili za prijelaznu fazu, što bi moglo poduprijeti i konkurentnost nekih europskih proizvođača na drugim tržištima. Kako je prikazano u procjeni, energetske i klimatske posljedice najpoželjnije opcije su ograničene, posebno zbog ugrađenih zaštitnih mjera. S obzirom na navedeno, inicijativa je u skladu s ciljem klimatske neutralnosti EU-a do 2050. i klimatskim ciljem za 2030. te napretkom u prilagodbi.

1.3.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća.

Utvrđeni su sljedeći pokazatelji: (procjena učinka)

- 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,
- emisije stakleničkih plinova iz automobila i kombija pratit će se u okviru godišnjih inventara emisija stakleničkih plinova država članica,
- broj i udio novoregistriranih vozila s nultim i niskim emisijama pratit će se na temelju godišnjih podataka o praćenju koje dostavljaju države članice,
- razina zaposlenosti pratit će se na temelju javno dostupnih statističkih podataka Eurostata o sektorskim podacima o zaposlenosti za EU.

1.4. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☐ novo djelovanje

☐ novo djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja[12]

☒ produljenje postojećeg djelovanja

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

1.5. Obrazloženje prijedloga/inicijative

1.5.1. Potrebe koje treba zadovoljiti kratkoročno ili dugoročno, uključujući detaljan vremenski okvir provedbe inicijative

Cilj je prijedloga o izmjeni proizvođačima pružiti dodatnu fleksibilnost kako bi se uskladili s ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO_2 te istodobno zadržati opću ambiciju u pogledu ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO_2 sadržanu u pravu EU-a.

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ovog odjeljka „dodana vrijednost sudjelovanja EU-a" je vrijednost koja proizlazi iz djelovanja EU-a i dodatna je 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. Koordinacija djelovanja u području klime mora se provesti na europskoj razini, a djelovanje EU-a opravdano je na temelju supsidijarnosti. S obzirom na potrebu za izmjenom Uredbe (EU) 2019/631 pružanjem dodatne fleksibilnosti u pogledu usklađivanja s ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO_2, države članice ne mogu same ostvariti ciljeve ove inicijative.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Prijedlog se temelji na postojećim propisima kojima se osiguralo kontinuirano smanjenje emisija CO_2 voznog parka novih automobila i lakih gospodarskih vozila EU-a u prošlom desetljeću.

[12] U smislu članka 58. stavka 2. točke (a) ili (b) Financijske uredbe.

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

Nisu potrebna dodatna sredstva.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Nisu potrebna dodatna sredstva.

1.6. Trajanje prijedloga/inicijative i njegova/njezina financijskog učinka

☐ **Ograničeno trajanje**

– ☐ na snazi od [DD. MM.] GGGG. do [DD. MM.] GGGG.

– ☐ financijski učinak od GGGG. do GGGG. za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG. do GGGG. za odobrena sredstva za plaćanje

☒ **Neograničeno trajanje**

– početna provedba od GGGG. do GGGG.

– nakon čega slijedi redovna provedba

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna

☒ **Izravno upravljanje** Komisije

– ☒ preko njezinih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije

– ☐ preko izvršnih agencija

☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

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

– ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one imenovale

– ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)

– ☐ Europskoj investicijskoj banci 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

– ☐ tijelima ili osobama kojima je povjerena provedba posebnih djelovanja u okviru zajedničke vanjske i sigurnosne politike u skladu s glavom V. Ugovora o Europskoj uniji i koji su navedeni u relevantnom temeljnom aktu

– ☐ tijelima osnovanima u državi članici koja su uređena privatnim pravom države članice ili pravom Unije i ispunjavaju uvjete da im se u skladu sa sektorskim pravilima povjeri izvršavanje sredstava Unije ili proračunskih jamstava, ako su ta tijela pod nadzorom tijela javnog prava ili tijela uređenih privatnim pravom koja pružaju javne usluge i ta su im nadzorna tijela dala odgovarajuća financijska jamstva u obliku solidarne odgovornosti ili jednakovrijedna financijska jamstva, koja za svako djelovanje mogu biti ograničena na najviši iznos potpore Unije.

Napomene

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Ne uvode se izmjene pravila praćenja i izvješćivanja jer postojeći sustav omogućuje i praćenje primjene predloženih dodatnih modaliteta.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

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

Prijedlogom se ne provodi financijski program. 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 sustavima unutarnje kontrole uspostavljenima za ublažavanje rizika

Ovaj se Prijedlog ne odnosi na program potrošnje. Učinkovito praćenje podataka iz registra vozila neophodno je kako bi se zajamčila pravna sigurnost u provedbi zakonodavstva i jednaki uvjeti među raznim proizvođačima.

