



**HRVATSKI SABOR**  
**Odbor za europske poslove**

Klasa: 022-03/17-03/144  
Urbroj: 6521-31-17-01  
Zagreb, 4. prosinca 2017.

**ODBOR ZA ZAŠTITU OKOLIŠA  
I PRIRODE**  
Predsjednik Mihael Zmajlović

**ODBOR ZA POMORSTVO,  
PROMET I INFRASTRUKTURU**  
Predsjednik Pero Ćosić

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za zaštitu okoliša i prirode i Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije objavljenom u sklopu nove inicijative Europske komisije uključene u Radni program za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2017. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske o  
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO2 i  
potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra  
COM (2017) 279**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/17-07/454, Urbroj: 50301-23/22-17-1 na sjednici održanoj 30. listopada 2017. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 7. lipnja 2017., u sklopu nove inicijative iz Programa rada Europske komisije za 2017. „Provedba strategije energetske unije: putovanje i mobilnost s niskim emisijama“, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 1. veljače 2018. godine.

S poštovanjem,

**PREDSJEDNIK ODBORA**  
Domagoj Milošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2017) 279  
- COM (2017) 279  
Na znanje: - INFODOK služba

## PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

**Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):**

**Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra**

**Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the monitoring and reporting of CO<sub>2</sub> emissions from and fuel consumption of new heavy-duty vehicles**

**Brojčana oznaka dokumenta: 9939/17 + ADD 1, ADD 2, ADD 3**

**Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta), ustrojstvena jedinica i službenik/ica:**

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo unutarnjih poslova

Ustrojstvena jedinica: Služba za upravne poslove

Nadležni službenik/ica: Tomislav Delipetar ([tdelipetar@mup.hr](mailto:tdelipetar@mup.hr))

Zamjena: /

**Nadležni službenik/ica u MVEP (Sektor za COREPER I):**

Ana Đukić ([ana.dukic@mvep.hr](mailto:ana.dukic@mvep.hr))

**Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:**

RS za okoliš, Nataša Kačić-Bartulović ([natasa.kacic-bartulovic@mvep.hr](mailto:natasa.kacic-bartulovic@mvep.hr))

**Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:**

Prijedlogom se propisuju mjere praćenja emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva teških vozila (kategorije M1, M2, N1 i N2 referentne mase od preko 2610 kg i sva vozila kategorija M3 i N3 te vozila kategorija O3 i O4) i obveza izvješćivanja o ta dva parametra, specificiraju se kategorije vozila za koje treba pratiti podatke o registraciji, tehničke podatke i podatke o emisijama CO<sub>2</sub> i potrošnji goriva, te izvješćivanje o njima.

Prijedlogom uredbe utvrđuju se i temeljne obveze država članica (u daljnjem tekstu: DČ) kad je riječ o rasporedu praćenja i izvješćivanja, imenovanju nadležnih tijela i podacima koje treba pratiti. To uključuje vozila kategorija M1, M2, N1 i N2 referentne mase od preko 2610 kg i sva vozila kategorija M3 i N3 te vozila kategorija O3 i O4 koji su prvi put registrirani u EU-u ili su registrirani izvan EU-a manje od tri mjeseca prije registracije u EU-u.

Prijedlogom uredbe utvrđuju se i temeljne obveze proizvođača kad je riječ o rasporedu praćenja i izvješćivanja, imenovanju točaka za kontakt te podacima koje treba dostavljati.

Očekuje se da će energetske učinkovitije prijevoze 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. Očekuje se da bi srednjoročno i dugoročno bilo koristi i za zapošljavanje.

Postupno poboljšavanje učinkovitosti novih vozila trebalo bi za rezultat imati i smanjenje emisija CO<sub>2</sub>. Većina prijevoznčkih poduzeća u EU-u su mala i srednja poduzeća koja posluju s po samo nekoliko vozila. Očekuje se da će ona imati koristi od praćenja. Rezultat veće transparentnosti u pogledu učinkovitosti potrošnje goriva teških teretnih vozila bio bi u činjenici da bi potencijalni kupci vozila imali na raspolaganju kvalitetnije informacije kako bi mogli ostvariti uštede goriva.

Jedini ekonomski troškovi su administrativni troškovi, no očekuje se da će biti zanemarivi, oko 1 EUR po vozilu. Osim administrativnih troškova od oko 3500 EUR godišnje, očekuje se da će DČ imati koristi od dostupnosti podataka o praćenju teških teretnih vozila jer će im dostupnost tih podataka omogućiti razvoj politika kojima bi se promicalo smanjivanje emisija, na primjer ciljanog oporezivanja ili poticajnih programa, uključujući naknade za korištenje cesta i javnu nabavu.

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga su sljedeće:

U članku 1. Prijedloga uredbe objašnjavaju se ključne mjere iz Uredbe (praćenje emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i izvješćivanje o ta dva parametra).

