EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 188 final}
{SWD(2017) 189 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• RAZLOZI I CILJEVI PRIJEDLOGA

Glavni su ciljevi politika Komisije stvaranje novih radnih mjesta, rast i ulaganja, te u tom kontekstu tranzicija prema čistim izvorima energije za sve Europljane. To se podupire planom investicija s ciljem ponovne industrijalizacije Europe na temelju novih poslovnih modela i najsuvremenijih tehnologija. Srednjoročni do dugoročni cilj je postizanje kružnog gospodarstva s niskim emisijama ugljika.

U kontekstu prijevoza, posebno kamionskog i autobusnog, tj. teških vozila (HDV), Komisija želi osigurati da europski građani imaju pristup poštenoj, održivoj i konkurentnoj mobilnosti.

Emisije CO_2 i potrošnja goriva novih teških vozila koja se stavljaju na tržište EU-a do sada nisu bili certificirani niti ih se pratilo ili o njima izvješćivalo. Neraspoloživost tih podataka uzrokovala je sljedeće probleme kad je riječ o teškim vozilima:

(1) ***Propuštene prilike za osmišljavanje politika kojima se smanjuje potrošnja goriva prijevoznika:*** Troškovi goriva prijevoznika tereta ponekad premašuju četvrtinu njihovih operativnih troškova[1] te im je stoga ušteda goriva jedan od glavnih kriterija pri kupnji prijevoznih sredstava. Iako je potrošnja goriva teških vozila smanjena tijekom posljednjih desetljeća, mnogi od postojećih pola milijuna prijevoznika – koji su većinom srednja i mala poduzeća – još nemaju pristup standardiziranim podacima koji bi im pomogli u procjeni tehnologija za uštedu goriva, usporedbi kamiona kako bi donosili odluke o kupnji na temelju najkvalitetnijih informacija i smanjivanju troškova za gorivo. S vremenom su propuštene prilike za uštedu goriva kumulativno povećale ovisnost EU-a o uvozu fosilnih goriva, što je u konačnici propuštena prilika da se smanji uvoz goriva.

(2) ***Sve veća konkurencija za proizvođače vozila:*** Prema podacima autoindustrije u 2015. je izvozom kamiona stvoren suficit trgovinske bilance u iznosu od 5,1 milijarde EUR. Europski sektor proizvodnje teških vozila dio je automobilske industrije koja izravno i neizravno generira 12,1 milijun radnih mjesta. (5,6 % ukupnih radnih mjesta u EU-u)[2]. Proizvođači teških vozila iz EU-a suočavaju se sa sve većom konkurencijom na globalnom tržištu. Bitna tržišta kao što su Sjedinjene Države, Kanada, Japan i Kina tijekom posljednjih godina, kako bi stimulirale inovacije i što brže povećale učinkovitost vozilâ, primjenjuju certifikaciju i mjere u obliku standarda potrošnje goriva i/ili standarda u pogledu emisija. Tržište gradskih autobusa suočava se sa sve većom konkurencijom – posebno kineskih proizvođača – u sektoru električnih vozila. Proizvođači iz tog sektora trebat će držati korak s tehnološkim napretkom na tim tržištima kako bi zadržali svoju poziciju na tržištu.

(3) ***Prepreka politikama usmjerenima na smanjivanje stakleničkih plinova (GHG) iz teških vozila:*** Sektor teških vozila u EU-u značajan je izvor emisija stakleničkih plinova. U 2014. emisije stakleničkih plinova iz teških vozila predstavljale su 5 % ukupnih emisija EU-a, petinu svih emisija iz prometnog sektora i četvrtinu emisija iz

[1] Studije o troškovima goriva navedene u **odjeljku 5.6.** i **Prilogu 8.** priložene procjene učinka, **SWD(2017)XXX**.

[2] http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

sektora cestovnog prometa[3]. Od 1990. do 2014. ukupne emisije stakleničkih plinova iz prometnog sektora povećale su se za 20 %[4], a emisije iz teških vozila za 14 %[5]. Ako ne bude dodatnog djelovanja, emisije ugljikova dioksida (CO_2) iz teških vozila povećat će se za 10 % u razdoblju od 2010 do 2030.[6] Istovremeno, EU je postavio ambiciozne ciljeve u pogledu smanjenja emisije stakleničkih plinova do 2030., a prometni sektor mora pridonijeti postizanju tih ciljeva. EU je za 2030. postavio cilj smanjiti ukupne domaće emisije za najmanje 40 % u odnosu na emisije iz 1990. To ukupno smanjenje podijeljeno je, na troškovno učinkovit način, na smanjenja do 2030. u odnosu na emisije iz 2005. u iznosu od 43 % za emisije iz sektorâ koji sudjeluju u sustavu EU-a za trgovanje emisijama i 30 % za emisije iz sektorâ koji ne sudjeluju u sustavu EU-a za trgovanje emisijama, kojima pripada i promet. Nadalje, emisije država članica iz prometnog sektora iznose od 21 % do 69 % ukupnih nacionalnih emisija u sektorima koji ne sudjeluju u sustavu za trgovanje emisijama obuhvaćenima Uredbom o raspodjeli tereta. Iako za 2030. nisu postavljeni ciljevi specifični za pojedini sektor, promet će, isto kao i zgrade, poljoprivreda i otpad, trebati doprinijeti cilju smanjivanja emisija izvan sustava za trgovanje emisijama iz Uredbe o raspodjeli tereta.

Zbog toga je Komisija poduzela mjere za rješavanje neraspoloživosti tih podataka.

Prvo, Komisija je razvila softver za simulacije – Alat za izračun potrošnje energije vozila (VECTO) – kako bi izračunala potrošnju goriva i emisije CO_2 novih teških vozila na usporediv i troškovno učinkovit način.

Drugo, Komisija je predložila novu uredbu za utvrđivanje emisija CO_2 i potrošnje goriva za nova teška vozila (takozvana uredba o certificiranju) u okviru postojećeg zakonodavstva o homologaciji[7]. U skladu s Uredbom Komisije za certificiranje, za svako novo teško vozilo iz njezina područja primjene koje se stavlja na tržište EU-a trebat će upotrijebiti alat VECTO za simuliranje emisija CO_2 i potrošnje goriva. Proizvođači vozilâ sami će provoditi simulacije na temelju certificiranih ulaznih podataka sastavnih dijelova vozila i certificiranog procesa dobivanja tih podataka, upravljanja njima i njihove primjene.

Certifikacijom će se djelomično riješiti primijećena neraspoloživost podataka. Informacije o svojstvima pojedinog vozila bit će dostupne samo individualnom kupcu dotičnog vozila i nacionalnim tijelima države registracije vozila.

Treće, Komisija sada, kako bi se riješilo pitanje neraspoloživosti podataka i postigla potpuna transparentnost na tržištu, predlaže da će pratiti emisije CO_2 iz novih teških vozila za koja postoji obveza prolaska kroz certifikacijski postupak te izvješćivati o tim emisijama. U ovom trećem koraku svi će se relevantni podaci koje su izračunali proizvođači u skladu s metodologijom certifikacije pratiti, o njima će se izvješćivati i ti će se podaci objavljivati na razini EU-a. Na taj će način podaci biti dostupni svim dionicima.

