

Službeni list

Europske unije

L 110



Hrvatsko izdanje

Zakonodavstvo

Godište 66.

25. travnja 2023.

Sadržaj

I. *Zakonodavni akti*

UREDBE

- ★ Uredba (EU) 2023/850 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1806 o popisu trećih zemalja čiji državljani moraju imati vizu pri prelasku vanjskih granica i zemalja čiji su državljani izuzeti od tog zahtjeva (Kosovo) 1
- ★ Uredba (EU) 2023/851 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije ⁽¹⁾ 5

ODLUKE

- ★ Odluka (EU) 2023/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Odluke (EU) 2015/1814 u pogledu broja emisijskih jedinica koje treba staviti u rezervu za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije do 2030. ⁽¹⁾ 21

II. *Nezakonodavni akti*

UREDBE

- ★ Provedbena uredba Vijeća (EU) 2023/853 od 24. travnja 2023. o provedbi Uredbe (EU) br. 267/2012 o mjerama ograničavanja protiv Irana 25

⁽¹⁾ Tekst značajan za EGP.

HR

Akti čiji su naslovi tiskani običnim slovima su oni koji se odnose na svakodnevno upravljanje poljoprivrednim pitanjima, a općenito vrijede ograničeno razdoblje.

Naslovi svih drugih akata tiskani su masnim slovima, a prethodi im zvjezdica.

ODLUKE

- ★ **Odluka Vijeća (ZVSP) 2023/854 od 24. travnja 2023. o izmjeni Odluke 2010/413/ZVSP o mjerama ograničavanja protiv Irana** 28
- ★ **Odluka Vijeća (ZVSP) 2023/855 od 24. travnja 2023. o misiji partnerstva Europske unije u Moldovi (EUPM Moldova)** 30
- ★ **Provedbena odluka Komisije (EU) 2023/856 od 18. travnja 2023. o zahtjevu za registraciju europske građanske inicijative pod nazivom „Povezivanje svih europskih glavnih gradova i građana mrežom vlakova velikih brzina” na temelju Uredbe (EU) 2019/788 Europskog parlamenta i Vijeća (priopćeno pod brojem dokumenta C(2023) 2617)** 37

I.

(Zakonodavni akti)

UREDBE

UREDBA (EU) 2023/850 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 19. travnja 2023.

o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1806 o popisu trećih zemalja čiji državljani moraju imati vizu pri prelasku vanjskih granica i zemalja čiji su državljani izuzeti od tog zahtjeva (Kosovo *)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 77. stavak 2. točku (a),

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽¹⁾,

budući da:

- (1) U Uredbi (EU) 2018/1806 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ navedene su treće zemlje čiji državljani moraju imati vizu pri prelasku vanjskih granica država članica i zemlje čiji su državljani izuzeti od tog zahtjeva. Sastav popisa trećih zemalja koji su navedeni u prilogima I. i II. toj uredbi trebao bi biti dosljedan kriterijima utvrđenima u toj uredbi i ostati dosljedan tim kriterijima. Upućivanja na treće zemlje za koje se promijenila situacija u pogledu tih kriterija trebalo bi premjestiti iz jednog priloga u drugi, prema potrebi.
- (2) Kriteriji koje bi trebalo uzeti u obzir pri utvrđivanju, na temelju pojedinačne ocjene, trećih zemalja čiji državljani moraju imati vizu ili su izuzeti od tog zahtjeva utvrđeni su u članku 1. Uredbe (EU) 2018/1806. Ti se kriteriji odnose na nezakonitu imigraciju, javni poredak i sigurnost, ekonomske pogodnosti, posebno u vidu turizma i vanjske trgovine, te na vanjske odnose Unije s relevantnim trećim zemljama, posebno uključujući pitanja ljudskih prava i temeljnih sloboda kao i posljedice regionalne usklađenosti i reciprociteta.

* Ovim se nazivom ne dovode u pitanje stajališta o statusu te je on u skladu s RVSUN-om 1244/1999 i mišljenjem Međunarodnog suda o proglašenju neovisnosti Kosova.

⁽¹⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 28. ožujka 2019. (SL C 108, 26.3.2021., str. 877.) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 9. ožujka 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu). Stajalište Europskog parlamenta od 18. travnja 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu).

⁽²⁾ Uredba (EU) 2018/1806 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. studenoga 2018. o popisu trećih zemalja čiji državljani moraju imati vizu pri prelasku vanjskih granica i zemalja čiji su državljani izuzeti od tog zahtjeva (SL L 303, 28.11.2018., str. 39.).

- (3) Kosovo je ispunilo zahtjeve iz svojeg plana za uspostavu bezviznog režima. Na temelju ocjene niza kriterija navedenih u članku 1. Uredbe (EU) 2018/1806 primjereno je izuzeti nositelje putovnica koje je izdalo Kosovo od obveze posjedovanja vize kada putuju na državno područje država članica. Izuzećem od obveze posjedovanja vize osigurat će se da se na cijelu regiju zapadnog Balkana primjenjuje isti vizni režim.
- (4) Kosovo bi stoga trebalo premjestiti iz dijela 2. Priloga I. u dio 4. Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1806. Izuzeće od obveze posjedovanja vize trebalo bi se primjenjivati samo na nositelje biometrijskih putovnica koje je izdalo Kosovo u skladu s normama Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO). To izuzeće ne bi se trebalo primjenjivati prije datuma na koji Europski sustav za informacije o putovanjima i odobravanje putovanja (ETIAS), uspostavljen Uredbom (EU) 2018/1240 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾, počne s radom ili prije 1. siječnja 2024., ovisno o tome što nastupi ranije.
- (5) Ne dovodeći u pitanje stajalište država članica o statusu Kosova, važno je tijekom razdoblja koje prethodi datumu od kojeg se izuzeće od obveze posjedovanja vize stvarno primjenjuje sklopiti sporazume o ponovnom prihvatu ili aranžmane za ponovni prihvata, ovisno o slučaju, s državama članicama koje još nemaju takav sporazum ili aranžman. Kosovo treba u potpunosti provesti sklopljene sporazume ili aranžmane, poštujući pritom načelo zabrane prisilnog udaljenja ili vraćanja sadržano u Konvenciji o statusu izbjeglica od 28. srpnja 1951., kako je izmijenjena Njujorškim protokolom od 31. siječnja 1967.
- (6) Kosovo je ostvarilo znatan napredak u svim blokovima poglavlja II. svojeg plana za uspostavu bezviznog režima. Kako bi se osiguralo dobro upravljanje migracijama i sigurno okruženje, Kosovo bi trebalo nastojati dodatno uskladiti svoju viznu politiku s viznom politikom Unije.
- (7) Izuzeće od obveze posjedovanja vize ovisi o nastavku provedbe zahtjeva iz plana za uspostavu bezviznog režima. Komisija treba aktivno pratiti provedbu tih zahtjeva i usklađenost vizne politike s pomoću mehanizma suspenzije na temelju Uredbe (EU) 2018/1806. Unija može suspendirati izuzeće od obveze posjedovanja vize u skladu s tim mehanizmom ako se ispune uvjeti utvrđeni u tom mehanizmu.
- (8) Ova Uredba predstavlja razvoj odredaba schengenske pravne stečevine u kojoj Irska ne sudjeluje u skladu s Odlukom Vijeća 2002/192/EZ ⁽⁴⁾; Irska stoga ne sudjeluje u donošenju ove Uredbe te ona za nju nije obvezujuća niti se na nju primjenjuje.
- (9) U pogledu Islanda i Norveške ova Uredba predstavlja razvoj odredaba schengenske pravne stečevine u smislu Sporazuma sklopljenog između Vijeća Europske unije i Republike Islanda i Kraljevine Norveške o pridruživanju tih dviju država provedbi, primjeni i razvoju schengenske pravne stečevine ⁽⁵⁾, koje pripadaju području iz članka 1. točke B Odluke Vijeća 1999/437/EZ ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Uredba (EU) 2018/1240 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. rujna 2018. o uspostavi Europskog sustava za informacije o putovanjima i odobravanje putovanja (ETIAS) i izmjeni uredaba (EU) br. 1077/2011, (EU) br. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 i (EU) 2017/2226 (SL L 236, 19.9.2018., str. 1.).

⁽⁴⁾ Odluka Vijeća 2002/192/EZ od 28. veljače 2002. o zahtjevu Irske za sudjelovanje u pojedinim odredbama schengenske pravne stečevine (SL L 64, 7.3.2002., str. 20.).

⁽⁵⁾ SL L 176, 10.7.1999., str. 36.