Člankom 2. definira se područje primjene Uredbe i specificiraju kategorije vozila za koje treba pratiti podatke (teška vozila kategorija M1, M2, N1 i N2 težine iznad 2 610 kg te vozila kategorija M3, N3, O3 i O4).

U članku 3. je dana referenca o definicijama pojmova koji se koriste u ovoj Uredbi. Naime, ova Uredba je usko povezana sa zakonodavstvom o homologaciji te je navedeno da se termini iz ove Uredbe tumače onako kako su definirani u zakonodavstvu o homologaciji.

Člankom 4. utvrđuju se temeljne obveze DČ kad je riječ o rasporedu praćenja i izvješćivanja, imenovanju nadležnih tijela i podacima koje treba pratiti.

U članku 5. utvrđuju se temeljne obveze proizvođača kad je riječ o rasporedu praćenja i izvješćivanja, imenovanju točaka za kontakt te podacima koje treba pratiti.

Članak 6. utvrđuje da se podaci poslani Europskoj komisiji (u daljnjem tekstu: EK) čuvaju u javno dostupnom registru, kojeg u ime EK održava Europska agencija za okoliš (EEA).

Članak 7. određuje nužnost za održavanjem visoke kvalitete podataka zbog čega su subjekti koji izvješćuju odgovorni za kvalitetu i ispravnost svojih poslanih podataka, a EK ima mogućnost i sama provjeriti kvalitetu podataka i ispraviti ih ako poslani podaci sadržavaju pogreške.

Člankom 8. utvrđuje se da EK uz pomoć EEA-e dostavljene podatke koristi za izradu godišnje analize trendova emisija CO<sub>2</sub>, kao i stanja voznog parka teških vozila i njihovih proizvođača u EU-u.

Člankom 9. se utvrđuje da EK može provedbenim aktima odrediti mjere za provjeru i ispravljanje dostavljenih podataka.

Člankom 10. je EK dana ovlast da donosi delegirane akte radi izmjena nesuštinskih elemenata Priloga I. i II.

Člankom 11. je određeno da EK pomaže Odbor za klimatske promjene u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 12. sadržava standardne odredbe koje se odnose na postupak u odborima pri donošenju provedbenih akata i izvršavanju delegiranih ovlasti iz članka 9. stavaka 2. i 3.

Prilog I. utvrđuje podatke koje treba pratiti i o kojima treba izvješćivati.

Prilog II. Utvrđuje postupak izvješćivanja od strane DČ i proizvođača kao i način obrade podataka.

**Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:**

Prijedlogom uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra želi se dodatno olakšati postizanje obvezujućeg cilja domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu do 2030. za najmanje 40 % u odnosu na 1990. godinu, te utjecati na proizvođače teških vozila da inovacijama smanje potrošnju goriva navedenih vozila, kao i informiranje srednjih i malih trgovačkih prijevozničkih društava o najučinkovitijim vozilima u odnosu na potrošnju goriva.

Emisije CO<sub>2</sub> i potrošnja goriva novih teških vozila (*Heavy Duty Vehicles*, HDV) koja se stavljaju na tržište EU-a do sada nisu bili certificirani, niti ih se pratilo ili o njima izvješćivalo, a neraspoloživost tih podataka uzrokovala je propuštanje prilike za osmišljavanje politika kojima se smanjuje potrošnja goriva prijevoznika, sve veću konkurenciju za proizvođače vozila i stvaranje prepreka politikama usmjerenima na smanjivanje emisija stakleničkih plinova (GHG) iz teških vozila.

Ovaj prijedlog predstavlja provedbu Komunikacije o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO<sub>2</sub> kod teških teretnih vozila iz 2014. U Strategiji za teška vozila najavljena je provedbena mjera kojom se utvrđuje postupak certifikacije emisija CO<sub>2</sub> 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 emisija 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 zrak.

**Stajalište RH:**

Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu: RH) pozdravlja Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra. S obzirom na važnost doprinosa smanjenju emisija stakleničkih plinova iz sektora transporta, cilj Prijedloga uredbe je od posebnog značenja i za RH.

Vezano za početak praćenja i izvješćivanja od strane DČ (članak 4.) i samih proizvođača (članak 5.), RH podržava prijedlog Češke Republike u vezi odgode početka provedbe s 2020. na 2021. godinu. Budući da se obim izvješćivanja o emisijama CO<sub>2</sub> višestruko povećava, odgoda bi omogućila dovoljno vremena kako stručnoj organizaciji koja sakuplja podatke, tako i Ministarstvu unutarnjih poslova kao nadležnom tijelu koje dostavlja konačno izvješće, za kvalitetniju pripremu za dostavu traženih podataka.