[3] Inventar emisija stakleničkih plinova za 2016, http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer.

[4] Uključujući međunarodni zračni promet, ali ne uključujući međunarodni pomorski promet.

[5] Inventar emisija stakleničkih plinova za 2016, http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer.

[6] Referentni scenarij EU-a za 2016.: Trendovi energetike, transporta i emisija stakleničkih plinova do 2050.

[7] Direktiva 2007/46/EZ, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046.

Time će se prijevoznicima omogućiti pristup informacijama o svojstvima kamiona različitih proizvođača koji imaju slične karakteristike te će im se na taj način omogućiti da donesu kvalitetnije odluke o kupnji vozila.

Proizvođači vozila moći će usporediti karakteristike svojih vozila s onima drugih proizvođača, čime će se povećati inovacijski poticaji.

Javna tijela imat će pristup ukupnim podacima kako bi mogla osmišljavati i provoditi politike kojima se promiču štedljiviji kamioni, primjerice oporezivanjem i naplatom korištenja cesta. To inače ne bi bilo moguće jer bi države članice imale pristup podacima VECTO-a samo za vozila registrirana na njihovom državnom području. Konačno, time bi se omogućilo analiziranje podataka, npr. procjena primjene novih tehnologija.

Navedeno je neophodno i za uvođenje i primjenu budućih standarda emisije CO_2 za teška vozila. Sustav za praćenje i izvješćivanje posebno je potreban za ocjenjivanje usklađenosti s tim budućim standardima, isto kao i kod automobila i kombi-vozila.

- **USKLAĐENOST S POSTOJEĆIM ODREDBAMA POLITIKE U PREDMETNOM PODRUČJU**

Ovaj prijedlog predstavlja provedbu Komunikacije o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO_2 kod teških teretnih vozila iz 2014. U Strategiji za teška vozila najavljena je provedbena mjera kojom se utvrđuje postupak certifikacije emisija CO_2 iz novih teških vozila koja se stavljaju na tržište EU-a, a koje se izračunavaju uporabom alata VECTO, te zakonodavni prijedlog za praćenje tih emisija i izvješćivanje o njima.

Ovim se prijedlogom provodi i Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije iz 2016., čiji su ciljevi smanjivanje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prijevozu u 2050. za najmanje 60 % u odnosu na razine iz 1990. i drastično smanjivanje emisija onečišćujućih tvari u zraku. U Strategiji se također navodi da će Komisija ubrzati analize različitih mogućih oblika standarda za emisije CO_2 s ciljem pripreme zakonodavnog prijedloga tijekom mandata ove Komisije.

Konačno, ovim će se prijedlogom olakšati razvoj metodologije za različite naknade za uporabu infrastrukture za nova teška vozila u skladu s njihovim emisijama CO_2, čime se podupire provedba revizije Direktive o eurovinjeti.

- **USKLAĐENOST S DRUGIM POLITIKAMA UNIJE**

Ovaj je prijedlog usklađen s obvezom koju je EU preuzeo u Okviru za klimatsku i energetsku politiku do 2030.: smanjivanje domaćih emisija za najmanje 40 % do 2030. u odnosu na razine emisija iz 1990. Kao dio provedbe ove obveze u srpnju 2016. Komisija je predložila Uredbu o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2012. do 2030. (Uredba o raspodjeli tereta) za sektore koji nisu uključeni u sustav trgovanja emisijama (tj. promet, zgradarstvo, poljoprivreda i otpad).

Ovaj je prijedlog u skladu i s prijedlogom Komisije iz 2016. za reviziju Direktive o energetskoj učinkovitosti, kojim se utvrđuje obvezujući cilj poboljšanja energetske učinkovitosti na razini EU-a od 30 % u usporedbi s nepromijenjenim stanjem.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **PRAVNA OSNOVA**

Člancima od 191. do 193. Ugovora u funkcioniraju Europske unije utvrđuju se i određuju nadležnosti EU-a u području klimatskih promjena. Pravna je osnova ovog Prijedloga članak 192. UFEU-a.

- **SUPSIDIJARNOST**

Djelovanje EU-a je opravdano s obzirom na prekogranični utjecaj klimatskih promjena i potrebu zaštite zajedničkih tržišta goriva, vozila i prometnih usluga.
Nadalje, čest je slučaj da su nova teška vozila registrirana u jednoj državi članici proizvedena u drugoj državi članici. Praćenje na nacionalnoj razini umjesto na razini EU-a stoga bi zahtijevalo opsežnu suradnju država članica, a zbog razlika u zakonodavstvu i političkim praksama homogenost podataka koji bi iz njega proizašli ne bi bila zajamčena. Bilo bi teško postići usporedivost i potpunost podataka, a posljedice bi bile rascjepkanost tržišta EU-a i gubitak tržišne transparentnosti.

Zbog nepostojanja zajedničke baze podataka koja bi sadržavala podatke o praćenju od strane svih država članica kupci vozila i tvorci politika na razini EU-a posebno bi imali poteškoća u upotrebi podataka.

Čini se da bi najjednostavniji pristup bio zajednički plan praćenja na razini EU-a. Takav je pristup, djelovanjem na razini EU-a, već prisutan kad je riječ o osobnim automobilima i kombi vozilima.

- **PROPORCIONALNOST**

Budući da je prijedlog potreban i od njega ima moguće ekonomske koristi, ispunjava zahtjeve u pogledu proporcionalnosti: na razini cijelog EU-a potrebni napori su minimalni, a troškovi gotovo zanemarivi u usporedbi s mogućim koristima koje bi svi dionici imali od tržišne transparentnosti i dostupnosti podataka o emisijama CO_2 iz teških vozila i njihovoj potrošnji goriva.

- **ODABIR INSTRUMENTA**

Kako bi se postigla ujednačena primjena predloženih pravila širom EU-a i dobio homogeni i usporedivi skup podataka, čime bi se jamčila ravnopravnost proizvođača teških vozila i njihovih korisnika, prikladno je upotrijebiti uredbu, jer je ona izravno primjenjiva i obvezujuća za države članice.

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

- **EX POST EVALUACIJA/PROVJERA PRIMJERENOSTI POSTOJEĆEG ZAKONODAVSTVA**

Nije provedena nikakva evaluacija jer ovo pitanje prije nije bilo regulirano.

- **SAVJETOVANJA S DIONICIMA**

Komisija je organizirala sastanak s dionicima kako bi dobila povratne informacije u pogledu početne procjene učinka i iznijela procjenu administrativnih troškova koju je izradio vanjski

konzultant. Od dionika su dobivene konstruktivne povratne informacije, a procjena troškova nije osporena.

Komisija je organizirala i internetsku javnu raspravu o pripremi zakonodavstva za praćenje emisija CO_2 iz teških vozila i izvješćivanje o njima[8]. Zaprimljen je 121 odgovor od dionika iz različitih područja. U tim su odgovorima iznesena njihova mišljenja o potrebi za djelovanjem, ciljevima, rješenjima i predviđenom utjecaju.

Stajališta dionika integrirana su u procjenu učinka, a izabrano rješenje je također i rješenje koje većina dionika koji su poslali svoje odgovore smatra najpoželjnijim. Sažeti prikaz savjetovanja s dionicima nalazi se u Prilogu 2. procjene učinka ovog Prijedloga.