⁽⁶⁾ Odluka Vijeća 1999/437/EZ od 17. svibnja 1999. o određenim aranžmanima za primjenu Sporazuma sklopljenog između Vijeća Europske unije i Republike Islanda i Kraljevine Norveške o pridruživanju tih dviju država provedbi, primjeni i razvoju schengenske pravne stečevine (SL L 176, 10.7.1999., str. 31.).

- (10) U pogledu Švicarske ova Uredba predstavlja razvoj odredaba schengenske pravne stečevine u smislu Sporazuma između Europske unije, Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o pridruživanju Švicarske Konfederacije provedbi, primjeni i razvoju schengenske pravne stečevine ⁽⁷⁾, koje pripadaju području iz članka 1. točke B Odluke 1999/437/EZ u vezi s člankom 3. Odluke Vijeća 2008/146/EZ ⁽⁸⁾.
- (11) U pogledu Lihtenštajna ova Uredba predstavlja razvoj odredaba schengenske pravne stečevine u smislu Protokola između Europske unije, Europske zajednice, Švicarske Konfederacije i Kneževine Lihtenštajna o pristupanju Kneževine Lihtenštajna Sporazumu između Europske unije, Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o pridruživanju Švicarske Konfederacije provedbi, primjeni i razvoju schengenske pravne stečevine ⁽⁹⁾, koje pripadaju području iz članka 1. točke B Odluke 1999/437/EZ u vezi s člankom 3. Odluke Vijeća 2011/350/EU ⁽¹⁰⁾.
- (12) U pogledu Cipra te Bugarske i Rumunjske ova Uredba predstavlja akt koji se temelji na schengenskoj pravnoj stečevini ili je na drugi način s njom povezan, u smislu članka 3. stavka 1. Akta o pristupanju iz 2003. odnosno članka 4. stavka 1. Akta o pristupanju iz 2005.,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) 2018/1806 mijenja se kako slijedi:

1. u dijelu 2. Priloga I. briše se sljedeći tekst:

„— Kosovo kako je definirano u Rezoluciji Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda 1244 od 10. lipnja 1999.”;

2. u dijelu 4. Priloga II. dodaje se sljedeći tekst:

„Kosovo * (**) (***)

* Ovim se nazivom ne dovode u pitanje stajališta o statusu te je on u skladu s Rezolucijom Vijeća sigurnosti UN-a 1244/1999 i mišljenjem Međunarodnog suda o Deklaraciji o neovisnosti Kosova.

(**) Izuzeće od obveze posjedovanja vize primjenjuje se samo na nositelje biometrijskih putovnica koje je izdalo Kosovo u skladu sa standardima Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO).

(***) Izuzeće od obveze posjedovanja vize primjenjuje se od datuma na koji Europski sustav za informacije o putovanjima i njihovu odobrenju (ETIAS), uspostavljen Uredbom (EU) 2018/1240 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. rujna 2018. o uspostavi Europskog sustava za informacije o putovanjima i njihovu odobrenju (ETIAS) i izmjeni uredaba (EU) br. 1077/2011, (EU) br. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 i (EU) 2017/2226 (SL L 236, 19.9.2018., str. 1.), počne s radom ili od 1. siječnja 2024., ovisno o tome što nastupi ranije.”.

⁽⁷⁾ SL L 53, 27.2.2008., str. 52.

⁽⁸⁾ Odluka Vijeća 2008/146/EZ od 28. siječnja 2008. o sklapanju, u ime Europske zajednice, Sporazuma između Europske unije, Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o pridruživanju Švicarske Konfederacije provedbi, primjeni i razvoju schengenske pravne stečevine (SL L 53, 27.2.2008., str. 1.).

⁽⁹⁾ SL L 160, 18.6.2011., str. 21.

⁽¹⁰⁾ Odluka Vijeća 2011/350/EU od 7. ožujka 2011. o sklapanju Protokola između Europske unije, Europske zajednice, Švicarske Konfederacije i Kneževine Lihtenštajna o pristupanju Kneževine Lihtenštajna Sporazumu Europske unije, Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o pristupanju Švicarske Konfederacije provedbi, primjeni i razvoju schengenske pravne stečevine, u vezi s ukidanjem kontrola na unutarnjim granicama i kretanju osoba, u ime Europske unije (SL L 160, 18.6.2011., str. 19.).

Članak 2.

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

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u državama članicama u skladu s Ugovorima.

Sastavljeno u Strasbourgu 19. travnja 2023.

Za Europski parlament
Predsjednica
R. METSOLA

Za Vijeće
Predsjednica
J. ROSWALL

UREDBA (EU) 2023/851 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 19. travnja 2023.****o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu poštožavanja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Pariški sporazum ⁽⁴⁾, donesen 12. prosinca 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC) („Pariški sporazum“), stupio je na snagu 4. studenoga 2016. Stranke Pariškog sporazuma dogovorile su se da će zadržati povišenje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju te da će ulagati napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Ta obveza ojačana je donošenjem, u sklopu UNFCCC-a, Klimatskog pakta iz Glasgowa od 13. studenoga 2021., u kojem je Konferencija stranaka UNFCCC-a, koja služi kao sastanak stranaka Pariškog sporazuma, prepoznala da će učinci klimatskih promjena biti znatno manji pri povišenju temperature od 1,5 °C u odnosu na povišenje od 2 °C i odlučila uložiti napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C.
- (2) Suočavanje s izazovima u području klime i okoliša te ispunjavanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu („europski zeleni plan“). Europski parlament pozvao je u svojoj Rezoluciji od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu ⁽⁵⁾ na to da se nužan prelazak na klimatski neutralno društvo ostvari najkasnije do 2050. te je u svojoj Rezoluciji od 28. studenoga 2019. o klimatskoj i okolišnoj krizi proglasio stanje klimatske i okolišne krize ⁽⁶⁾. Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.
- (3) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se nastoji preobraziti Uniju u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim

⁽¹⁾ SL C 194, 12.5.2022., str. 81.⁽²⁾ SL C 270, 13.7.2022., str. 38.⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 14. veljače 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 28. ožujka 2023.⁽⁴⁾ SL L 282, 19.10.2016., str. 4.⁽⁵⁾ SL C 270, 7.7.2021., str. 2.⁽⁶⁾ SL C 232, 16.6.2021., str. 28.

gospodarstvom te dinamičnim industrijama koje će zadržati vodeći svjetski položaj u njihovu pripadajućem području i ulogu globalnih pokretača inovacija, uz istodobno osiguravanje visoko plaćenih kvalitetnih radnih mjesta u Uniji. Europskim zelenim planom također se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. U tom smislu Osmim programom djelovanja za okoliš do 2030., utvrđenom u Odluci (EU) 2022/591 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾, jača se cilj ubrzanja zelene tranzicije na klimatski neutralno, održivo, netoksično, resursno učinkovito, otporno i konkurentno kružno gospodarstvo, utemeljeno na obnovljivoj energiji, na pravedan i uključiv način te cilj zaštite, obnove i unaprjeđenja stanja okoliša, uz podupiranje i nadogradnju skupa mjera i inicijativa najavljenih u okviru europskog zelenog plana. Istodobno tranzicija različito utječe na žene i muškarce, a posebno utječe na pojedine skupine u nepovoljnom položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Osim toga, tranzicija će različito utjecati na različite regije Unije, posebice na regije u strukturno nepovoljnom položaju, rubne regije i najudaljenije regije. Stoga se mora osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

- (4) U ažuriranom nacionalno utvrđenom doprinosu dostavljenom tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020., Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (5) Donošenjem Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾ Unija je u zakonodavstvo unijela cilj smanjenja emisija na nultu neto razinu najkasnije do 2050. i cilj ostvarivanja negativnih emisija nakon toga. U toj se uredbi utvrđuje i obvezujući cilj Unije u pogledu domaćeg smanjenja neto emisija stakleničkih plinova (emisija nakon što se odbije uklanjanje) do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da doprinesu postizanju tih smanjenja emisija. Prometni sektor jedini je sektor u kojemu su od 1990. emisije u porastu. To uključuje cestovni prijevoz lakim i teškim vozilima, koji čini više od 70 % ukupnih emisija iz prometa. Kako bi se postigla klimatska neutralnost, do 2050. potrebno je smanjiti emisije iz prometa za 90 %.
- (7) U digitalnoj i zelenoj tranziciji trebalo bi uzeti u obzir i važnost socijalne dimenzije kako bi se osigurala cjenovno pristupačna i dostupna mobilnost za sve, posebno za radnike koji putuju na posao, a koji nemaju pristup kvalitetnom javnom prijevozu ili drugim rješenjima u pogledu mobilnosti. Očekuje se da će se ambicioznijim standardnim vrijednostima za CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila ubrzati prihvaćanje vozila s nultim emisijama, povećati njihova cjenovna pristupačnost i ujedno ubrzati dekarbonizacija tržišta rabljenih vozila u svim segmentima, uz veće koristi za potrošače s niskim i srednjim dohotkom. Pri donošenju tih standardnih vrijednosti važno je ujedno uzeti u obzir znatne gospodarske i socijalne posljedice digitalne i zelene tranzicije i potrebu za očuvanjem radnih mjesta i konkurentnosti industrije Unije.
- (8) Mjere utvrđene u ovoj Uredbi potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova, kao i za smanjenje ovisnosti Unije o uvoznim fosilnim gorivima. Od ključne je važnosti da Komisija surađuje s državama članicama i dionicima iz industrije u cilju osiguravanja lanca opskrbe kritičnim sirovinama potrebnima za vozila s nultim i niskim emisijama. Time će se ujedno poduprijeti konkurentnost industrije Unije i ojačati strateška autonomija Unije.