RH također smatra da se obveza izvješćivanja ne bi trebala odnositi na vojna vozila, budući da

niti stručna organizacija niti Ministarstvo unutarnjih poslova nemaju uvida u evidencije registriranih vojnih vozila.

#### **Sporna/otvorena pitanja za RH:**

Predloženi rok primjene Uredbe od 1. siječnja 2019. godine (Prilog II., Dio 1., 1.1.) RH ocjenjuje prekratkim.

Isto tako, RH smatra spornom i odredbu o izvješćivanju o vojnim vozilima.

#### **Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:**

Vezano za inicijalne komentare na prijedlog, DE ima načelno pozitivan stav, te podržava uredbu. Smatra da je tehnička provedba moguća, te smatra da autobusi moraju podlijegati ovoj uredbi.

FR podupire želju EK da regulira emisije iz teških vozila. Postavlja pitanje vezano za prikupljanje podataka iz Europske agencije za okoliš. U odnosu na procjenu učinaka iznenađeni su procjenom administrativnih troškova. Navode i da je obuhvat uredbe širi od CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva za teška vozila. Traži više tehničkih detalja za vozila koja nisu u obuhvatu certifikacije. Postavlja pitanje u koje će svrhe Agencija koristiti podatke.

SK navodi da će za DČ nastati administrativni troškovi koji se moraju raspodijeliti na proizvođače teških vozila.

DK ima analitičku rezervu, no dobit će odgovore koji će razjasniti dvojbe. U člancima 4. i 5. treba odrediti standarde za CO<sub>2</sub> iz teških vozila. Iznosi da je u zagradi 2020. godina kao početak za izvješćivanje, te postavlja pitanje misli li EK s izvješćivanjem krenuti ranije. Obzirom da je člankom 6. propisano vođenje registra za podatke o teškim vozilima zalaže se za besplatan i jednostavan pristup registru. Podržava rok 2020. s tim što preferira i raniji rok primjene.

EK navodi vezano za pitanje troškova da je procjena učinaka temeljena na širokim konzultacijama s dionicima. Administrativni trošak će biti mali, a što ovisi o tome imaju li DČ razvijene elektroničke alate ili će ih tek morati razvijati. Vezano za pitanje SK odgovara da nije bilo procjene učinaka o digitaliziranim podacima. U području primjene su pokušali definirati tko izvještava i o čemu će se izvještavati, dakle uredba obuhvaća teška vozila iznad 610 kg i entry vozila, te su uključene prikolice, obzirom da iste igraju važnu ulogu u potrošnji goriva i emisijama CO<sub>2</sub>. Stoga EK želi imati podatke o karoseriji i kompoziciji prikolica. Prikolice su uključene sa zadanim vrijednostima, a prema kategorijama koje su definirane u direktivi o homologaciji. Traži se izvješćivanje o podacima koje DČ već imaju, a to su podaci DČ o registraciji, te podaci koji se nalaze u certifikatu o sukladnosti vozila. Podaci iz toga certifikata su u Dodatku I. dijelu B, gdje se nalazi skup podataka o kojima proizvođači imaju digitalne dokumente. Ideja je bila da to može biti dinamičan popis podataka te je EK predvidjela ovlaštenje za izmjenu dodataka. Otvorena je prijedlozima, te smatra da treći stupac Dodatka I. treba doraditi. Što se tiče alata VECTO i proširenje opsega uredbe na autobuse još će neko vrijeme trebati proći dok se isti alat razvije. VECTO se razvijao pet godina. Autobusi su u pred pilotskoj fazi. VECTO 2 treba vrijeme, te ćemo trebati dopunjavati zakonodavstvo kada ćemo dopunjavati VECTO ako ćemo obuhvat uredbe proširiti na autobuse, a za što treba najprije analizirati tržište. VECTO ima ograničeni skup informacija.

**NL** ima načelni komentar vezano uz nadzor i izvještavanje o prikolicama. Navodi da nedostaje dio u dodatku koji se odnosi na prikolice. Podržava rok 2020.

**RO** podržava ovaj zakonodavni prijedlog, radi će konstruktivno, smatra da je važno da se što prije završi rad na ovim pitanjima, te još analizira prijedlog sa tri aspekta. Prvo pitanje odnosi se na odabir područja primjene, te ima negativnu analitičku rezervu na uključivanje prikolica. Pita zašto se nije koristilo područje primjene koje se koristilo u DG Growth-u. Drugo pitanje odnosi se na problematiku koju je iznijela HU, dok se treće pitanje odnosi na parametre za izvješćivanje i raspoloživost podataka. Ima i napomene vezano za područje primjene uredbe. Zamolila dodatne informacije, te zahvaljuje EK na pojašnjenju podataka o izvještavanju što se tiče teških vozila. Tekst niti u operativnom dijelu niti u dodacima ne razgraničava jasno za koja vozila se traže koji podaci. Podnjet će amandmane vezano za O3 i O4 vozila. Nastavno, ističe analitičku zadržku na cijeli tekst Uredbe. U vezi s CO<sub>2</sub> i drugog aspekta članka 4. postavlja se pitanje u kojoj se mjeri mora izvještavati o potrošnji goriva, utvrđuju li se standardi emisija koji se ne odnose na gospodarska vozila. Postavlja pitanje u vezi s teškim vozilima je li pravedno imati ovakav monitoring koji je različit od monitoringa za osobna vozila. Vezano za rok 2020. g. navodi da do tada nema još puno vremena, no nema konačan stav o tome roku.