- **PRIKUPLJANJE I PRIMJENA STRUČNIH ZNANJA**

Vanjski je ugovorni suradnik obavio procjenu troškova raznih opcija za praćenje i izvješćivanje (vidjeti Dodatak 10. procjene učinka). Njegova se studija u velikoj mjeri temelji na razgovorima s nacionalnim tijelima za registraciju i proizvođačima teških vozila, koji su provedeni u cilju prikupljanja njihovih mišljenja o različitim opcijama praćenja i dobivanja ciljanih ulaznih podataka koji se odnose na troškove za njihove organizacije, pri čemu su uzete u obzir sadašnje procedure i prilagodbe koje su potrebne.

Nadalje, kad je riječ o procjeni drugih učinaka, predmetna procjena učinka oslanja se na prethodnu procjenu učinka uz Strategiju smanjenja potrošnje goriva i emisija CO_2 iz 2014.

- **PROCJENA UČINKA**

Procjena učinka[9] uz ovaj prijedlog pripremljena je i razvijena u skladu s primjenjivim smjernicama za bolju regulativu, a Odbor za nadzor regulative dao je pozitivno mišljenje. Poboljšanja koja je taj Odbor predložio uključena su u konačnu verziju. Time se upotpunjuje analiza koja je izvršena u procjeni utjecaja iz 2014. uz Strategiju za teška vozila.

U procjeni učinka razmatrale su se opcije za praćenje emisija CO_2 iz svih novih teških vozila koja se stavljaju na tržište EU-a i koja su podložna postupku certificiranja u okviru homologacije te za izvješćivanje o tim emisijama. Podaci koje bi se trebalo pratiti i o kojima bi trebalo izvješćivati uključuju oko 80 parametara koji su relevantni za određivanje potrošnje goriva i emisije CO_2 svakog vozila.

Europska agencija za okoliš (EEA) najprikladnije je tijelo na europskoj razini za djelovanja u ime Komisije pri prikupljanju podataka, izradi nove baze podataka te analizi i provjeri kvalitete dostavljenih podataka koji su rezultat praćenja. EEA već izvršava te zadatke za dostavljene podatke o praćenju lakih vozila (vidjeti Prilog 8. procjene učinka).

U procjeni učinka razmotrene su tri zakonodavne opcije za izvješćivanje Komisije putem EEA-e: 1) za izvješćivanje su odgovorna nacionalna tijela; 2) za izvješćivanje su odgovorni proizvođači teških vozila; i 3) za izvješćivanje su odgovorna nacionalna tijela i proizvođači.

Prva bi opcija podrazumijevala da nacionalna tijela izvješćuju Komisiju putem EEA-e o rezultatima praćenja zajedno s odgovarajućim podacima o registraciji predmetnih vozila. Pri primjeni ove opcije nije jednostavno postići potpunu digitalizaciju praćenja i izvješćivanja jer većina nacionalnih tijela za registraciju za registraciju teških vozila još upotrebljava

[8] Rezultati javne rasprave dostupni su na http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

[9] **SWD(2017)XXX**

dokumente u papirnatom obliku. Rezultat toga je da prilagodba na potpuno digitaliziran protok podataka praćenja može biti složena i skupa.

Druga bi opcija značila da su proizvođači vozila odgovorni za dostavu podataka o praćenju Komisiji putem EEA za svako novo vozilo. U takvom bi se slučaju podaci o praćenju temeljili na podacima o prodaji koji su na raspolaganju proizvođačima vozila i ne bi se dostavljalo podatke o registraciji. Rezultat toga bio bi da se dostavljeni podaci o emisijama ne bi mogli pripisati određenoj državi članici. Državama članicama na taj bi se način otežalo osmišljavanje djelotvornih nacionalnih politika za povećavanje udjela učinkovitijih teških vozila.

Treća opcija ima elemente obje prethodne. Imenovana nacionalna tijela – a većina njih bi vjerojatno bila nacionalna tijela za registraciju – svake bi godine izvješćivala Komisiju putem EEA-e o registracijskim podacima novoregistriranih vozila, prije svega o identifikacijskim brojevima vozila (VIN). Proizvođači vozila bi Komisiji, putem EEA-e, dostavljali podatke o praćenju tih vozila. Na temelju VIN-ova EEA bi uparila ta dva skupa podataka kako bi dobila podatke o praćenju na razini države članice. Na taj način osigurala bi se potpuna digitalizacija protoka podataka jer bi proizvođači bili zaduženi za dostavljanje podataka o praćenju, a oni te podatke već imaju u digitalnom formatu jer su im potrebni za svrhe certificiranja.

Treća opcija smatra se najpoželjnijom. Najučinkovitija je, posebno stoga što se njome osigurava digitalni protok podataka i osigurava podatke na nacionalnoj razini i razini EU-a, a administrativni troškovi njezine provedbe nisu veliki.

Vjerojatno je da će se na taj način potaknuti inovacije i tržišno natjecanje u proizvodnji energetski učinkovitijih vozila. Očekuje se da će energetski učinkovitiji teretni prijevoz imati učinke, barem djelomično, na većinu sektora gospodarstva EU-a: zbog manjih operativnih troškova prijevoza smanjile bi se cijene prijevoza, čime bi se smanjili troškovi drugih sektora, od čega bi u konačnici imali koristi potrošači u EU-u.

Srednjoročno i dugoročno očekuje se povoljan učinak na konkurentnost te korist na međunarodnom planu, uključujući i za proizvođače teških vozila, s obzirom na međunarodni kontekst u kojem su na drugim glavnim tržištima (poput SAD-a, Japana, Kanade i Kine) već utvrđeni propisi kojima se zahtijevaju poboljšanja učinkovitosti potrošnje goriva teških vozila.

Očekuje se da bi srednjoročno i dugoročno bilo koristi za zapošljavanje. Postupno poboljšavanje učinkovitosti novih vozila trebalo bi za rezultat imati i smanjenje emisija CO_2. Kad je riječ o ostalim emisijama, očekuju se smanjenja, ali neznatna. Jedini su ekonomski troškovi administrativni troškovi. Očekuje se da će i oni biti neznatni – procjenjuje se da će iznositi oko jedan euro po vozilu.

- **PRIMJERENOST PROPISA I POJEDNOSTAVLJIVANJE**

Za mala i srednja poduzeća nema obveza izravnog izvješćivanja. Očekuje se da će prijevoznici – a većina njih su mala i srednja poduzeća – imati koristi od veće tržišne transparentnosti. Zbog toga će moći donositi odluke o kupnji na temelju kvalitetnijih informacija, birajući energetski najučinkovitija vozila, te će im uštede goriva omogućiti smanjenje operativnih troškova i povećanje konkurentnosti.

Predloženom Uredbom predviđa se e-izvješćivanje i očekuje se da će se na taj način smanjiti administrativno opterećenje za proizvođače teških vozila, nacionalna tijela i Komisiju/EEA-u.

- **TEMELJNA PRAVA**

Prijedlogom se ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Utjecaj na proračun zbog provedbe predložene Uredbe vrlo je ograničen (vidjeti pojedinosti u priloženom Zakonodavnom financijskom izvještaju). Unutar je ukupne gornje granice višegodišnjeg financijskog okvira za 2014. do 2020. za naslov 2., dok bi za EEA-u bilo potrebno malo reprogramiranje za godine 2019. i 2020.