⁽⁷⁾ Odluka (EU) 2022/591 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o Općem programu djelovanja Unije za okoliš do 2030. (SL L 114, 12.4.2022., str. 22.).

⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uređaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi“) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

- (9) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990., potrebno je postrožiti zahtjeve u pogledu smanjenja utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁹⁾ i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Također treba utvrditi jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se doprinijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. Bez ambicioznih mjera za smanjenja emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija.
- (10) Postroženi zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO₂ trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije i istodobno donijeti koristi potrošačima i građanima u smislu kvalitete zraka, ojačane energetske sigurnosti i učinkovitosti i povezanih ušteda energije te osigurati očuvanje inovacija u vrijednosnom lancu u automobilskom sektoru. U globalnom kontekstu vrijednosni lanac Unije u automobilskom sektoru mora biti vodeći akter u tranziciji na mobilnost s nultom stopom emisija koja je u tijeku. Postroženi standardi u pogledu smanjenja emisija CO₂ tehnološki su neutralni u ostvarivanju ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park za koje se utvrđuju. Za ostvarivanje ciljne vrijednosti od nula emisija za cijeli vozni park dostupne su i bit će i dalje dostupne različite tehnologije. Vozila s nultim emisijama trenutačno obuhvaćaju električna vozila na baterije, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, koja obuhvaćaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje, i dalje mogu imati ulogu na putu tranzicije. U tom je kontekstu važno osigurati točne i potpune podatke o vrijednostima emisija tih hibridnih vozila na punjenje.
- (11) Slijedom savjetovanja s dionicima Komisija će izraditi prijedlog za registraciju, nakon 2035., vozilâ s pogonom isključivo na CO₂ neutralna goriva u skladu s pravom Unije, izvan područja primjene standarda za vozni park i u skladu s ciljem klimatske neutralnosti Unije.
- (12) U tom bi kontekstu nove postrožene ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za razdoblje od 2030. nadalje trebalo utvrditi i za nova osobna vozila i za nova laka gospodarska vozila. Te bi ciljne vrijednosti trebalo utvrditi na razini kojom će se dati snažan signal za ubrzanje prihvaćanja vozila s nultim emisijama na tržištu Unije i za poticanje inovacija povezanih s tehnologijama s nultim emisijama na troškovno učinkovit način.
- (13) Tehnološke inovacije preduvjet su za dekarbonizaciju mobilnosti u Uniji te bi ih stoga trebalo poduprijeti. Već su dostupna znatna financijska sredstva za inovacije u ekosustavu mobilnosti u okviru različitih Unijinih instrumenata financiranja, posebno Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor Europa uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/695 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁰⁾, programa InvestEU uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/523 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹¹⁾, Europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, inovacijskog fonda uspostavljenog Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹²⁾ i Mehanizma za oporavak i otpornost uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹³⁾. Unija i države članice trebale bi nastaviti sa svojim naporima na podupiranju javnih i privatnih ulaganja u istraživanja i inovacije u području europske automobilske industrije, među ostalim putem inicijativa kojima se promiče sinergija u automobilskom sektoru, kao što je Europski savez za baterije. Tim će se naporima, zajedno s jasnim regulatornim signalima, poduprijeti i potaknuti odluke o ulaganjima proizvođača, zadržati europsko vodstvo u području tehnologije u tom sektoru, pomoći u razvoju industrijske izvrsnosti u području tehnologija budućnosti u Uniji i osigurati dugoročna održivost i konkurentnost njezine industrijske baze.

⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2021/695 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. travnja 2021. o uspostavi Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor Europa, o utvrđivanju pravila za sudjelovanje i širenje rezultata te o stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1290/2013 i (EU) br. 1291/2013 (SL L 170, 12.5.2021., str. 1.).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2021/523 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. ožujka 2021. o uspostavi programa InvestEU i izmjeni Uredbe (EU) 2015/1017 (SL L 107, 26.3.2021., str. 30.).

⁽¹²⁾ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

⁽¹³⁾ Uredba (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. veljače 2021. o uspostavi Mehanizma za oporavak i otpornost (SL L 57, 18.2.2021., str. 17.).

- (14) Ciljne vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima emisija CO₂ trebale bi biti popraćene strategijom Unije za suočavanje s izazovima koji proizlaze iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezanih tehnologija, uzimajući pritom u obzir posebnosti svake države članice, kao i iz potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u tom sektoru te gospodarske diversifikacije i preinake aktivnosti, uz očuvanje razine zaposlenosti u automobilskoj industriji u Uniji. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti utjecaju koji će ta tranzicija imati na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) duž lanca opskrbe u automobilskom sektoru te na pogođene regije i zajednice koje bi mogle biti u ranjivijem položaju zbog prisutnosti intenzivne automobilske industrije. Prema potrebi trebalo bi razmotriti financijsku potporu na razini Unije i na razini država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, među ostalim putem Europskog socijalnog fonda plus uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/1057 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁴⁾, Fonda za pravednu tranziciju uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/1056 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾, inovacijskog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost i drugih instrumenata u sklopu višegodišnjeg financijskog okvira utvrđenog u Uredbi Vijeća (EU, Euratom) 2020/2093 ⁽¹⁶⁾ te Instrumenta Europske unije za oporavak uspostavljenog Uredbom Vijeća (EU) 2020/2094 ⁽¹⁷⁾, u skladu s pravilima o državnim potporama, kao i putem drugih dostupnih financijskih instrumenata, kao što su instrumenti Europske investicijske banke.

U Komunikaciji Komisije od 18. veljače 2022. o Smjernicama o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju za 2022. državama članicama omogućuje se da podrže poduzeća u dekarbonizaciji njihovih procesa proizvodnje i uvođenju zelenijih tehnologija u kontekstu Komunikacije Komisije od 5. svibnja 2021. naslovljene „Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe” („ažurirana nova industrijska strategija”). Preporuka Vijeća od 16. lipnja 2022. ⁽¹⁸⁾ važan je alat kojim države članice pristupaju rješavanju aspekata zapošljavanja i socijalnih aspekata pravedne tranzicije prema klimatski neutralnom gospodarstvu. Komisija bi trebala istražiti dodatne mogućnosti za podupiranje te tranzicije, a posebno za ublažavanje negativnih učinaka te tranzicije na zapošljavanje u automobilskom sektoru.

- (15) Kako bi se utvrdili eventualni nedostaci u financiranju za osiguravanje pravedne tranzicije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, s posebnim naglaskom na MSP-ovima i regijama koje su najviše pogođene tranzicijom prema klimatski neutralnom gospodarstvu, Komisija bi do 31. prosinca 2025., na datum podnošenja prvog izvješća o napretku i nadovezujući se na tekuće inicijative, kao što su način tranzicije za ekosustav mobilnosti i Savez automobilskih regija u okviru Odbora regija, trebala u suradnji s državama članicama, regijama i lokalnim tijelima te svim relevantnim dionicima predstaviti izvješće s analizom u kojoj se utvrđuju takvi nedostaci u financiranju. Tom bi se izvješću, prema potrebi, trebali priložiti prijedlozi za odgovarajuće financijske mjere za zadovoljavanje utvrđenih potreba.
- (16) U ažuriranoj novoj industrijskoj strategiji predviđa se zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih puteva za tranziciju u partnerstvu s industrijom, tijelima javne vlasti, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti puteve za tranziciju za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju vrijednosnog lanca u automobilskom sektoru, među ostalim osiguravanjem kontinuiteta socijalnog dijaloga kojim se povezuju taj sektor i njegovi dionici, uz potpunu transparentnost. U okviru tog puta trebalo bi osobito voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i o savjetovanju sa socijalnim partnerima, među ostalim i o savjetovanju koje provode države članice. Taj put trebao bi se također temeljiti na Komunikaciji Komisije od 1. srpnja 2020. naslovljenoj „Program vještina za Europu za održivu konkurentnost, socijalnu pravednost i otpornost”, koja uključuje inicijative kao što je „Pakt za vještine” radi mobilizacije privatnog sektora i drugih dionika u cilju usavršavanja i prekvalifikacije europske radne snage s obzirom na zelenu i digitalnu tranziciju. U okviru tog puta također bi trebalo uzeti u obzir odgovarajuće mjere i poticaje na razini Unije i na razini država članica za povećanje cjenovne pristupačnosti vozila s nultim emisijama. Napredak postignut u okviru tog sveobuhvatnog puta za tranziciju za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koje podnosi Komisija.