**AT** navodi pitanje o tome kada će se sva vozila koja potpadaju pod VECTO naći u obuhvatu ove uredbe. U odnosu na opseg uredbe i kategorije vozila O3 i O4 ulaže analitičku rezervu.

**ES** smatra da je prijedlog dobar, no ima dvojbi vezano za područje primjene, proučavaju prijedlog.

**UK** daje potporu prijedlogu te postavlja pitanje je li cilj prijedloga dobiti podatke o voznom parku prikolica. Navodi razliku između proizvođača i sastavljača vozila u odnosu na podatke kojima raspolaže. Ne prikuplja sve podatke iz certifikata o sukladnosti, jer nisu svi obvezni, pa tu može biti praznina.

**SE** pozdravlja uključenje prikolica u opseg uredbe.

**CZ** navodi vezano za članak 4. da je preporuka da se s prikupljanjem podataka krene od 2020., jer će primjena biti lakša.

**SE** vezano za članak 5. smatra da treba biti jasno da su proizvođači oni koji proizvode šasiju, a ne oni koji sastavljaju komponente vozila. Treba biti jasno u tekstu da se misli na proizvođače u prvom stupnju. Smatra da u Dodatku I. se nalaze podaci koji ne smiju biti javno dostupni. Vezano za popis u prvom prilogu ističe da se tu radi o industrijskim tajnama, te da neke od podataka ne bi trebalo objaviti. O tim podacima svakako treba izvještavati ali ne smiju se javno objaviti.

**IT** vezano za rokove iz članka 4. i 5. smatra da rok treba biti realističan te da mora biti povezan s rokovima za pregovore. Želi realističniji datum.

**BE** je već jasno izrekla da ovaj prijedlog smatra pozitivnim. BE je za to da se 2018. usvoji prijedlog o normama za emisije. Ima par napomena oko smjera u kojem se rasprava razvija, a najbitnija je ona o što skorijem korištenju podataka. Što se tiče podataka i parametara koje treba prikupljati bilo bi korisno da se prikupe podaci CO<sub>2</sub> koji se odnose na motore, te proizvodni podaci koji će se dobiti prilikom testiranja vozila na cesti.

**HU** analizira prijedlog, a ključna točka su podaci. Postavlja pitanje kakav je postupak predviđen za dostavu podataka, te što to znači u praksi, što ako proizvođač ne dostavi podatke, kakav je postupak predviđen, postoji li mehanizam izvršenja.

**FI** analizira prijedlog, primjećujući da je najveća kategorija teških vozila izuzeta u ovom

trenutku, te želi da se odrede standardi CO<sub>2</sub> i za ta vozila.

Rasprava po člancima nastavljena je u rujnu i listopadu 2017., dok se sljedeća rasprava, nakon dorade Prijedloga od strane Predsjedništva i dostave komentara DČ, očekuje 30. listopada 2017. godine.

**Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:**

Otvorena pitanja su: administrativni troškovi provedbe, rok za primjenu, parametri za izvješćivanje i raspoloživost podataka, tajnost podataka i određivanje CO<sub>2</sub> standarda za teška vozila.

**Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:**

RH drži da otvorena pitanja administrativnih troškova provedbe Uredbe, parametara za izvješćivanje, raspoloživosti podataka i tajnosti podataka ne predstavljaju prepreku donošenju predmetne Uredbe.

No, vezano za rok primjene i s obzirom na činjenicu da će se opseg izvješćivanja trostruko povećati, RH smatra da je potrebno odgoditi rok primjene, a u svrhu lakše i kvalitetnije pripreme za primjenu odredbi Uredbe.

**Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:**

Člankom 266. stavkom 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama ("Narodne novine", br. 67/2008, 74/2011, 80/2013, 92/2014 i 64/2015) propisano je da je stručna organizacija iz članka 273. ovoga Zakona dužna prikupljati podatke o prosječnoj specifičnoj emisiji ugljičnog dioksida te druge podatke nužne za obradu i procjenu prosječne emisije ugljičnog dioksida za sva vozila za koja EK propisuje obvezu izvješćivanja, a ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ih dostavlja EK.

Slijedom navedene odredbe, nije potrebno mijenjati postojeće zakonodavstvo.

**Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:**

Provedba dokumenta nema utjecaja na proračun RH.



Bruxelles, 31.5.2017.  
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Prijedlog

## **UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o praćenju emisija CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup>. 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

<sup>1</sup> Studije o troškovima goriva navedene u **odjeljku 5.6.** i **Prilogu 8.** priložene procjene učinka, **SWD(2017)XXX.**

<sup>2</sup> [http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2016\\_2017.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf).

sektora cestovnog prometa<sup>3</sup>. Od 1990. do 2014. ukupne emisije stakleničkih plinova iz prometnog sektora povećale su se za 20 %<sup>4</sup>, a emisije iz teških vozila za 14 %<sup>5</sup>. Ako ne bude dodatnog djelovanja, emisije ugljikova dioksida (CO<sub>2</sub>) iz teških vozila povećat će se za 10 % u razdoblju od 2010 do 2030.<sup>6</sup> 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<sub>2</sub> novih teških vozila na usporediv i troškovno učinkovit način.

Drugo, Komisija je predložila novu uredbu za utvrđivanje emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva za nova teška vozila (takozvana uredba o certificiranju) u okviru postojećeg zakonodavstva o homologaciji<sup>7</sup>. 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<sub>2</sub> 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 nerasploživosti podataka i postigla potpuna transparentnost na tržištu, predlaže da će pratiti emisije CO<sub>2</sub> 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 objavljevati na razini EU-a. Na taj će način podaci biti dostupni svim dionicima.

---

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

<sup>4</sup> Uključujući međunarodni zračni promet, ali ne uključujući međunarodni pomorski promet.

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

<sup>6</sup> Referentni scenarij EU-a za 2016.: Trendovi energetike, transporta i emisija stakleničkih plinova do 2050.

<sup>7</sup> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> kod teških teretnih vozila iz 2014. U Strategiji za teška vozila najavljena je provedbena mjera kojom se utvrđuje postupak certifikacije emisija CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>, 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 energetska 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 energetske 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 tvorcii 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 naponi 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> iz teških vozila i izvješćivanje o njima<sup>8</sup>. Zaprimitelj 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<sub>2</sub> iz 2014.

- **PROCJENA UČINKA**

Procjena učinka<sup>9</sup> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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

---

<sup>8</sup> Rezultati javne rasprave dostupni su na [http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_en](http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en).

<sup>9</sup> 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<sub>2</sub>. 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>, 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 energetsom 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<sub>2</sub> 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 nesusštinske 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.



Prijedlog

**UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o praćenju emisija CO<sub>2</sub> 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 nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora<sup>1</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,

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<sup>3</sup> 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.

---

<sup>1</sup> SL C , , p. .

<sup>2</sup> SL C , , p. .

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

- (5) Komisija je u svojoj Komunikaciji o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO<sub>2</sub> teških vozila<sup>4</sup> navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva.
- (6) U Uredbi (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>5</sup> predviđen je okvir za utvrđivanje takvog reguliranog postupka. Mjerenjima će se dobiti robusni i usporedivi podaci o emisijama CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> i potrošnje goriva svih novih teških vozila utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) [.../...]<sup>6</sup> [*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<sub>2</sub>, 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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.

---

<sup>4</sup> COM(2014) 285 final.

<sup>5</sup> 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.).

<sup>6</sup> Uredba Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> i izvješćivanjem o njima na temelju Uredbe (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>7</sup> za nove osobne automobile i Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>8</sup> 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<sup>9</sup>.
- (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<sub>2</sub> te kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjivanje emisije CO<sub>2</sub>, 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 prilogima. 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila u Europskoj uniji i za izvješćivanje o ta dva parametra.

---

<sup>7</sup> 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 CO<sub>2</sub> iz lakih vozila, SL L 140, 5.2.2009., str. 1.

<sup>8</sup> 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<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila, SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

<sup>9</sup> 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<sup>10</sup> 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<sup>11</sup> 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.

---

<sup>10</sup> 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.).

<sup>11</sup> 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.*

##### *Izvjешće*

1. Komisija u okviru svojeg godišnjeg izvješća iz [članka 29. predložene Uredbe o upravljanju energetsom 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>.
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<sup>12</sup>. 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.

---

<sup>12</sup> 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  
Predsjednik*

*Za Vijeće  
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 FINACIJSKI 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<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra

#### 1.2. Odgovarajuća područja politike u strukturi ABM/ABB<sup>22</sup>

34: Klimatska politika

#### 1.3. Vrsta prijedloga/inicijative

Prijedlog/inicijativa odnosi se na **ново djelovanje**

Prijedlog/inicijativa odnosi se na **ново djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja**<sup>23</sup>

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<sup>24</sup> koja je donesena 2016. i povezanom akcijskom planu<sup>25</sup> 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<sub>2</sub> kod teških teretnih vozila*<sup>26</sup> radi utvrđivanja postupka za certifikaciju emisija CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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.