5. OSTALI ELEMENTI

- **PLANOVI PROVEDBE I MEHANIZMI PRAĆENJA, EVALUACIJE I IZVJEŠĆIVANJA**

Komisija sastavlja godišnje izvješće na temelju informacija koje dostavljaju države članice i proizvođači teških vozila. Tim izvješćem Komisije osigurat će se pomno praćenje provedbe Uredbe.

- **DETALJNO OBRAZLOŽENJE POJEDINIH ODREDBI PRIJEDLOGA**

Članak 1. – Predmet

U ovom se članku objašnjavaju ključne mjere iz Uredbe, i to praćenje emisija CO_2 i potrošnje goriva teških vozila – kamiona i autobusa – te izvješćivanje o ta dva parametra.

Članak 2. – Područje primjene

Ovim se člankom definira područje primjene Uredbe i specificiraju kategorije vozila za koje treba pratiti podatke o registraciji, tehničke podatke i, ako su dostupni, podatke o emisijama CO_2 i potrošnji goriva, te izvješćivati o njima.

Članak 3. – Definicije

Uredba je blisko povezana sa zakonodavstvom o homologaciji i u njoj se koristi ista terminologija. Kako bi se osigurala usklađenost različitih pravnih instrumenata, jasno je navedeno da se termini iz ove Uredbe tumače onako kako su definirani u zakonodavstvu o homologaciji.

Članak 4. – Praćenje i izvješćivanje od strane država članica

Ovim se člankom utvrđuju temeljne obveze država članica kad je riječ o rasporedu praćenja i izvješćivanja, imenovanju nadležnih tijela i podacima koje treba pratiti. To uključuje nova teška vozila i nove prikolice koji su prvi put registrirani u Uniji ili su registrirani izvan Unije manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji.

Kad je riječ o nadležnim tijelima, razjašnjeno je da tijela koja su već odgovorna za praćenje podataka o lakim vozilima i izvješćivanje o njima trebaju biti odgovorna i za praćenje teških vozila.

Prilozi I. i II. dopunjuju ovu odredbu i u njima se točno određuju parametri koje se treba pratiti te administrativni koraci postupka praćenja i izvješćivanja.

Članak 5. – Praćenje i izvješćivanje od strane proizvođača

Ovim se člankom utvrđuju temeljne obveze proizvođača kad je riječ o rasporedu praćenja i izvješćivanja, imenovanju točaka za kontakt te podacima koje treba pratiti.

Prilozi I. i II. dopunjuju ovu odredbu i u njima se točno određuju parametri koje se treba pratiti te administrativni koraci postupka praćenja i izvješćivanja.

Članak 6 – Centralni registar za podatke o teškim vozilima

Podaci poslani Komisiji čuvaju se u javno dostupnom registru. Registar će u ime Komisije održavati EEA na temelju iskustava koje EEA ima u održavanju registra podataka za laka vozila.

Iako će većina podataka biti javno dostupna, zbog potrebe za zaštitom privatnih podataka određeni se podaci neće otkrivati (identifikacijski brojevi vozila), a zbog potrebe zaštite tržišnog natjecanja neće se otkrivati ni imena proizvođača sastavnih dijelova.

Članak 7. – Kvaliteta podataka

Za postizanje ciljeva ove Uredbe nužni su visokokvalitetni podaci. Stoga je važno naglasiti da su subjekti koji izvješćuju odgovorni za kvalitetu i ispravnost svojih poslanih podataka. Nadalje, Komisija ima mogućnost i sama provjeriti kvalitetu podataka i ispraviti ih ako poslani podaci sadržavaju pogreške.

Članak 8. – Izvješćivanje

Podaci dostavljeni Komisiji putem EEA-e trebali bi služiti za izradu godišnje analize trendova emisija CO_2, kao i stanja voznog parka teških vozila i njihovih proizvođača u EU-u. Tu godišnju analizu provodi Komisija uz pomoć EEA-e, i ona će biti važan izvor podataka za šire godišnje izvješće o napretku koje je obvezno u skladu s predloženom Uredbom o upravljanju energetskom unijom, u kontekstu Stanja energetske unije. Ta će analiza biti važan izvor podataka i za moguće daljnje političke mjere. Analizom će se povećati transparentnost u pogledu tehničkih konfiguracija i učinka ukupnog voznog parka vozila u EU-u i pojedinih vozila kad je riječ o emisijama CO_2 i potrošnji goriva.

Članci 9 i 10. – Provedbene mjere i delegiranje ovlasti

Ovim se člancima Komisiji daju ovlasti da donosi provedbene mjere i delegiranim aktima mijenja nesuštinske elemente Priloga I. i II. Provedbenim mjerama će se dopunjavati članak 7. tako što se na njihovu temelju Komisiji omogućuje definiranje detaljnih odredbi i postupaka za provjeravanje i ispravljanje dostavljenih podataka. Komisiji delegirane ovlasti uključuju prilagođavanje i ažuriranje parametara podataka koji se prate, kao i različitih koraka u postupku praćenja iz Priloga I. i II.

Članci 11. i 12. – Postupak odbora i izvršavanje delegiranja

Ovi članci sadržavaju standardne odredbe koje se odnose na postupak u odborima pri donošenju provedbenih akata i izvršavanju delegiranih ovlasti iz članka 9. stavaka 2. i 3.

2017/0111 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra

(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[1],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[2],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Obvezujući cilj domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu do 2030. za najmanje 40 % u odnosu na 1990. poduprlo je Europsko vijeće u zaključcima od 23. i 24. listopada 2014. o okviru klimatske i energetske politike za 2030., što je ponovno potvrđeno na sastanku u ožujku 2016.

(2) Zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. predviđeno je da bi Unija taj cilj trebala ostvariti zajednički na troškovno najučinkovitiji način, pri čemu bi smanjenja do 2030. u odnosu na 2005. u sektorima u sustavu trgovanja emisijama (ETS) iznosila 43 %, a u sektorima izvan njega 30 %. Sve bi države članice trebale sudjelovati u tom naporu i svi bi sektori gospodarstva trebali pridonijeti postizanju tih smanjenja emisija, uključujući prijevoz.

(3) U Komisijinoj Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije[3] iz 2016. utvrđuje se cilj smanjenja emisija iz prijevoza od najmanje 60 % do 2050. u usporedbi s razinama iz 1990.

(4) Emisije stakleničkih plinova iz kamiona i autobusa, tj. teških vozila, trenutačno predstavljaju oko četvrtine emisija cestovnog prometa u Uniji, a očekuje se da će se i dalje povećavati do 2030. Kako bi se doprinijelo potrebnom smanjivanju emisija u sektoru prometa, potrebno je uvesti djelotvorne mjere za ograničavanje emisija iz teških vozila.

---

1 SL C , , p. .
2 SL C , , p. .
3 COM(2016) 501 final.

(5) Komisija je u svojoj Komunikaciji o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO_2 teških vozila[4] navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO_2 i potrošnje goriva.