⁽¹⁴⁾ Uredba (EU) 2021/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o uspostavi Europskog socijalnog fonda plus (ESF+) i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1296/2013 (SL L 231, 30.6.2021., str. 21.).

⁽¹⁵⁾ Uredba (EU) 2021/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o uspostavi Fonda za pravednu tranziciju (SL L 231, 30.6.2021., str. 1.).

⁽¹⁶⁾ Uredba Vijeća (EU, Euratom) 2020/2093 od 17. prosinca 2020. kojom se utvrđuje višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027. (SL L 433 I, 22.12.2020., str. 11.)

⁽¹⁷⁾ Uredba Vijeća (EU) 2020/2094 od 14. prosinca 2020. o uspostavi Instrumenta Europske unije za oporavak radi potpore oporavku nakon krize uzrokovane bolešću COVID-19 (SL L 433 I, 22.12.2020., str. 23.).

⁽¹⁸⁾ Preporuka Vijeća 2022/C 243/04 od 16. lipnja 2022. o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti (SL C 243, 27.6.2022., str. 35.).

U tom izvješću o napretku trebalo bi, među ostalim, razmotriti napredak u uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u segmentu lakih gospodarskih vozila, kao i mjere na razini Unije, na razini država članica i na lokalnoj razini za olakšavanje prelaska država članica na laka vozila s nultim emisijama, razvoj u vezi s njihovim cijenama i energetske učinkovitosti, razvoj u vezi s alternativnim gorivima te napredak u uvođenju javne i privatne infrastrukture za punjenje i opskrbu koji treba utvrditi u uredbi Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća („uredba o infrastrukturi za alternativna goriva“) i u preinaci Direktive 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁹⁾, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodnu konkurentnost, ulaganja u vrijednosni lanac u automobilskom sektoru, te usavršavanje i prekvalifikaciju radnika te preinaku aktivnosti, posebice u MSP-ovima. Izvješće o napretku trebalo bi se također temeljiti na dvogodišnjim izvješćima o napretku koje države članice podnose na temelju uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima prilikom izrade izvješća o napretku, među ostalim o rezultatima socijalnog dijaloga. Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izgleda za cjenovno pristupačnu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga u svojem izvješću o napretku trebala pratiti napredak u području inovacija u tom sektoru.

- (17) Kako bi se zaštitili okoliš i zdravlje građana u svim državama članicama, važno je dekarbonizirati i postojeći vozni park. Tržište rabljenih vozila uzrokuje rizik od premještanja emisija CO₂ i onečišćenja zraka u manje gospodarski razvijene regije Unije. Kako bi se ubrzalo smanjenje emisija iz postojećeg voznog parka i ubrzao prelazak na promet s nultom stopom emisija, iznimno je važno poticati zamjenjivanje vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem električnim vozilima na baterije ili električnim vozilima s gorivnim ćelijama, među ostalim procjenjujući načine za olakšavanje uvođenja takvih rješenja u državama članicama.
- (18) Kao što je navedeno u Komunikaciji Komisije od 18. svibnja 2022. naslovljenoj „Plan REPowerEU“, kako bi se povećale uštede energije i učinkovitost u prometnom sektoru te ubrzao prelazak na vozila s nultim emisijama, važno je povećati udio vozila s nultim emisijama u javnim voznim parkovima i voznim parkovima poduzeća koji su iznad određene veličine. U tu svrhu Komunikacija Komisije od 18. listopada 2022. naslovljena „Program rada Komisije za 2023.“ sadržava inicijativu za ekologizaciju korporativnih voznih parkova. Pri predlaganju te inicijative Komisija bi trebala osigurati jednake uvjete i izbjeći fragmentaciju unutarnjeg tržišta.
- (19) Kako bi se promicalo prihvaćanje vozila koja troše manje energije, Komisija bi trebala istražiti učinke utvrđivanja minimalnih pragova energetske učinkovitosti za nove automobile s nultim emisijama i laka gospodarska vozila s nultim emisijama koji se stavlja u tržište Unije.
- (20) Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a treba upotpuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu koju treba utvrditi u uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva i u preinaci Direktive 2010/31/EU. U tom je kontekstu od ključne važnosti da se nastave i povećaju ulaganja u uvođenje potrebne infrastrukture. Istodobno je iznimno važno osigurati brzo uvođenje energije iz obnovljivih izvora, kako je predviđeno u Direktivi (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁰⁾.
- (21) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti u prilagodbi njihovih voznih parkova tijekom vremena kako bi prelaskom na vozila s nultim emisijama upravljali na troškovno učinkovit način, čime se podupire njihova konkurentnost i stvaraju temelji za daljnje inovacije. Stoga je primjereno zadržati pristup u kojemu se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima od pet godina.

⁽¹⁹⁾ Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetske učinkovitosti zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).

⁽²⁰⁾ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

- (22) Uz strože ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2030. nadalje proizvođači će morati na tržište Unije staviti znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja djelotvornosti Uredbe (EU) 2019/631. Stoga bi od 1. siječnja 2030. trebalo ukloniti poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama. Prije tog datuma, pa stoga i cijelo ovo desetljeće, poticajnim mehanizmom za vozila s nultim i niskim emisijama i dalje će se podržavati uvođenje vozila sa stopom emisija od nula do 50 g CO₂/km, uključujući električna vozila na baterije, električna vozila s gorivnim ćelijama koja upotrebljavaju vodik i učinkovita hibridna vozila na punjenje. Međutim, referentne vrijednosti za vozila s nultim i niskim emisijama trebalo bi revidirati kako bi se u obzir uzelo brže prihvaćanje vozila s nultim emisijama na tržištu Unije. Nakon 1. siječnja 2030. hibridna vozila na punjenje i dalje će se uzimati u obzir za ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a koje su proizvođači obvezni ispuniti.
- (23) Olakšice za eko-inovacije koje mogu zatražiti proizvođači trenutačno su ograničene na 7 g CO₂/km. To bi ograničenje trebalo prilagoditi naniže u skladu s razinama ciljnih vrijednosti kako bi se osigurao uravnotežen omjer razine tog ograničenja u odnosu na prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača.
- (24) Provedba standardnih vrijednosti emisija CO₂ usko je povezana s provedbom zakonodavstva o homologaciji. Nakon stavljanja izvan snage i zamjene Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²¹⁾ 1. rujna 2020. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²²⁾ primjereno je, kako bi se osigurala daljnja dosljednost tih dvaju skupova instrumenata, dodatno uskladiti definicije i ažurirati upućivanja u Uredbi (EU) 2019/631 s okvirnim zakonodavstvom o homologaciji.
- (25) Napor za smanjenje emisija potreban kako bi se postigle ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a raspodijeljen je među proizvođačima upotrebom krivulje graničnih vrijednosti koja se temelji na prosječnoj masi novih vozila cijelog voznog parka EU-a i novog voznog parka proizvođača. Iako je primjereno zadržati taj mehanizam, potrebno je spriječiti situaciju u kojoj bi zbog strožih ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a ciljna vrijednost specifičnih emisija određena za proizvođača postala negativna. Zbog toga je potrebno pojasniti da bi u slučaju nastanka takve situacije ciljnu vrijednost specifičnih emisija trebalo utvrditi na razini 0 g CO₂/km.
- (26) Vrijednosti koje se upotrebljavaju za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača temelje se na podacima zabilježenima u dokumentaciji o homologaciji i u certifikatima o sukladnosti dotičnih vozila. Kako bi standardne vrijednosti emisija CO₂ bile djelotvorne, ključno je da podaci koji se upotrebljavaju u te svrhe budu točni. Međutim, ako se u podacima ipak utvrde pogreške, možda na temelju zakonodavstva o homologaciji neće biti moguće ispraviti dokumentaciju o homologaciji ili certifikate o sukladnosti koji su već izdani u slučaju da su podaci koji se odnose na homologaciju prestali biti valjani. U takvim bi situacijama Komisija trebala imati ovlast da od relevantnih homologacijskih tijela ili, ako je primjenjivo, proizvođača zatraži da izdaju izjavu o ispravku na temelju koje se mogu ispraviti vrijednosti upotrijebljene za određivanje uspješnosti proizvođača u ispunjavanju njihovih ciljnih vrijednosti.
- (27) Izvješćivanje o podacima o vozilima kategorija M₂ (autobusi) i N₂ (kamioni srednje veličine) obuhvaćeno je područjem primjene Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²³⁾ pa je stoga primjereno ukloniti taj zahtjev u vezi s izvješćivanjem iz Uredbe (EU) 2019/631.