<sup>22</sup> ABM: upravljanje na temelju djelatnosti; ABB: priprema proračuna na temelju djelatnosti.

<sup>23</sup> Kako je navedeno u članku 54. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

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

<sup>26</sup> COM (2014)285, dostupna na [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation\\_en.htm](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 ciljne korisnike/skupine.*

Prijedlogom će se utvrditi sustav za praćenje emisija CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> novih teških vozila još nije riješen ni u jednoj državi članici i problem je cijelog EU-a. Nadalje, emisije CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> i potrošnje goriva i za izvješćivanje o ta dva parametra za teška vozila omogućit će da kupci teških vozila i tvorcima 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<sub>2</sub> i izvješćivanja o njima na razini EU-a<sup>27</sup> 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<sub>2</sub> lakih vozila u EU-u. Njime je također uspostavljen temelj za utvrđivanje standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>, 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<sub>2</sub> i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.

<sup>27</sup>

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 <sub>2</sub> 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 ispunjavanju 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<sub>2</sub> 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.....]	<sup>28</sup> .	<sup>29</sup> e	<sup>30</sup> ja	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

<sup>28</sup> Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

<sup>29</sup> EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

<sup>30</sup> 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)

<b>Naslov višegodišnjeg financijskog okvira</b>	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
<b>UKUPNA odobrena sredstva za [tijelo] &lt;EEA&gt;</b>	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 <sup>31</sup>	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 1 <sup>32</sup> ...																				
– 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																				

<sup>31</sup> Rezultati znači proizvodi i usluge koje treba isporučiti (npr. broj financiranih studentskih razmjena, broj kilometara izgrađenih prometnica itd.).

<sup>32</sup> 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																		
<b>UKUPNI TROŠAK</b>	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 <b>2019.</b>	Godina <b>2020.</b>	Godina <b>N+2</b>	Godina <b>N+3</b>	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)	<b>UKUPN O 2019. + 20 20.</b>
--	------------------------	------------------------	----------------------	----------------------	--	---

Dužnosnici (razred AD)							
Dužnosnici (razred AST)							
Ugovorno osoblje	0,150	0,200					<b>0,350</b>
Privremeno osoblje							
Upućeni nacionalni stručnjaci							

<b>UKUPNO</b>	<b>0,150</b>	<b>0,200</b>					<b>0,350</b>
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

#### 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<sub>2</sub> iz automobila i kombi vozila<sup>33</sup>, 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.;

<sup>33</sup>

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<sup>1</sup>.

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								

<sup>1</sup> 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 <sup>2</sup>					Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja utjecaja (vidjeti točku 1.6.)		
		Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3				
Članak .....									

Za razne namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Navesti metodu izračuna utjecaja na prihode.

<sup>2</sup>

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.



EUROPSKA  
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.  
COM(2017) 279 final

ANNEXES 1 to 2

## **PRILOZI**

### **prijedlogu**

#### **Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća**

**o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra**

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}



## PRILOZI

### prijedlogu

#### Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća

o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra

### Prilog I.

#### Podaci koje treba pratiti i o kojima treba izvješćivati

##### DIO A: PODACI KOJE TREBAJU PRATITI I O KOJIMA TREBAJU IZVJEŠĆIVATI DRŽAVE ČLANICE

- (a) identifikacijski brojevi vozila za sva nova vozila, kako je navedeno u članku 2. točkama (a) i (b), koja su registrirana na državnom području te države članice;
- (b) ime proizvođača;
- (c) marka (trgovačko ime proizvođača);
- (d) kôd nadogradnje kako je naveden u unosu 38. certifikata o sukladnosti, ako je dostupan;
- (e) u slučaju vozila iz članka 2. točke (a), informacije o pogonskom sustavu iz unosa 23., 23.1. i 26. certifikata o sukladnosti.

##### DIO B: PODACI KOJE TREBAJU PRATITI I O KOJIMA TREBAJU IZVJEŠĆIVATI PROIZVOĐAČI TEŠKIH VOZILA:

Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak .1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
1.	identifikacijski broj vozila (VIN)	1.1.1.	Identifikacijske oznake vozila i sastavnih dijelova
2.	certifikacijski broj motora	1.2.1.	
3.	certifikacijski broj CdxA (ako je primjenjivo)	1.8.2.	
4.	certifikacijski broj mjenjača	1.3.2.	
5.	certifikacijski broj osovine	1.7.2.	
6.	certifikacijski broj gume, 1. osovina	1.9.2.	
7.	certifikacijski broj gume, 2. osovina	1.9.6.	
8.	certifikacijski broj gume, 3. osovina	1.9.10.	
9.	certifikacijski broj gume, 4. osovina	1.9.14.	