(6) U Uredbi (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća[5] predviđen je okvir za utvrđivanje takvog reguliranog postupka. Mjerenjima će se dobiti robusni i usporedivi podaci o emisijama CO_2 i potrošnji goriva pojedinačnih vozila za znatan dio voznog parka teških vozila u Uniji. Kupac pojedinačnog vozila i njegova država članica registracije imat će pristup tim podacima, čime će se djelomično riješiti pitanje neraspoloživosti podataka.

(7) Podaci o svojstvima vozila kad je riječ o emisijama CO_2 i potrošnji goriva trebali bi biti javno dostupni kako bi se svim korisnicima vozila omogućilo donošenje odluka koje se temelje na kvalitetnim informacijama. Svi proizvođači vozila moći će usporediti karakteristike svojih vozila s onima drugih proizvođača. Time će se poticati inovacije i posljedično povećati konkurentnost. Te će informacije biti solidan temelj tvorcima politika na razini Unije i država članica kako bi mogli razvijati politike za promicanje veće upotrebe energetski učinkovitih vozila. Stoga je uputno da se prate vrijednosti emisije CO_2 i potrošnje goriva svih novih teških vozila utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) […/…][6] [*Opoce to include correct reference*] te da se o njima izvješćuje Komisija i da se ti podaci stavljaju na raspolaganje javnosti.

(8) Kako bi se dobilo potpune podatke o karakteristikama svih teških vozila u Uniji, trendovima i potencijalnom utjecaju na emisije CO_2, uputno je pratiti podatke o registraciji svih novih teških vozila i svih novih prikolica, uključujući podatke o pogonskim motorima i relevantnoj nadogradnji te izvješćivati o njima.

(9) Podaci o emisijama CO_2 i potrošnji goriva bit će dostupni za dio novih teških vozila koja su registrirana [2019.]. Od tog datuma nadalje nadležna tijela država članica bi bila obvezna dostavljati podatke o novim registracijama, a proizvođači bi bili obvezni dostavljati tehničke podatke koji se odnose na ta vozila.

(10) Tehnički podaci koji su neophodni za određivanje emisija CO_2 i potrošnje goriva vozila trebali bi biti javno dostupni kako bi se povećala transparentnost kad je riječ o specifikacijama vozila i povezanim karakteristikama te kako bi se poticalo tržišno natjecanje među proizvođačima. Samo se podaci koji su osjetljivi zbog razloga zaštite osobnih podataka i poštenog tržišnog natjecanja ne bi trebali objavljivati. Međutim, jasno je da je u interesu javnosti da tehnički podaci koji su ključni za utvrđivanje karakteristika vozila budu dostupni. Na takve se podatke stoga izuzeće od obveze javnog pristupa ne bi trebalo odnositi.

(11) Važno je osigurati da podaci koje se prati i o kojima se izvješćuje budu potpuni i pouzdani. Komisija bi stoga trebala moći provjeriti i po potrebi ispraviti konačne podatke. Stoga bi u zahtjevima za praćenje trebalo propisati parametre pomoću kojih se podaci mogu na odgovarajući način pratiti i provjeravati.

---

4 COM(2014) 285 final.

5 Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ (SL L 188, 18.7.2009., str. 1.).

6 Uredba Komisije (EU) […/…] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO_2 i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L…,..,..).

(12) Na temelju iskustva stečenog praćenjem emisija CO_2 i izvješćivanjem o njima na temelju Uredbe (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća[7] za nove osobne automobile i Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća[8] za nova laka gospodarska vozila, uputno je Europskoj agenciji za okoliš povjeriti odgovornost za razmjenu podataka s nadležnim tijelima država članica i proizvođačima te za upravljanje konačnom bazom podataka u ime Komisije. Također je uputno uskladiti procedure za praćenje i izvješćivanje za teška vozila s već postojećim procedurama za laka vozila koliko god je moguće.

(13) Kako bi se osiguralo jedinstvene uvjete za provedbu odredbi ove Uredbe u pogledu provjeravanja i ispravljanja podataka koji se prate, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća[9].

(14) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupke njihovog praćenja i izvješćivanja o njima ostanu relevantni za procjenjivanje doprinosa teških vozila emisijama CO_2 te kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjivanje emisije CO_2, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pitanjima izmjena zahtjeva koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja iznesen u prilozima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće moraju primati sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci moraju sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(15) Budući da države članice ne mogu ispuniti ciljeve ove Uredbe, tj. praćenje emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila u Uniji i izvješćivanje o ta dva parametra i da je te ciljeve zbog opsega i učinaka predloženih mjera lakše ispuniti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.
Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za praćenje emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila u Europskoj uniji i za izvješćivanje o ta dva parametra.

---

7 Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO2 iz lakih vozila, SL L 140, 5.2.2009., str. 1.

8 Uredba (EU) br. 510/2011 od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO_2 iz osobnih i lakih gospodarskih vozila, SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

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

Članak 2.
Područje primjene

Ova se Uredba odnosi na obvezu država članica i proizvođača teških vozila u pogledu praćenja podataka o novim vozilima i izvješćivanja o njima.

Primjenjuje se na sljedeće kategorije vozila:

(a) teška vozila kategorija M1, M2, N1 i N2 referentne mase od preko 2610 kg koja nisu obuhvaćena Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća[10] i sva vozila kategorija M3 i N3;

(b) vozila kategorija O3 i O4.

Članak 3.
Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[11] i Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća.

Članak 4.
Praćenje i izvješćivanje od strane država članica

1. Počevši od [2020.], svake godine do 28. veljače nadležna tijela država članica moraju prikupiti podatke iz dijela A Priloga I. za nova vozila registrirana po prvi put u Uniji za prethodnu kalendarsku godinu. Podaci koji se odnose na nova vozila koja su prethodno bila registrirana izvan Unije ne prate se niti se o njima izvješćuje, osim ako je ta registracija obavljena manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji. Ti se podaci dostavljaju Komisiji u skladu s postupkom praćenja iz Priloga II.

2. Nadležna tijela koja su odgovorna za prikupljanje podataka i njihovo dostavljanje u skladu s ovom Uredbom su tijela koja su imenovale države članice u skladu s člankom 8. stavkom 7. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

Članak 5.
Praćenje i izvješćivanje od strane proizvođača

1. Počevši od [2020.], svake godine do 28. veljače proizvođači teških vozila moraju prikupiti podatke iz dijela B Priloga I. za nova vozila proizvedena u prethodnoj kalendarskoj godini.

   Pod datumom proizvodnje podrazumijeva se datum potpisivanja certifikata o sukladnosti ili, ako je primjenjivo, datum potpisivanja pojedinačne homologacije.

2. Proizvođači moraju imenovati točku za kontakt za svrhe izvješćivanja o podacima u skladu s ovom Uredbom.

---

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

[11] Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

Članak 6.
Centralni registar za podatke o teškim vozilima

1. Komisija vodi centralni registar za podatke o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 4. i 5. Taj je registar javno dostupan uz iznimku zapisa 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 navedenih u dijelu B Priloga I.

2. Registrom u ime Komisije upravlja Europska agencija za okoliš (EEA).

Članak 7.
Kvaliteta podataka

1. Nadležna tijela i proizvođači odgovorni su za ispravnost i kvalitetu podataka koje dostavljaju u skladu s člancima 4. i 5. O svim primijećenim pogreškama u dostavljenim podacima oni bez odlaganja izvješćuju Komisiju.