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

Ovom se inicijativom ne uvode nove značajne kontrole/rizici koji ne bi bili obuhvaćeni postojećim okvirom za unutarnju kontrolu. Nisu predviđene posebne mjere koje nadilaze primjenu Financijske uredbe.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

Osim primjene Financijske uredbe radi sprečavanja prijevara i nepravilnosti, modaliteti za usklađivanje sa zahtjevima za smanjenje CO_2 predviđenima u ovom Prijedlogu upotpunit će se praćenjem raznih skupova podataka i izvješćivanjem o njima, kako je propisano u Uredbi (EU) 2019/631.

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.[13]	zemalja EFTA-e[14]	zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidata[15]	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif.	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif.	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif.	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	Dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif.	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif.	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif.	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

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

[14] EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

[15] 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:

3.2.1.1. Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna

U milijunima EUR (na tri decimale)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	

Glavna uprava: <…….>			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**
	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Glavna uprava: <…….>			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**

	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <….> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	

Glavna uprava: <…….>			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**

	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Glavna uprava: <…….>			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**
	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <….> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva iz naslova 1. – 6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

Glavna uprava: <…….>		Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
• Ljudski resursi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Ostali administrativni rashodi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
GLAVNA UPRAVA <….> UKUPNO	Odobrena sredstva	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Glavna uprava: <…….>	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
• Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

GLAVNA UPRAVA <….> UKUPNO	Odobrena sredstva		**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(Ukupne obveze = ukupna plaćanja)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

U milijunima EUR (na tri decimale)

		Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. – 7.	Obveze	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
višegodišnjeg financijskog okvira	Plaćanja	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda

U milijunima EUR (na tri decimale)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	

Glavna uprava: <…….>			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**
	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

za Glavnu upravu <…….>	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Glavna uprava: <…….>			Godina	Godina	Godina	Godina	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
			2024.	**2025.**	**2026.**	**2027.**	
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**
	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Godina	Godina	Godina	Godina	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
			2024.	**2025.**	**2026.**	**2027.**	
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <….> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	

Glavna uprava: <…….>	Godina	Godina	Godina	Godina	**UKUPNO VFO**

			2024.	2025.	2026.	2027.	2021. – 2027.
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**
	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Glavna uprava: <…….>			Godina	Godina	Godina	Godina	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
			2024.	**2025.**	**2026.**	**2027.**	
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					**0,000**
	Plaćanja	(2a)					**0,000**
Proračunska linija	Obveze	(1b)					**0,000**
	Plaćanja	(2b)					**0,000**
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <…….>	Obveze	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Godina	Godina	Godina	Godina	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
			2024.	**2025.**	**2026.**	**2027.**	
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <….> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
UKUPNA odobrena sredstva iz naslova 1. – 6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Plaćanja	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

U milijunima EUR (na tri decimale)

Glavna uprava: <…….>		Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
• Ljudski resursi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Ostali administrativni rashodi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
GLAVNA UPRAVA <….> UKUPNO	Odobrena sredstva	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Glavna uprava: <…….>		Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
• Ljudski resursi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Ostali administrativni rashodi		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
GLAVNA UPRAVA <….> UKUPNO	Odobrena sredstva	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(Ukupne obveze = ukupna plaćanja)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

U milijunima EUR (na tri decimale)

		Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. – 7.	Obveze	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
višegodišnjeg financijskog okvira	Plaćanja	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Procijenjena ostvarenja financirana odobrenim sredstvima za poslovanje (ne ispunjava se za decentralizirane agencije)

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (na tri decimale)

Navesti ciljeve i ostvarenja ⇩			Godina **2024.**		Godina **2025.**		Godina **2026.**		Godina **2027.**		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti odjeljak 1.6.)						**UKUPNO**	
	OSTVARENJA																	
	Vrsta [16]	Prosječni trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak

[16] Ostvarenja se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

SPECIFIČNI CILJ br. 1[17]…																				
– Ostvarenje																				
– Ostvarenje																				
– Ostvarenje																				
Međuzbroj za specifični cilj br. 1																				
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																				
– Ostvarenje																				
Međuzbroj za specifični cilj br. 2																				
UKUPNO																				

[17] Kako je opisan u odjeljku 1.3.2. „Specifični 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:

3.2.3.1. Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna

IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO 2021. – 2027.**
NASLOV 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj za NASLOV 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Izvan NASLOVA 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
UKUPNO	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda

VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO 2021. – 2027.**
NASLOV 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj za NASLOV 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Izvan NASLOVA 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
UKUPNO	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Ukupna odobrena sredstva

UKUPNO IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA + VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO 2021. – 2027.**
NASLOV 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj za NASLOV 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Izvan NASLOVA 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
UKUPNO	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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.