10.	kategorija vozila	1.1.2.	Klasifikacija vozila
11.	osovinska konfiguracija	1.1.3.	
12.	maksimalna bruto masa vozila	1.1.4.	
13.	skupina vozila	1.1.5.	
14.	ime proizvođača	1.1.6.	Specifikacije vozila i šasije
15.	marka (trgovačko ime proizvođača);	1.1.7.	
16.	korigirana stvarna masa vozila sa svim tekućinama i gorivom	1.1.8.	
17.	nazivna snaga motora	1.2.2.	Glavne specifikacije motora
18.	brzina vrtnje motora u praznom hodu	1.2.3.	
19.	nazivna brzina motora	1.2.4.	
20.	radni obujam motora	1.2.5.	
21.	referentna vrsta goriva za motor	1.2.6.	
22.	Opcija certificiranja koja se koristi za generiranje CdxA (zadana ili izmjerena vrijednost)	1.8.1.	Aerodinamika
23.	vrijednost CdxA	1.8.3.	
24.	ime i adresa proizvođača	—	Glavne specifikacije prijenosa
25.	marka (trgovačko ime proizvođača)	—	
26.	opcija certificiranja koja se koristi za izračun dijagrama gubitaka primjenom Alata za izračun potrošnje energije vozila (standardne vrijednosti / metoda 1 / metoda 2)	1.3.1.	
27.	vrsta prijenosa	1.3.3.	
28.	broj stupnjeva prijenosa	1.3.4.	
29.	konačni prijenosni omjer	1.3.5.	
30.	usporivač (da/ne)	1.3.6.	
31.	reduktori za oduzimanje snage (da/ne)	1.3.7.	
32.	ime i adresa proizvođača	—	
33.	marka (trgovačko ime proizvođača)	—	Specifikacije glavnih osovina
34.	opcija certificiranja koja se koristi za izračun dijagrama gubitaka primjenom Alata za izračun potrošnje energije vozila (standardne vrijednosti / mjerenje)	1.7.1.	
35.	tip osovine	1.7.3.	
36.	omjer pogonske osovine	1.7.4.	

37.	opcija certificiranja koja se koristi za izračun dijagrama gubitaka primjenom Alata za izračun potrošnje energije vozila (standardne vrijednosti / mjerenje)	1.6.1.	Specifikacije kutnog prijenosa
38.	omjer kutnog prijenosa	1.6.2.	
39.	ime i adresa proizvođača	—	Osnovne specifikacije guma
40.	marka (trgovačko ime proizvođača)	—	
41.	dimenzije guma, osovina 1.	1.9.1.	
42.	specifični koeficijent otpora kotrljanja (RRC) za sve gume na 1. osovini (lijeva/desna)	1.9.3.	
43.	dimenzije guma, 2. osovina	1.9.4.	
44.	dvostruke osovine (da/ne), 2. osovina	1.9.5.	
45.	RRC svih guma na 2. osovini (lijeve/desne)	1.9.7.	
46.	dimenzije guma, 3. osovina	1.9.8.	
47.	dvostruke osovine (da/ne), 3. osovina	1.9.9.	
48.	RRC svih guma na 3. osovini (lijeve/desne)	1.9.11.	
49.	dimenzije guma, 4. osovina	1.9.12.	
50.	dvostruke osovine (da/ne), 4. osovina	1.9.13.	
51.	RRC, 4. osovina (lijeve/desne)	1.9.15.	
52.	sustav ventilatora za hlađenje motora (da/ne – ako da, navedite tip sustava prema tehnologiji)	1.10.1.	Glavne pomoćne specifikacije
53.	tehnologija pumpe za servo upravljanje (da/ne – ako da, navedite tip sustava prema tehnologiji)	1.10.2.	
54.	tehnologija električnog sustava (da/ne – ako da, navedite tip sustava prema tehnologiji)	1.10.3.	
55.	tehnologija pneumatskog sustava (da/ne – ako da, navedite tip sustava prema tehnologiji)	1.10.4.	
56.	profil zadataka (prijevoz na duge pruge, regionalni, urbani, građevinarstvo)	2.1.1.	Simulacijski parametri (za svaki profil zadataka / opterećenje / kombinaciju goriva)
57.	opterećenje (kako je definirano u Alatu za izračun potrošnje energije vozila)	2.1.2.	
58.	ukupna masa vozila u simulaciji	2.1.4.	
59.	prosječna brzina	2.2.1.	Radne karakteristike vozila (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)
60.	najmanja trenutačna brzina	2.2.2.	
61.	najveća trenutačna brzina	2.2.3.	
62.	najveće usporavanje	2.2.4.	