2. Komisija može sama provjeriti kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 4. i 5.

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili utvrdi, na temelju vlastite provjere, nepodudarnosti u skupu podataka, ona, prema potrebi, poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka koji su objavljeni u centralnom registru iz članka 6.

Članak 8.
Izvješće

1. Komisija u okviru svojeg godišnjeg izvješća iz [članka 29. predložene Uredbe o upravljanju energetskom Unijom] objavljuje svoju analizu podataka koje su države članice i proizvođači poslali za prethodnu kalendarsku godinu.

2. U toj analizi mora navesti barem prosječnu potrošnju goriva i emisije CO_2 ukupnog voznog parka teških vozila u Uniji i voznog parka teških vozila svakog proizvođača. Komisija također mora, ako su dostupni, uzeti u obzir podatke o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjivanje emisija CO_2.

3. Komisija tu analizu priprema uz pomoć EEA-e.

Članak 9.
Dodjela provedbenih ovlasti

Komisija može provedbenim aktima odrediti mjere za provjeru i ispravljanje podataka iz stavaka 2. i 3. članka 7. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11.

Članak 10.
Delegiranje ovlasti

1. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12. kako bi izmijenila Prilog I. za svrhe ažuriranja ili prilagođavanja zahtjeva u pogledu podataka koji su u njemu određeni ako to smatra potrebnim, a kako bi se osigurala detaljna analiza u skladu s člankom 8.

2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12. s ciljem izmjene Priloga II. za svrhe prilagođavanja postupka praćenja i izvješćivanja koji je u njemu iznesen kako bi se uzelo u obzir iskustvo stečeno provedbom ove Uredbe.

Članak 11.
Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan na temelju članka 9. Odluke br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[12]. Navedeni Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 12.
Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u toj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 13.
Stupanje na snagu

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

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

[12] Odluka br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o mehanizmu za praćenje emisija stakleničkih plinova u Zajednici i za provedbu Kyotskog protokola (SL L 49, 19.2.2004., str. 1.).

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*

Zakonodavni financijski izvještaj „Agencija”

Europska agencija za okoliš (EEA)

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB

1.3. Vrsta prijedloga/inicijative

1.4. Cilj/ciljevi

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.6. Trajanje i financijski utjecaj

1.7. Predviđene metode upravljanja

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila u pogledu praćenja i izvješćivanja

2.2. Sustav upravljanja i kontrole

2.3. Mjere za sprječavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UTJECAJ PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija rashoda na koje se prijedlog/inicijativa odnosi

3.2. Procijenjeni utjecaj na rashode

3.2.1. Sažetak procijenjenog utjecaja na rashode

3.2.2. Procijenjeni utjecaj na odobrena sredstva [tijela]

3.2.3. Procijenjeni utjecaj na ljudske resurse [tijela]

3.2.4. Usklađenost s tekućim višegodišnjim financijskim okvirom

3.2.5. Doprinos trećih strana

3.3. Procijenjeni utjecaj na prihode

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra

1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB[22]

34: Klimatska politika

1.3. Vrsta prijedloga/inicijative

☑ Prijedlog/inicijativa odnosi se na **novo djelovanje**

☐ Prijedlog/inicijativa odnosi se na **novo djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja**[23]

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

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

1.4. Cilj/ciljevi

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

Prijedlog predstavlja ključnu zakonodavnu mjeru prvog paketa o mobilnosti koji se treba donijeti u svibnju 2017. Njime se pridonosi provođenju Komisijine Europske strategije za mobilnost s niskom razinom emisije[24] koja je donesena 2016. i povezanom akcijskom planu[25] za poboljšavanje ekonomičnosti i smanjenje emisija teških vozila, tj. kamiona i autobusa.

Prijedlog je dio provedbenih mjera koje su najavljene u Komunikaciji Komisije iz 2014. *Strategija smanjenja potrošnje goriva i emisija CO_2 kod teških teretnih vozila*[26] radi utvrđivanja postupka za certifikaciju emisija CO_2 iz teških vozila te njihova praćenje i izvješćivanja o njima za sva nova vozila koja se stavljaju na tržište EU-a.

Ovom će se mjerom predvidjeti ključni alat za provedbu budućih standarda emisije CO_2 teških vozila koje se Komisija obvezala predložiti u 2018.

Prijedlogom se pridonosi ostvarivanju preuzete obveze EU-a koja se odnosi na postizanje smanjenja domaćih emisija za 40 % do 2030. u usporedbi s razinom iz 1990.

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

Posebni cilj br. 3.

[22] ABM: upravljanje na temelju djelatnosti; ABB: priprema proračuna na temelju djelatnosti.

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

[24] https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF

[25] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN

[26] COM (2014)285, dostupna na http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

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

Odgovarajuće aktivnosti u okviru strukture ABM/ABB

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

ABB aktivnost 07 02 – Politika zaštite okoliša na razini Unije i na međunarodnoj razini (proračunski članak 07 02 06 Europska agencija za okoliš).

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

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

Prijedlogom će se utvrditi sustav za praćenje emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila koja se stavljaju na tržište EU-a te za izvješćivanje o ta dva parametra.

Prijedlogom će se pridonijeti transparentnosti tržišta teških vozila, čime će se poticati tržišno natjecanje proizvođača teških vozila i prijevoznika. Time će se nadalje poticati inovacije na razini proizvođača sastavnih dijelova i vozila usmjerene na proizvodnju energetski učinkovitijih vozila na tržištu EU-a.

Očekuje se da, ako praćenje i izvješćivanje dovede do dodatnog postepenog poboljšanja energetske učinkovitosti voznog parka teških vozila u EU-a od 1 %, to će značiti smanjenje emisija CO_2 od oko 2,1 Mt.

1.4.4. Pokazatelji rezultata i utjecaj

Navesti pokazatelje koji omogućuju praćenje provedbe prijedloga/inicijative.

Pokazatelj br. 1: Prosječne godišnje emisije CO_2 i potrošnja goriva po klasi vozila, proizvođaču i državi članici za nova teška vozila registrirana u EU-u unutar područja primjene zakonodavstva o certifikaciji.

Pokazatelj br. 2: Usporedba prosječnih godišnjih emisija CO_2 i potrošnje goriva vozila iste klase tijekom godina.

Pokazatelj br. 3: Godišnji pregled tehnologija za uštedu goriva ugrađenih u nova vozila i razina rasprostranjenost tih tehnologija.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje je potrebno kratkoročno ili dugoročno ispuniti

Države članice i proizvođači novoregistriranih teških vozila u EU-u bi trebali prikupljati podatke o praćenju emisija CO_2 te o njima izvješćivati Komisiju putem registra podataka Europske agencije za okoliš.

Europska agencija za okoliš prikupljala bi podatke i njima upravljala. Novi skupovi podataka bili bi dostupni javnosti svake godine. Komisija bi objavljivala godišnja izvješća o praćenju.

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a

Tržišta za nova teška vozila i usluge prijevoza funkcioniraju širom EU-a i sastavni su dijelovi jedinstvenog tržišta. Nedostatak transparentnosti u pogledu potrošnje goriva i emisija CO_2 novih teških vozila još nije riješen ni u jednoj državi članici i problem je cijelog EU-a. Nadalje, emisije CO_2 teških vozila obuhvaćene su ciljevima EU-a u pogledu smanjivanja emisija stakleničkih plinova.