3.2.4. Procijenjene potrebe za ljudskim resursima

– ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.

– ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

3.2.4.1. Financirano iz izglasanog proračuna

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena (EPRV)

IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA		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)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegacije EU-a)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Neizravno istraživanje)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Izravno istraživanje)		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti)		0	0	0	0
• Vanjsko osoblje (EPRV)					
20 02 01 (UO, UNS iz „globalne omotnice”)		0	0	0	0
20 02 03 (UO, LO, UNS i MSD u delegacijama EU-a)		0	0	0	0
Linija za administrativnu potporu [XX 01 YY YY]	– u sjedištu	0	0	0	0
	– u delegacijama EU-a	0	0	0	0
01 01 01 02 (UO, UNS – neizravno istraživanje)		0	0	0	0
01 01 01 12 (UO, UNS – izravno istraživanje)		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – naslov 7.		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – izvan naslova 7.		0	0	0	0
UKUPNO		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Financirano iz vanjskih namjenskih prihoda

VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	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)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegacije EU-a)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Neizravno istraživanje)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Izravno istraživanje)	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti)	0	0	0	0
• Vanjsko osoblje (EPRV)				
20 02 01 (UO, UNS iz „globalne omotnice”)	0	0	0	0

20 02 03 (UO, LO, UNS i MSD u delegacijama EU-a)		0	0	0	0
Linija za administrativnu potporu [XX 01 YY YY]	– u sjedištu	0	0	0	0
	– u delegacijama EU-a	0	0	0	0
01 01 01 02 (UO, UNS – neizravno istraživanje)		0	0	0	0
01 01 01 12 (UO, UNS – izravno istraživanje)		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – naslov 7.		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – izvan naslova 7.		0	0	0	0
UKUPNO		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Ukupne potrebe za ljudskim resursima

UKUPNO IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA + VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI		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)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegacije EU-a)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Neizravno istraživanje)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Izravno istraživanje)		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti)		0	0	0	0
• Vanjsko osoblje (EPRV)					
20 02 01 (UO, UNS iz „globalne omotnice")		0	0	0	0
20 02 03 (UO, LO, UNS i MSD u delegacijama EU-a)		0	0	0	0
Linija za administrativnu potporu [XX 01 YY YY]	– u sjedištu	0	0	0	0
	– u delegacijama EU-a	0	0	0	0
01 01 01 02 (UO, UNS – neizravno istraživanje)		0	0	0	0
01 01 01 12 (UO, UNS – izravno istraživanje)		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – naslov 7.		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – izvan naslova 7.		0	0	0	0
UKUPNO		**0**	**0**	**0**	**0**

Osoblje potrebno za provedbu prijedloga (EPRV):

	Sadašnje osoblje službi Komisije	**Dodatno osoblje***		
		Financira se u okviru naslova 7. ili istraživanja	**Financira se iz linije BA**	**Financira se iz naknada**
Radna mjesta prema planu radnih mjesta			Nije primjenjivo.	
Vanjsko osoblje (UO, UNS, UsO)				

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

3.2.5. Pregled procijenjenog učinka na ulaganja povezana s digitalnom tehnologijom

Obvezno: u sljedećoj tablici treba navesti najbolju procjenu ulaganja povezanih s digitalnom tehnologijom koja proizlaze iz prijedloga/inicijative.

Iznimno, ako je to potrebno za provedbu prijedloga/inicijative, odobrena sredstva iz naslova 7. treba navesti u za to predviđenoj liniji.

Odobrena sredstva iz naslova 1. – 6. trebaju se navesti kao „Rashodi za IT za operativne programe u okviru određene politike”. Ti se rashodi odnose na odobrena sredstva za poslovanje koja će se iskoristiti za ponovnu uporabu / kupnju / razvoj IT platformi / alata izravno povezanih s provedbom inicijative i s povezanim ulaganjima (licencije, studije, pohrana podataka itd.). Informacije u tablici trebaju biti u skladu s podacima navedenima u odjeljku 4. „Digitalni aspekti”.

UKUPNA odobrena sredstva za IT i digitalnu tehnologiju	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	**UKUPNO VFO 2021. – 2027.**
NASLOV 7.					
Rashodi za IT (institucijski)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj za NASLOV 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Izvan NASLOVA 7.					
Rashodi za IT za operativne programe u okviru određene politike	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
UKUPNO	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

Prijedlog/inicijativa:

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

Nisu potrebna dodatna sredstva. Trenutačni tim nastavit će upravljati inicijativom.

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

Nije primjenjivo.

– ☐ zahtijeva reviziju VFO-a

Nije primjenjivo.