63.	najveće ubrzanje	2.2.5.	
64.	postotak vremena vožnje s punim opterećenjem	2.2.6.	
65.	ukupan broj promjena stupnja prijenosa	2.2.7.	
66.	ukupna prijeđena udaljenost	2.2.8.	
67.	emisije CO <sub>2</sub> (izražene u g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13. – 2.3.16.	Emisije CO <sub>2</sub> i potrošnja goriva (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)
68.	potrošnja goriva (izražena u l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1.– 2.3.12.	
69.	verzija Alata za izračun potrošnje energije vozila	3.1.1.	Softver i korisničke informacije
70.	datum i vrijeme simulacije Alatom za izračun potrošnje energije vozila	3.1.2.	
71.	korisnik / licenca Alata za izračun potrošnje energije vozila	3.1.3.	
72.	kriptografska hash funkcija	3.1.4.	
73.	napredne tehnologije za smanjenje emisija CO <sub>2</sub>	—	Tehnologije za smanjenje emisija CO <sub>2</sub> vozila

## PRILOG II.

### Izvješćivanje i upravljanje

#### 1. IZVJEŠĆIVANJE OD STRANE DRŽAVA ČLANICA

- 1.1. Od 1. siječnja 2019. države članice prate podatke navedene u dijelu A Priloga I. za svaku kalendarsku godinu.
- 1.2. Podaci se dostavljaju u skladu s člankom 4. putem točaka za kontakt nadležnog tijela elektroničkim prijenosom podataka u središnji registar podataka kojim upravlja Europska agencija za okoliš (EEA).

Kontaktna točka obavješćuje Komisiju i EEA-u o slanju podataka slanjem e-poruke na sljedeće adrese:

[\[EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu\]](mailto:EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu) i

[HDV-monitoring@eea.europa.eu](mailto:HDV-monitoring@eea.europa.eu).

#### 2. IZVJEŠĆIVANJE OD STRANE PROIZVOĐAČA

- 2.1. Proizvođači dostavljaju Komisiji bez odlaganja i najkasnije do [31. prosinca 2018.] sljedeće informacije:
  - (a) ime proizvođača koji je naveden u certifikatu o sukladnosti ili certifikatu o homologaciji pojedinačnog vozila,
  - (b) međunarodni identifikacijski kôd proizvođača (WMI kod) kako je definiran u Uredbi Komisije (EU) br. 19/2011<sup>1</sup> koji se upotrebljava kao identifikacijski broj vozila novih teških vozila koja se stavljaju na tržište,
  - (c) točku za kontakt koja je odgovorna za slanje podataka u bazu poslovnih podataka EEA-e.

Proizvođači bez odgađanja obavješćuju Komisiju o svim promjenama tih informacija.

Obavijesti se šalju na adrese navedene u točki 1.2.

- 2.2. Novi proizvođači koji ulaze na tržište Komisiji bez odgađanja dostavljaju informacije iz točke 2.1.
- 2.3. S početkom od [1. siječnja 2019.], i za svaku sljedeću kalendarsku godinu, svaki proizvođač za svako novoproducirano teško vozilo bilježi podatke navedene u dijelu B Priloga I.
- 2.4. Podaci navedeni u točki 2.3. dostavljaju se u skladu s člankom 5. stavkom 1. putem točaka za kontakt proizvođača elektroničkim prijenosom u bazu poslovnih podataka kojom upravlja EEA.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) br. 19/2011 od 11. siječnja 2011. o zahtjevima za homologaciju tipa za propisanu proizvođačevu pločicu i za identifikacijski broj vozila motornih vozila i njihovih prikolica i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih njima (SL L 8, 12.1.2011., str. 1.).

S točaka za kontakt obavješćuje se Komisiju i EEA-u kada se podaci šalju e-poštom na namjenske e-adrese navedene u točki 1.2. ovog Priloga.

### **3. OBRADA PODATAKA**

- 3.1. EEA obrađuje podatke dostavljene u skladu s točkama 1.2. i 2.4. te obrađene podatke pohranjuje u središnji registar podataka o teškim vozilima.
- 3.2. Podaci koji se odnose na vozila registrirana tijekom prethodne kalendarske godine i koji su uneseni u registar objavljuju se najkasnije do [31. listopada] svake godine, počevši od [2020], s iznimkom unosa podataka navedenih u članku 6. stavku 1.
- 3.3. Ako nadležno tijelo ili proizvođač pronade pogreške u dostavljenim podacima, mora o tome bez odlaganja obavijestiti Komisiju i EEA-u slanjem izvješća o prijavi pogreške u središnji registar podataka ili u bazu poslovnih podataka i e-poštom na namjenske adrese iz točke 1.2.
- 3.4. Komisija uz pomoć EEA-e provjerava prijavljene pogreške i, ako je to potrebno, ispravlja podatke u registru.
- 3.5. Komisija, uz potporu EEA-a, stavlja na raspolaganje elektroničke formate za prijenos podataka iz točaka 1.2. i 2.4. dovoljno rano prije isteka rokova za slanje.