⁽²¹⁾ 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.).

⁽²²⁾ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

⁽²³⁾ Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

- (28) S obzirom na povećan ukupan cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, zahtjeve u pogledu smanjenja trebalo bi uskladiti za sve proizvođače na tržištu Unije, osim za one proizvođače koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Stoga bi od 1. siječnja 2036. trebalo ukloniti mogućnost da proizvođači odgovorni za između 1 000 i 10 000 osobnih automobila ili između 1 000 i 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od svojih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.
- (29) Radi osiguravanja pravne jasnoće i dosljednosti s aktualnom praksom, primjereno je pojasniti da bi se prilagodbe vrijednosti M_0 i TM_0 trebale provesti delegiranim aktima kojima se mijenja Prilog I. Uredbi (EU) 2019/631 umjesto delegiranim aktima kojima se dopunjuje ta uredba.
- (30) Napredak ostvaren na temelju Uredbe (EU) 2019/631 u postizanju ciljnih vrijednosti smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati 2026. Pri tom bi preispitivanju trebalo razmotriti sve aspekte iz dvogodišnjeg izvješćivanja.
- (31) Nekoliko država članica objavilo je planove za ubrzanje uvođenja vozila s nultim emisijama i utvrdilo datume za postupno ukidanje novih osobnih automobila s emisijama CO_2 i novih lakih gospodarskih vozila s emisijama CO_2 prije 2035. Komisija bi trebala utvrditi mogućnosti za olakšavanje te tranzicije i razmotriti potrebu za dodatnim mjerama u skladu s takvim planovima.
- (32) Mogućnost dodjele prihoda od premija za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu ocijenjena je kako se to zahtijeva na temelju članka 15. stavka 5. Uredbe (EU) 2019/631, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje, a pritom se ne bi ostvarile izravne koristi za automobilski sektor u njegovoj tranziciji. Stoga bi se prihod od premija za prekomjerne emisije i dalje trebao smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/631.
- (33) Važno je na razini Unije procijeniti emisije CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa lakih vozila. U tu bi svrhu Komisija trebala izraditi metodologiju za procjenu emisija CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa lakih vozila koja se stavljaju na tržište Unije i za dosljedno izvješćivanje o podacima o tim emisijama.
- (34) Kako bi se utvrdila zajednička metodologija Unije za procjenu emisija CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i za dosljedno izvješćivanje o podacima o tim emisijama te kako bi se osiguralo da se izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za proizvođače odgovorne za emisije CO_2 višestupanjskih lakih gospodarskih vozila može prilagoditi da bi se u obzir uzele promjene u postupku za određivanje emisija CO_2 i masa takvih vozila, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s dopunom Uredbe (EU) 2019/631 utvrđivanjem takve zajedničke metodologije Unije odnosno u vezi s izmjenom, prema potrebi, formula za izračun utvrđenih u dijelu B Priloga I. toj uredbi. 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.⁽²⁴⁾ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (35) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno postroživanje zahtjeva u pogledu smanjenja emisija CO_2 i za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega i učinaka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (36) Uredbu (EU) 2019/631 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

⁽²⁴⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

1. članak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. mijenja se kako slijedi:

- i. u točki (a) brojčani podatak „37,5 %” zamjenjuje se brojčanim podatkom „55 %”;
- ii. u točki (b) brojčani podatak „31 %” zamjenjuje se brojčanim podatkom „50 %”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

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

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

(c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. primjenjuje se referentna vrijednost za vozila s nultim i niskim emisijama jednaka 25 %-tnom udjelu voznog parka novih osobnih automobila i 17 %-tnom udjelu voznog parka novih lakih gospodarskih vozila u skladu s točkom 6.3. dijela A Priloga I. odnosno točkom 6.3. dijela B Priloga I.”;

(d) stavak 7. briše se;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

- i. u točki (a) riječi „u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuju se riječima „u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858”;
- ii. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) vozila kategorije N₁, kako je definirana u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EZ) br. 715/2007 (laka gospodarska vozila), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije (nova laka gospodarska vozila); u slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, ona se od 1. siječnja 2025. za potrebe ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2018/858 i Uredbu (EZ) br. 715/2007 računaju kao laka gospodarska vozila koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ako je prekomjerna referentna masa isključivo posljedica mase sustava za pohranu energije.”;

(b) u stavku 3. riječi „u točki 5. dijela A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuju se riječima „u točki 5. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858”;

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

(a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

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

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

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

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

5. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

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

(b) stavci 10. i 11. brišu se;

6. umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.a

Emisije CO₂ tijekom životnog ciklusa

1. Komisija do 31. prosinca 2025. objavljuje izvješće u kojem se utvrđuje metodologija za procjenu emisija CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila koji se stavljaju na tržište Unije i za dosljedno izvješćivanje o tim podacima. Komisija to izvješće podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.

2. Komisija do 31. prosinca 2025. donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. kako bi dopunila ovu Uredbu utvrđivanjem zajedničke metodologije Unije za procjenu emisija CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i za dosljedno izvješćivanje o tim podacima.

3. Proizvođači od 1. lipnja 2026. mogu na dobrovoljnoj osnovi Komisiji dostavljati podatke o emisijama CO₂ tijekom životnog ciklusa za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila primjenjujući metodologiju iz stavka 2.”;

7. članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. i koje su primjenjive do kalendarske godine 2035., uključujući tu kalendarsku godinu, može se odobriti.”;

(b) u stavku 4. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„4. Zahtjev za odstupanje od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s točkama od 1. do 4. i točkom 6.3. dijela A Priloga I. može za godine do kalendarske godine 2028. i uključujući tu kalendarsku godinu podnijeti proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za između 10 000 i 300 000 novih osobnih automobila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini.”;

8. u članku 11. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Na zahtjev dobavljača ili proizvođača razmatraju se uštede CO₂ koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija (paketi inovativnih tehnologija).”

Takve se tehnologije uzimaju u obzir samo ako metodologija koja se upotrebljava za njihovu procjenu može proizvesti provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate.

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača može biti do:

- 7 g CO₂/km do 2024.,
- 6 g CO₂/km od 2025. do 2029.,
- 4 g CO₂/km od 2030. do 2034. i uključujući 2034.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene ove Uredbe prilagođavanjem naniže vrijednosti ograničenja iz trećeg podstavka ovog stavka s učinkom od 2025. nadalje, kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj i istodobno osigurao uravnotežen omjer razine tog ograničenja u odnosu na prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača.”;

9. u članku 12. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Kako bi se spriječilo povećavanje razlike u odnosu na stvarne emisije, Komisija najkasnije 1. lipnja 2023. procjenjuje kako se podaci o stvarnoj potrošnji goriva i energije koji se prikupljaju na temelju Provedbene uredbe Komisije (EU) 2021/392 (*) mogu upotrijebiti da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili energije vozila utvrđene na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007 ostanu reprezentativne za stvarne emisije tijekom vremena za svakog proizvođača.

Komisija od 2021. i nadalje prati kako se razlika iz prvog podstavka mijenja i svake godine izvješćuje o tome te, čim bude dostupno dovoljno podataka, ali najkasnije 31. prosinca 2026., objavljuje izvješće u kojem se utvrđuje metodologija za mehanizam prilagodbe prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača od 2030. upotrebljavajući stvarne podatke prikupljene na temelju Provedbene uredbe (EU) 2021/392 i u kojem se procjenjuje izvedivost takvog mehanizma.

Komisija to izvješće podnosi Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga za uspostavu takvog mehanizma.

(*) Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 od 4. ožujka 2021. o praćenju podataka koji se odnose na emisije CO₂ osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i izvješćivanju o njima u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage provedbenih uredbi Komisije (EU) br. 1014/2010, (EU) br. 293/2012, (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153 (SL L 77, 5.3.2021., str. 8.).”;

10. u članku 13. stavku 3. dodaje se sljedeća rečenica:

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

11. u članku 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene Priloga I. kako je predviđeno u stavku 1. ovog članka.”;

12. umeće se sljedeći članak:

„Članak 14.a

Izvješće o napretku

1. Komisija do 31. prosinca 2025. i svake dvije godine nakon toga podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se osobito prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama za olakšavanje pravedne tranzicije, među ostalim s pomoću financijskih sredstava.