3.2.7. Doprinos trećih strana

Prijedlog/inicijativa:

– ☒ ne predviđa sudjelovanje trećih strana u financiranju

– ☐ predviđa sudjelovanje trećih strana u financiranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (na tri decimale)

	Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**	Ukupno
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 (na tri decimale)

Proračunska linija prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative[18]			
		Godina **2024.**	Godina **2025.**	Godina **2026.**	Godina **2027.**
Članak …….					

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Nije primjenjivo.

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

Nije primjenjivo.

4. DIGITALNI ASPEKTI

Prijedlog ne uključuje nikakve digitalne aspekte, osim u pogledu baze podataka o proizvodima u vezi s označivanjem vozila.

4.1. Zahtjevi relevantni za digitalizaciju

Ova Uredba ne uključuje dodatne zahtjeve relevantne za digitalizaciju u pogledu praćenja emisija CO_2 i izvješćivanja o njima. Primjenjuju se odredbe Uredbe (EU) 2019/631. Prijedlogom se uvodi niz fleksibilnih mogućnosti kako bi se proizvođačima omogućilo da se usklade s ciljnim vrijednostima emisija CO_2, bez digitalnih implikacija ili poboljšanja

[18] Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer), moraju se navesti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % za troškove prikupljanja.

provedbe pomoću digitalnih alata.

Kad je riječ o označivanju vozila, člankom 15.a stavkom 3. uvodi se zahtjev relevantan za digitalizaciju uspostavom baze podataka o proizvodima za označivanje vozila kako bi se javnosti pružile informacije o označivanju vozila za modele vozila stavljene na tržište. Ta baza podataka, koju bi trebala uspostaviti Komisija, sadržavat će podatke koje su proizvođači vozila stavili na raspolaganje o modelima vozila koje stavljaju na tržište, bit će dostupna široj javnosti i zamijenit će trenutačni zahtjev da svaka država članica stavi na raspolaganje vodiče u papirnatom obliku. Taj razvoj uključuje upravljanje registrima, prikupljanje podataka, obavijesti i dostupnost baze podataka široj javnosti.

4.2. Podaci

Kad je riječ o bazi podataka o proizvodima za označivanje vozila, podaci koji se unose u bazu podataka trebali bi pružiti informacije o klimatskoj i energetskoj učinkovitosti modela vozila stavljenih na tržište. Od proizvođača se očekuje da u zbirnom obliku dostavljaju podatke na temelju službene dokumentacije vozila koja stavljaju na tržište (tako se smanjuje opterećenje jer se objedinjuju informacije o pojedinačnim vozilima na razinu modela vozila) i samo jednom za svaki model vozila stavljen na tržište. Te objedinjene informacije potencijalnim kupcima vozila pružaju dodatne informacije o rasponu učinkovitosti koji se može očekivati za određeni model vozila i omogućuju im usporedbu različitih modela.

4.3. Digitalna rješenja

Baza podataka o proizvodima za označivanje vozila trebala bi služiti za primanje, pohranu i stavljanje informacija na raspolaganje široj javnosti te će uključivati funkcije za pretraživanje i usporedbu modela vozila kako bi se podržalo donošenje informiranih odluka o kupnji. Za uspostavu baze podataka bit će moguće ponovno upotrijebiti određene funkcije iz Europskog registra proizvoda za označivanje energetske učinkovitosti (EPREL). U ovom trenutku nije predviđeno korištenje umjetne inteligencije.

4.4. Procjena interoperabilnosti

Nije primjenjivo.

4.5. Mjere za potporu digitalnoj provedbi

Prijedlogom se uvodi niz fleksibilnih mogućnosti kako bi se proizvođačima omogućilo da se usklade s ciljnim vrijednostima emisija CO_2. One ne podrazumijevaju digitalne implikacije ni poboljšanje provedbe pomoću digitalnih alata.

Komisija će morati razviti bazu podataka o proizvodima za označivanje vozila, oslanjajući se, prema potrebi, na interne informatičke kapacitete ili ugovaratelje i koristeći se u najvećoj mogućoj mjeri postojećim iskustvom, među ostalim iz razvoja baze podataka EPREL. Prijedlogom se predviđa da baza podataka bude dostupna najkasnije 12 mjeseci nakon stupanja na snagu Uredbe, što bi trebalo uključivati fazu ispitivanja u kojoj će sudjelovati dionici (proizvođači vozila). Nakon što baza podataka postane dostupna, od proizvođača će se očekivati da u nju unesu potrebne informacije. Prijedlogom se predviđa i mogućnost uspostave provedbenih akata za utvrđivanje operativnih pojedinosti baze

podataka o proizvodima, ako to bude potrebno.