U odsutnosti zakonodavstva o praćenju i izvješćivanju na razini EU-a nacionalna tijela mogu uvesti različite pristupe za praćenje i izvješćivanje, što vodi do rascjepkanog i neusklađenog prikupljanja takvih podataka širom EU-a. To bi uzrokovalo veliko administrativno opterećenje za proizvođače teških vozila koji bi tada trebali poštovati različite načine izvješćivanja. Međutim, tijekom javnog savjetovanja provedenog u okviru pripreme prijedloga pokazalo se da nacionalna tijela radije ne bi uopće poduzimala nikakve mjere.

Sustav na razini EU-a za praćenje emisija CO_2 i potrošnje goriva i za izvješćivanje o ta dva parametra za teška vozila omogućit će da kupci teških vozila i tvorci politika imaju pristup informacijama o primjeni i raširenosti naprednih tehnologija za uštedu goriva.

Uz to, klimatske promjene su problem s prekograničnim utjecajem, a uz to je nadležnost podijeljena između EU-a i država članica. Stoga je potrebna koordinacija klimatske politike na europskoj razini, a djelovanje EU-a opravdano je na temelju supsidijarnosti.

1.5.3. Saznanja iz prijašnjih sličnih iskustava

Obvezni sustav praćenja emisija CO_2 i izvješćivanja o njima na razini EU-a[27] već je uspostavljen za automobile i kombije. Taj se sustav pokazao vrlo korisnim jer je njime osigurana veća transparentnost na tržištu novih putničkih automobila i lakih gospodarskih vozila u EU-u. Skup podataka koji EEA objavljuje svake godine u širokoj je upotrebi za uspoređivanje emisija CO_2 lakih vozila u EU-u. Njime je također uspostavljen temelj za utvrđivanje standardnih vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombi-vozila i za godišnje ocjenjivanje ispunjavanja zahtjeva od strane proizvođača.

Predloženi sustav praćenja i izvješćivanja za teška vozila u velikoj se mjeri oslanja na saznanja dobivena sustavom praćenja i izvješćivanja za laka gospodarska vozila na razini EU-a. Za laka gospodarska vozila predloženom Uredbom predviđa se sustav praćenja koji se temelji na identifikacijskom broju vozila (VIN), a države članice i proizvođači bi sudjelovali u dostavi podataka kako bi administrativno opterećenje bilo minimalno. Kao što je slučaj sa sustavom praćenja i izvješćivanja za automobile i kombi-vozila, podaci bi se slali u registar podataka Europske agencije za okoliš. Nadalje, s obzirom na iskustvo Europske agencije za okoliš u praćenju emisija CO_2, Europska agencija za okoliš pomagala bi i Komisiji u upravljanju sustavom za praćenje emisija na razini EU-a za teška vozila.

1.5.4. Usklađenost i moguća sinergija s drugim odgovarajućim instrumentima

Prijedlog je usklađen s predloženom Uredbom Komisije […] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 u pogledu certifikacije emisija CO_2 i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.

[27] Uredba (EZ) br. 443/2009 i Uredba (EU) br. 510/2011

1.6. Trajanje i financijski utjecaj

☐ Prijedlog/inicijativa **ograničenog trajanja**

– ☐ Prijedlog/inicijativa na snazi od [DD/MM]YYYY do [DD/MM]YYYY

– ☐ Financijski utjecaj od YYYY do YYYY

☑ Prijedlog/inicijativa **neograničenog trajanja**

– Provedba s početnim razdobljem od 2018. (bez financijskog utjecaja), neograničenog trajanja,

– nakon čega slijedi potpuna provedba.

1.7. Predviđene metode upravljanja

☑ **Izravno upravljanje** Komisije

– ☑ putem njezinih službi, uključujući njezino osoblje u delegacijama Unije,

– putem izvršnih agencija

☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

☑ **Neizravno upravljanje** delegiranjem zadaća proračunske provedbe:

– ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one imenovale,

– ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti),

– ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu,

– ☑ tijelima na koja se upućuje u člancima 208. i 209. Financijske uredbe,

– ☐ tijelima javnog prava,

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

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

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

– *Ako je označeno više načina upravljanja, pojedinosti navesti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

Za provedbu zahtjeva iz predložene Uredbe o praćenju emisija CO_2 i potrošnji goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra bit će potrebno sudjelovanje Europske agencije za okoliš.

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila u pogledu praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Predloženom se Uredbom određuju podaci o kojima se treba izvješćivati i učestalost izvješćivanja za novoregistrirana teška vozila u Uniji. Podaci koji su određeni u predloženoj Uredbi trebali bi se dostavljati svake godine putem registra podataka Europske agencije za okoliš. Kako bi se pomoglo državama članicama i proizvođačima u obavljanju tog zadatka, pružat će se dodatne upute preko CIRCABC.

2.2. Sustav upravljanja i kontrole

2.2.1. Utvrđeni rizici

Moguće je da države članice ili proizvođači budu kasnili u ispunjavaju svojih obveza praćenja i izvješćivanja. Predviđa se da bi države članice imenovale ista tijela koja su već odgovorna za praćenje i izvješćivanje za automobile i kombi-vozila. Ta tijela imaju iskustvo s praćenjem i izvješćivanjem te relevantnim alatima, čime se rizici smanjuju na minimum.

Registar podataka Europske agencije za okoliš je uhodan sustav za izvješćivanje o podacima. Smatra se da su pitanja potencijalnog raspada sustava i povjerljivosti riješena na odgovarajući način.

2.2.2. Informacije o uspostavi sustava unutarnje kontrole

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

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

nije primjenjivo

2.3. Mjere za sprječavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprječavanje i zaštitu od prijevara.

Uz primjenu Financijske uredbe kako bi se spriječilo prijevare i nepravilnosti te uz pomoć iskustava s već dobro uhodanim sustavom za praćenje emisija CO_2 i izvješćivanje o njima za nove putničke automobile i laka gospodarska vozila provodit će se kontrole kvalitete i provjere dostavljenih podataka kako bi se rješavalo eventualne propuste ili nepravilnosti.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UTJECAJ PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija rashoda na koje se prijedlog/inicijativa odnosi

- Postojeće 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-	zemalja kandidatkin	trećih	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b)

	[Naslov……...……]	[28].	e[29]	ja[30]	zemalja	Financijske uredbe
2	34 02 01: Smanjenje emisija stakleničkih plinova (ublažavanje).	Dif.	NE	NE	NE	NE
2	07 02 06: Europska agencija za okoliš	Nedif.	DA	DA	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 [Naslov……...……]	Dif./Nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja	trećih zemalja	u smislu članka 21. stavka 2. točke (b) Financijske uredbe
	[…][XX GG GG GG]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

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

[29] EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

[30] Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalne zemlje kandidatkinje sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni utjecaj na rashode

3.2.1. Sažetak procijenjenog utjecaja na rashode

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj 2	Održivi rast: Prirodni resursi