2. Komisija u izvješću uzima u obzir sve čimbenike koji doprinose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. uključujući:

- (a) napredak u uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u segmentu lakih gospodarskih vozila, kao i mjere na razini Unije, na razini država članica i na lokalnoj razini za olakšavanje prelaska država članica na laka vozila s nultim emisijama;
- (b) napredak u energetskej učinkovitosti i cjenovnoj pristupačnosti vozila s nultim i niskim emisijama;
- (c) učinke na potrošače, posebno na kućanstva s niskim i srednjim dohotkom, među ostalim i na cijene električne energije;
- (d) analizu tržišta rabljenih vozila;
- (e) potencijalni doprinos u smislu ušteda CO₂ koje bi imale dodatne mjere usmjerene na smanjenje prosječne starosti, a time i emisija voznog parka lakih vozila, kao što su mjere za potporu postupnom uklanjanju starijih vozila na društveno pravedan i ekološki prihvatljiv način;

- (f) učinke na zapošljavanje u automobilskom sektoru, posebno na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) i djelotvornost mjera za potporu prekvalifikaciji i usavršavanju radne snage;
- (g) djelotvornost postojećih financijskih mjera i potrebu za daljnjim mjerama, uključujući odgovarajuće financijske mjere, na razini Unije, razini država članica ili lokalnoj razini kako bi se osigurala pravedna tranzicija i ublažili negativni socioekonomski učinci, posebno u najpogođenijim regijama i zajednicama;
- (h) napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte za daljnje olakšavanje gospodarski održive i društveno pravedne tranzicije na cestovnu mobilnost s nultim emisijama;
- (i) napredak u uvođenju javne i privatne infrastrukture za punjenje i opskrbu, uključujući napredak na temelju uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva te stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća i preinake Direktive 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća (*);
- (j) potencijalni doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva, uključujući sintetička goriva, postizanju klimatske neutralne mobilnosti;
- (k) emisije tijekom životnog ciklusa novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila koji se stavljaju na tržište, o kojima je izvješćeno u skladu s člankom 7.a;
- (l) učinak ove Uredbe na postizanje ciljeva država članica na temelju Uredbe (EU) 2018/842 i preinake Direktive 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (**).

3. Na datum podnošenja prvog izvješća o napretku iz stavka 1. Komisija u suradnji s državama članicama i svim relevantnim dionicima također podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću koje sadržava analizu kako bi se utvrdili eventualni nedostaci u financiranju za osiguravanje pravedne tranzicije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, pri čemu je poseban naglasak na MSP-ovima i regijama koje su najviše pogođene tranzicijom. Izvješću se, prema potrebi, prilažu prijedlozi za odgovarajuće financijske mjere za zadovoljavanje utvrđenih potreba.

(*) Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetske svojstvima zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).

(**) Direktiva 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu (SL L 152, 11.6.2008., str. 1.).

13. članak 15. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija 2026. preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju dvogodišnjeg izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja. Komisija osobito procjenjuje napredak postignut na temelju ove Uredbe u ostvarivanju ciljnih vrijednosti smanjenja utvrđenih u članku 1. stavku 5.a, uzimajući u obzir tehnološki razvoj, među ostalim u pogledu hibridnih tehnologija na punjenje, i važnost gospodarski održive i socijalno pravedne tranzicije na mobilnost s nultom stopom emisija. Na temelju te procjene Komisija procjenjuje potrebu za preispitivanjem ciljnih vrijednosti utvrđenih u članku 1. stavku 5.a. Komisija također procjenjuje učinke utvrđivanja minimalnih pragova energetske učinkovitosti za nove osobne automobile s nultim emisijama i laka gospodarska vozila s nultim emisijama koji se stavljaju na tržište Unije.

Izvješću se prema potrebi prilaže prijedlog izmjena ove Uredbe.”;

- (b) stavci od 2. do 5. brišu se;

- (c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Komisija do 31. prosinca 2024. preispituje Direktivu 1999/94/EZ uzimajući u obzir potrebu da se potrošačima pruže točne, pouzdane i usporedive informacije o potrošnji goriva i energije, emisijama CO₂ i emisijama onečišćujućih tvari za nove osobne automobile koji se stavljaju na tržište, među ostalim u stvarnim uvjetima, te ocjenjuje mogućnosti uvođenja oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila.

Preispitivanju se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.”;

(d) dodaje se sljedeći stavak:

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

14. članak 17. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 2. riječi „članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavaka 8. i 9.”;
- (b) u stavku 3. riječi „članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavaka 8. i 9.”;
- (c) u stavku 6. riječi „članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavaka 8. i 9.”;

15. Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Strasbourgu 19. travnja 2023.

Za Europski parlament
Predsjednica
R. METSOLA

Za Vijeće
Predsjednica
J. ROSWALL

PRILOG

Prilog I. Uredbi (EU) 2019/631 mijenja se kako slijedi:

1. dio A mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 6.1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2025. nadalje”;

(b) u točki 6.1.2. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2030. do 2034.”;

(c) dodaje se sljedeća točka:

„6.1.3. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅ = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₂₁ – faktor smanjenja₂₀₃₅)

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₂₁ kako je definirana u točki 6.0.;

faktor smanjenja₂₀₃₅ kako je definiran u članku 1. stavku 5.a točki (a).”;

(d) u točki 6.2. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija”;

(e) točka 6.2.2. briše se;

(f) točka 6.3. zamjenjuje se sljedećom:

„6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. nadalje

6.3.1. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.:

ciljna vrijednost specifičnih emisija = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija · faktor ZLEV
pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO₂ utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;

faktor ZLEV (1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je vrijednost faktora ZLEV 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih osobnih automobila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao ZLEV_{specifični} u skladu sa sljedećom formulom, podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Za nove osobne automobile registrirane u državama članicama s udjelom vozila s nultim i niskim emisijama u njihovu voznom parku koji je manji od 60 % prosjeka Unije u 2017. i s manje od 1 000 novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017. (*), ZLEV_{specifični} do 2029. i uključujući 2029. izračunava se u skladu sa sljedećom formulom:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifični}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ako udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila u državi članici koji su registrirani u jednoj godini u razdoblju od 2025. do 2028. premašuje 5 %, ta država članica ne ispunjava uvjete za primjenu multiplikatora od 1,85 u narednim godinama;

x 25 % u razdoblju od 2025. do 2029.

6.3.2. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2030} + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$
pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2030} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.2.;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2030}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definiran u točki 6.2.1.

prosječne emisije $_{2021}$ kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.

6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2035} + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$
pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2035} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.3.;

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2035}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definiran u točki 6.2.1.

prosječne emisije $_{2021}$ kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.

(*) Udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila određene države članice u 2017. izračunava se kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017., podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u istoj godini.”;

2. dio B mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 6.1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2025. nadalje”;

(b) u točki 6.1.2. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2030. do 2034.”;

(c) dodaje se sljedeća točka:

„6.1.3. Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2035} = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- $a_{2021} \cdot (1 - \text{faktor smanjenja}_{a_{2035}})$

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2021} kako je definirana u točki 6.0.;

faktor smanjenja $_{a_{2035}}$ kako je definiran u članku 1. stavku 5.a točki (b).”;

(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:

„6.2.2. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2030} + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2030} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.2.;

α a_{2030} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i a_{2021} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0 ;

pri čemu je:

a_{2030} $\frac{a_{2021} \cdot \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2030}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$

a_{2021} kako je definiran u točki 6.2.1.

prosječne emisije $_{2021}$ kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.”;

(e) dodaje se sljedeća točka:

„6.2.3. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2035} + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2035} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.3.;

α $a_{2035,L}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i $a_{2035,H}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0 ;

pri čemu je:

$a_{2035,L}$ $\frac{a_{2021} \cdot \text{ciljana vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2035}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ $\frac{a_{2021} \cdot \text{ciljana vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2035}}{\text{ciljana vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2025}}$

prosječne emisije $_{2021}$ kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.”;

(f) točka 6.3. zamjenjuje se sljedećom:

„6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. nadalje

6.3.1. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = (referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – (\emptyset ciljne vrijednosti – ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2025})) · faktor ZLEV

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;
Ø _{ciljne vrijednosti}	prosjeck svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.1., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
faktor ZLEV	(1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je vrijednost faktora ZLEV 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih lakih gospodarskih vozila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao ZLEV_{specifični} u skladu sa sljedećom formulom, podijeljen s ukupnim brojem novih lakih gospodarskih registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO}_2}{50} \right)$$

x 17 % u razdoblju od 2025. do 2029.

6.3.2. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – (Ø_{ciljne vrijednosti} – ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₀)

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.2.;
Ø _{ciljne vrijednosti}	prosjeck svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.2., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₀ kako je utvrđena u točki 6.1.2.;

6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija – referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – (Ø_{ciljne vrijednosti} – ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅)

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.3.;
Ø _{ciljne vrijednosti}	prosjeck svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.3., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅ kako je utvrđena u točki 6.1.3.”.

ODLUKE

ODLUKA (EU) 2023/852 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 19. travnja 2023.

o izmjeni Odluke (EU) 2015/1814 u pogledu broja emisijskih jedinica koje treba staviti u rezervu za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije do 2030.

(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 ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Pariški sporazum ⁽⁴⁾, donesen 12. prosinca 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC) („Pariški sporazum“), stupio je na snagu 4. studenoga 2016. Stranke Pariškog sporazuma dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju te da će ulagati napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Ta obveza ojačana je donošenjem, u sklopu UNFCCC-a, Klimatskog pakta iz Glasgowa od 13. studenoga 2021., u kojem je Konferencija stranaka UNFCCC-a, koja služi kao sastanak stranaka Pariškog sporazuma, prepoznala da će učinci klimatskih promjena biti znatno manji pri povišenju temperature od 1,5 °C u odnosu na povišenje od 2 °C i odlučila da će uložiti napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C.
- (2) Hitnost potrebe za održavanjem cilja Pariškog sporazuma od 1,5 °C postala je značajnija nakon što je Međuvladin panel o klimatskim promjenama u svojem Šestom izvješću o procjeni zaključio da se globalno zagrijavanje može ograničiti na 1,5 °C samo ako se odmah poduzmu snažna i održiva smanjenja globalnih emisija stakleničkih plinova u ovom desetljeću.
- (3) Suočavanje s izazovima u području klime i okoliša te ispunjavanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu („europski zeleni plan“).
- (4) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se Uniju nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Europskim zelenim planom također se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s

⁽¹⁾ SL C 152, 6.4.2022., str. 175.

⁽²⁾ SL C 301, 5.8.2022., str. 116.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 14. ožujka 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 28. ožujka 2023.

⁽⁴⁾ SL L 282, 19.10.2016., str. 4.

okolišem. Istodobno ta tranzicija ima aspekte rodne ravnopravnosti i posebno utječe na pojedine skupine u nepovoljnom položaju i ranjive skupine, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom, osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla te osobe i kućanstva s nižim i nižim srednjim dohotkom. Osim toga, ta tranzicija predstavlja veće izazove za određene regije, osobito za regije u strukturno nepovoljnom položaju i rubne regije, te za otoke. Stoga se mora osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

- (5) Nužnost i vrijednost ostvarenja europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravlje, životne i radne uvjete te dobrobit građana Unije. Ti učinci pokazali su da naše društvo i gospodarstvo trebaju postati otporniji na vanjske poremećaje i rano djelovati kako bi se spriječilo ili ublažilo učinke vanjskih poremećaja na način koji je pravedan i kojim se postiže da nitko nije zapostavljen, uključujući osobe kojima prijete energetska siromaštvo. Europski građani i dalje izražavaju čvrste stavove da se to posebno odnosi na klimatske promjene.
- (6) U ažuriranom nacionalno utvrđenom doprinosu dostavljenom tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020. Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (7) Donošenjem Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾ Unija je u zakonodavstvo unijela cilj klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu najkasnije do 2050. i cilj ostvarivanja negativnih emisija nakon toga. U toj se uredbi utvrđuje i obvezujući cilj Unije u pogledu domaćeg smanjenja neto emisija stakleničkih plinova (emisija nakon što se odbije uklanjanje) do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. te se predviđa da Komisija nastoji uskladiti sve buduće nacрте mjera ili zakonodavne prijedloge, uključujući proračunske prijedloge, s ciljevima te uredbe i da, u svakom slučaju neusklađenosti, navodi razloge za takvu neusklađenost kao dio procjene učinka koja prati te prijedloge.
- (8) Svi gospodarski sektori trebaju doprinijeti postizanju smanjenja emisija utvrđenih u Uredbi (EU) 2021/1119. Stoga bi ambicioznost EU sustav trgovanja emisijama („ETS EU-a“), uspostavljenog Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾, trebalo prilagoditi kako bi bila u skladu s ciljem smanjenja neto emisija stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za 2030., s ciljem postizanja klimatske neutralnosti Unije najkasnije do 2050. i s ciljem ostvarivanja negativnih emisija nakon toga, kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2021/1119.
- (9) Radi rješavanja pitanja strukturne neravnoteže između ponude i potražnje emisijskih jedinica na tržištu, Odlukom (EU) 2015/1814 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾ uspostavljena je 2018. rezerva za stabilnost tržišta („rezerva“) koja je u funkciji od 2019. Ne dovodeći u pitanje daljnje revizije rezerve kao dio opće revizije Direktive 2003/87/EZ i Odluke (EU) 2015/1814 u 2023., Komisija bi trebala kontinuirano pratiti funkcioniranje rezerve i osigurati da rezerva ostane primjerena svrsi u slučaju budućih nepredvidivih vanjskih poremećaja. Otporna rezerva usmjerena prema budućnosti ključna je za osiguranje integriteta ETS-a EU-a i djelotvorno upravljanje ETS-om EU-a kako bi on kao instrument politike doprinio postizanju cilja klimatske neutralnosti Unije najkasnije do 2050. i cilja ostvarivanja negativnih emisija nakon toga, kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2021/1119.
- (10) Rezerva funkcionira na način da pokreće prilagodbe godišnjih količina emisijskih jedinica za prodaju na dražbi. Kako bi se zadržao maksimalan stupanj predvidljivosti, Odlukom (EU) 2015/1814 utvrđena su jasna pravila za stavljanje emisijskih jedinica u rezervu i njihovo oslobađanje iz nje.

⁽⁵⁾ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi“) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1).

⁽⁶⁾ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

⁽⁷⁾ Odluka (EU) 2015/1814 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. listopada 2015. o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije i o izmjeni Direktive 2003/87/EZ (SL L 264, 9.10.2015., str. 1.).

- (11) Odlukom (EU) 2015/1814 predviđeno je da se, ako je ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju iznad utvrđenog gornjeg praga, broj emisijskih jedinica koji odgovara određenom postotku tog ukupnog broja emisijskih jedinica oduzima od količina emisijskih jedinica namijenjenih prodaji na dražbi i stavlja u rezervu. S druge strane, ako ukupan broj emisijskih jedinica u optjecaju padne ispod utvrđenog donjeg praga, broj emisijskih jedinica oslobađa se iz rezerve državama članicama i dodaje količini emisijskih jedinica koje se prodaju na dražbi.
- (12) Direktivom (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁸⁾ izmijenjena je Odluka (EU) 2015/1814 udvostručavanjem postotne stope koja se upotrebljava za utvrđivanje broja emisijskih jedinica koje se svake godine stavljaju u rezervu s 12 % na 24 % do 31. prosinca 2023. za potrebe slanja vjerodostojnog signala za ulaganja u cilju smanjenja emisija CO₂ na troškovno učinkovit način. Ta je izmjena donesena u kontekstu bivšeg klimatskog cilja Unije za 2030. da se emisije stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu smanje za najmanje 40 % u odnosu na razine iz 1990.
- (13) U skladu s Odlukom (EU) 2015/1814 Komisija je u roku od tri godine od početka funkcioniranja rezerve trebala provesti svoje prvo preispitivanje rezerve na temelju analize urednog funkcioniranja europskog tržišta ugljika i, prema potrebi, podnijeti prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću.
- (14) Pri preispitivanju rezerve koje je provela u skladu s Odlukom (EU) 2015/1814 Komisija je posebnu pozornost usmjerila na postotnu stopu za utvrđivanje broja emisijskih jedinica koje se stavljaju u rezervu, kao i na brojčanu vrijednost gornje granice ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju i broj emisijskih jedinica koje se oslobađaju iz rezerve.
- (15) Analiza provedena u kontekstu Komisijina preispitivanja rezerve i očekivana kretanja relevantna za tržište ugljika pokazuju da stopa od 12 % ukupnog broja emisijskih jedinica u optjecaju za utvrđivanje broja jedinica koje se svake godine nakon 2023. stavljaju u rezervu nije dovoljna za sprečavanje znatnog povećanja viška emisijskih jedinica u ETS-u EU-a. Zadržavanje stope od 24 % u ovoj Odluci ne bi smjelo dovesti u pitanje daljnje revizije rezerve, uključujući, ako je to potrebno, daljnju reviziju postotne stope za utvrđivanje broja emisijskih jedinica koje se stavljaju u rezervu, kao dio opće revizije Direktive 2003/87/EZ i Odluke (EU) 2015/1814 u 2023.
- (16) S obzirom na to da cilj ove Odluke, to jest nastavak sadašnjih parametara za rezervu kako je utvrđeno Direktivom (EU) 2018/410, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njezina opsega i učinka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Odluka ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (17) Odluku (EU) 2015/1814 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU ODLUKU:

Članak 1.