[Tijelo]: <EEA – Europska agencija za okoliš>			Godina **2019.**	Godina **2020.**	Godina **N+2**	Godina **N+3**	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)			**UKUPNO 2019. – 2020.**
Glava 1.: Rashodi za osoblje	Obveze	(1)	0,150	0,200						0,350
	Plaćanja	(2)	0,150	0,200						0,350
Glava 2.: Rashodi za infrastrukturu i poslovanje	Obveze	(1.a)								
	Plaćanja	(2.a)								
Glava 3.: Operativni rashodi	Obveze	(3.a)	0,250	0,175						0,425
	Plaćanja	(3.b)	0,250	0,175						0,425
UKUPNA odobrena sredstva za [tijelo] <EEA>	Obveze	= 1 + 1.a + 3.a	0,400	0,375						0,775
	Plaćanja	= 2 + 2.a + 3.b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Procijenjeni utjecaj na odobrena sredstva [tijela]

– ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje

– ☑ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća sredstva za poslovanje, kako se navodi u nastavku:

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

Navesti ciljeve i rezultate			Godina **2019.**		Godina **2020.**		Godina **N+2**		Godina **N+3**		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)						**UKUPNO**	
	REZULTATI																	
⇩	Tip[31]	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 1[32]…																		
– Uspostavljanje platforme za izvješćivanje			1	0,250													0,250	
Pomoć u osiguravanju i kontroli kvalitete – izvješćivanje država članica/proizvođača originalne opreme, komunikacija s državama i proizvođačima, upravljanje bazom podataka i njezino održavanje					1	0,175											0,025	
Rezultat																		

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

[32] Kako je opisano u točki 1.4.2. „Posebni cilj/ciljevi…”.

Međuzbroj za posebni cilj br. 1	1	0,250	1	0,175											0,275		
POSEBNI CILJ br. 2																	
Rezultat																	
Međuzbroj za posebni cilj br. 2																	
UKUPNI TROŠAK	1	0,250	1	0,175											0,275		

3.2.3. Procijenjeni utjecaj na ljudske resurse EEA-e

3.2.3.1. Sažetak

– ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena administrativna sredstva

– ☑ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena administrativna sredstva:

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

	Godina **2019.**	Godina **2020.**	Godina **N+2**	Godina **N+3**	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)			**UKUPNO 2019. + 2020.**
Dužnosnici (razred AD)								
Dužnosnici (razred AST)								
Ugovorno osoblje	0,150	0,200						**0,350**
Privremeno osoblje								
Upućeni nacionalni stručnjaci								
UKUPNO	**0,150**	**0,200**						**0,350**

Očekivani utjecaj na osoblje (dodatni ekvivalenti punog radnog vremena) – plan radnih mjesta

Funkcijske grupe i platni razredi	Godina 2019.	Godina 2020.	Godina N+2	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				

AD10 AD9 AD8 AD7 AD6 AD5				
AD ukupno				
AST11 AST10 AST9 AST8 AST7 AST6 AST5 AST4 AST3 AST2 AST1				
AST ukupno				
AST/SC 6 AST/SC 5 AST/SC 4 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1				

AST/SC ukupno				
SVEUKUPNO				

Očekivani utjecaj na osoblje (dodatno) – vanjsko osoblje

Ugovorni djelatnici	Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)
Funkcijska skupina IV.	1	1		
Funkcijska skupina III.	1(*)	1		
Funkcijska skupina II.				
Funkcijska skupina I.				
Ukupno	2	2		

(*) zapošljavanje je predviđeno za sredinu 2019.

Upućeni nacionalni stručnjaci	Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)
Ukupno				

Navesti datum predviđenog zapošljavanja te prema tome prilagoditi iznos (ako se zapošljava u srpnju uzima se u obzir samo 50 % prosječnog troška) i iznijeti daljnja objašnjenja u prilogu.

Uz jednog privremenog djelatnika i jednog ugovornog djelatnika koje trenutačno zapošljava EEA za poslove povezane s praćenjem emisija CO_2 iz automobila i kombi vozila[33], i s obzirom na neograničeno trajanje predloženih dodatnih aktivnosti Agencije, EEA treba još dva ugovorna djelatnika za obavljanje sljedećih zadataka:

- uspostavljanje i održavanje novih izvora izvješćivanja i infrastrukture za e-izvješćivanje te upravljanje njima, uključujući sve aktivnosti povezane s informacijskim i komunikacijskim tehnologijama, koji se odnose na dostavu podataka o teškim vozilima;
- provođenje detaljne procjene kvalitete podataka i kontrole kvalitete podataka koje su dostavile države članice i proizvođači, uključujući koordiniranje komunikacije s državama članicama i stručnjacima iz proizvodnje te s tim povezanu korisničku podršku itd.;

[33] Uredba (EZ) br. 443/2009 i Uredba (EU) br. 510/2011.

- sastavljanje i objavljivanje skupova podataka na internetskim stranicama EEA-e za Europsku komisiju i druge dionike.

Jedan ugovorni djelatnik (funkcijska skupina IV.) počeo bi raditi u 2019. na poslovima pripreme i provedbe sustava izvješćivanja kako bi osigurao da je sustav potpuno operativan u 2020. Drugi ugovorni djelatnik (funkcijska skupina III.) počeo bi raditi u drugoj polovini 2019. na poslovima potpore provedbi sustava za izvješćivanje te na pripremi osiguranja kvalitete i sustavâ za kontrolu kvalitete podataka.

Utjecaj na proračun izračunat je u skladu s time, uz pretpostavku prosječnih troškova od 100 000 EUR godišnje za ugovornog djelatnika.

3.2.4. Usklađenost s tekućim višegodišnjim financijskim okvirom

– ☑ Prijedlog/inicijativa je skladu s postojećim višegodišnjim financijskim okvirom.

– ☑ Prijedlog/inicijativa će iziskivati reprogramiranje relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira.

Objasniti o kakvom je reprogramiranju riječ te navesti odgovarajuće proračunske linije i iznose. Zbog predložene inicijative bit će potrebno povećanje financijskog programiranja za doprinos za Europsku agenciju za okoliš (EEA) iz proračunskog članka 07 02 06 za godine 2019. i 2020. u iznosima navedenima u gornjoj točki 3.2.1.

– ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna je primjena instrumenta za financijsku fleksibilnost ili revizija višegodišnjeg financijskog okvira[1].

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

3.2.5. Doprinos trećih strana

– Prijedlogom/inicijativom ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u financiranju.

– Prijedlogom/inicijativom predviđa se sufinanciranje prema sljedećoj procjeni:

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

	Godina **N**	Godina **N+1**	Godina **N+2**	Godina **N+3**	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNA sredstva sufinanciranja								

[1] Vidjeti članke 11. i 17. Uredbe Vijeća (EU, Euratom) br. 1311/2013 kojom se uspostavlja višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2014. – 2020.

3.3. Procijenjeni utjecaj na prihode

– ☑ Prijedlog/inicijativa nema financijski utjecaj na prihode.

– ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski utjecaj:

☐ na vlastita sredstva

☐ na razne prihode

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Proračunska linija u okviru prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću proračunsku godinu	Utjecaj prijedloga/inicijative[2]						
		Godina **N**	Godina **N+1**	Godina **N+2**	Godina **N+3**	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)		
Članak …….								

Za razne namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Navesti metodu izračuna utjecaja na prihode.

[2] Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi umanjeni za 25 % za troškove naplate.