Izmjena Odluke (EU) 2015/1814

U članku 1. stavku 5. prvom podstavku Odluke (EU) 2015/1814 posljednja rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Odstupajući od prve i druge rečenice ovog podstavka, do 31. prosinca 2030. udvostručuju se postoci i iznos od 100 milijuna emisijskih jedinica iz tih rečenica.”.

⁽⁸⁾ Direktiva (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2018. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi poboljšanja troškovno učinkovitih smanjenja emisija i ulaganja za niske emisije ugljika te Odluke (EU) 2015/1814 (SL L 76, 19.3.2018., str. 3.).

Članak 2.

Stupanje na snagu

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

Sastavljeno u Strasbourgu 19. travnja 2023.

Za Europski parlament
Predsjednica
R. METSOLA

Za Vijeće
Predsjednica
J. ROSWALL

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

PROVEDBENA UREDBA VIJEĆA (EU) 2023/853**od 24. travnja 2023.****o provedbi Uredbe (EU) br. 267/2012 o mjerama ograničavanja protiv Irana**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EU) br. 267/2012 od 23. ožujka 2012. o mjerama ograničavanja protiv Irana i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 961/2010 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 46. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Visokog predstavnika Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku,

budući da:

- (1) Vijeće je 23. ožujka 2012. donijelo Uredbu (EU) br. 267/2012.
- (2) Na temelju preispitivanja Priloga II. Odluci Vijeća 2010/413/ZVSP ⁽²⁾, unos koji se odnosi na jednu osobu uvrštenu na popis u Prilogu IX. Uredbi (EU) br. 267/2012 trebalo bi ukloniti iz tog priloga. Jedan unos uključen u Prilog IX. Uredbi (EU) br. 267/2012 trebalo bi ažurirati.
- (3) Uredbu (EU) br. 267/2012 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog IX. Uredbi (EU) br. 267/2012 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

⁽¹⁾ SL L 88, 24.3.2012., str. 1.

⁽²⁾ Odluka Vijeća 2010/413/ZVSP od 26. srpnja 2010. o mjerama ograničavanja protiv Irana i stavljanju izvan snage Zajedničkog stajališta 2007/140/ZVSP (SL L 195, 27.7.2010., str. 39.).

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

Sastavljeno u Luxembourgu 24. travnja 2023.

Za Vijeće

Predsjednik

J. BORRELL FONTELLES

PRILOG

Prilog IX. Uredbi (EU) br. 267/2012 mijenja se kako slijedi:

1. unos 10. (u vezi s Rostamom QASEMIJEM) na popisu naslovljenom „II. Islamska revolucionarna garda (IRGC), pod podnaslovom „A. Osobe” briše se;
2. pod naslovom „I. Osobe i subjekti uključeni u nuklearne aktivnosti i aktivnosti povezane s balističkim projektilima te osobe i subjekti koji pružaju potporu vladi Irana” sljedeći unos zamjenjuje odgovarajući unos na popisu navedenom pod podnaslovom „B. Subjekti”:

	Ime	Podaci za utvrđivanje identiteta	Razlozi	Datum uvrštenja
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teheran, Iran	Društvo kći IAIO-a u okviru Ministarstva za obranu i logistiku oružanih snaga, a obje su navedene organizacije uvrštene na popis EU-a; kao glavnom djelatnošću bavi se proizvodnjom kompozitnih materijala za zrakoplovnu industriju. Fajr Aviation Composite Industries proizvodi i bespilotne letjelice koje se navodno upotrebljavaju za regionalnu destabilizaciju.	26.7.2010.”

ODLUKE

ODLUKA VIJEĆA (ZVSP) 2023/854

od 24. travnja 2023.

o izmjeni Odluke 2010/413/ZVSP o mjerama ograničavanja protiv Irana

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o Europskoj uniji, a posebno njegov članak 29.,

uzimajući u obzir prijedlog Visokog predstavnika Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku,

budući da:

- (1) Vijeće je 26. srpnja 2010. donijelo Odluku 2010/413/ZVSP ⁽¹⁾ o mjerama ograničavanja protiv Irana.
- (2) U skladu s člankom 26. stavkom 3. Odluke 2010/413/ZVSP, Vijeće je preispitalo popis uvrštenih osoba i subjekata naveden u Prilogu II. toj odluci.
- (3) Na temelju tog preispitivanja, unos koji se odnosi na jednu osobu uvrštenu na popis u Prilogu II. Odluci 2010/413/ZVSP trebalo bi ukloniti iz tog priloga. Jedan unos uključen u Prilog II. trebalo bi ažurirati.
- (4) Odluku 2010/413/ZVSP trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Prilog II. Odluci 2010/413/ZVSP mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Odluci.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Luxembourg 24. travnja 2023.

Za Vijeće

Predsjednik

J. BORRELL FONTELLES

⁽¹⁾ Odluka Vijeća 2010/413/ZVSP od 26. srpnja 2010. o mjerama ograničavanja protiv Irana i stavljanju izvan snage Zajedničkog stajališta 2007/140/ZVSP (SL L 195, 27.7.2010., str. 39.).

PRILOG

Prilog II. Odluci 2010/413/ZVSP mijenja se kako slijedi:

1. unos 10. (u vezi s Rostamom QASEMIJEM) na popisu naslovljenom „II. Islamska revolucionarna garda (IRGC), pod podnaslovom „A. Fizičke osobe” briše se;
2. pod naslovom „I. Osobe i subjekti koji sudjeluju u nuklearnim aktivnostima ili aktivnostima u vezi s balističkim raketama te osobe i subjekti koji daju potporu iranskoj vladi.” sljedeći unos zamjenjuje odgovarajući unos na popisu navedenom pod podnaslovom „B. Subjekti”:

	Ime	Identifikacijski podaci	Razlozi	Datum uvrštenja na popis
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teheran, Iran	Društvo kći IAIO-a u okviru Ministarstva za obranu i logistiku oružanih snaga, a obje su navedene organizacije uvrštene na popis EU-a; kao glavnom djelatnošću bavi se proizvodnjom kompozitnih materijala za zrakoplovnu industriju. Fajr Aviation Composite Industries proizvodi i bespilotne letjelice koje se navodno upotrebljavaju za regionalnu destabilizaciju.	26.7.2010.”

ODLUKA VIJEĆA (ZVSP) 2023/855**od 24. travnja 2023.****o misiji partnerstva Europske unije u Moldovi (EUPM Moldova)**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o Europskoj uniji, a posebno njegov članak 42. stavak 4. i članak 43. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Visokog predstavnika Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku,

budući da:

- (1) U zaključcima od 24. lipnja 2022. Europsko vijeće prepoznalo je europsku perspektivu, među ostalim, Republike Moldove, potvrdilo da je budućnost Republike Moldove i njezinih građana u Europskoj uniji te joj je odlučilo, kao i Ukrajini, dodijeliti status zemlje kandidatkinje.
- (2) U zaključcima od 15. prosinca 2022. Europsko vijeće potvrdilo je da će Unija nastaviti pružati svu relevantnu potporu Republici Moldovi u suočavanju s višedimenzionalnim posljedicama agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine.
- (3) U dopisu od 28. siječnja 2023. upućenom Visokom predstavniku Unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku premijerka Republike Moldove pozvala je Uniju da rasporedi civilnu misiju u Republiku Moldovu u okviru zajedničke sigurnosne i obrambene politike (ZSOP).
- (4) Politički i sigurnosni odbor 31. siječnja 2023. podržao je politički okvir za pristup krizama u Republici Moldovi.
- (5) Vijeće je 5. travnja 2023. odobrilo koncept upravljanja krizama za moguću civilnu misiju ZSOP-a u Republici Moldovi. Tu bi misiju stoga trebalo uspostaviti.
- (6) Misija ZSOP-a u Republici Moldovi provodit će se u kontekstu situacije koja se može pogoršati i koja bi mogla ugroziti ostvarenje ciljeva vanjskog djelovanja Unije kako su određeni u članku 21. Ugovora,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.**Misija**

Unija uspostavlja civilnu misiju partnerstva Europske unije u Republici Moldovi (EUPM Moldova) u okviru zajedničke sigurnosne i obrambene politike.

Članak 2.**Mandat**

1. Misija EUPM Moldova doprinosi jačanju otpornosti sigurnosnog sektora Republike Moldove u područjima upravljanja krizama i hibridnih prijetnji, uključujući kibersigurnost i borbu protiv inozemnih manipulacija informacijama i uplitanja.
2. U tu svrhu misija EUPM Moldova:
 - (a) pridonosi jačanju moldavskih struktura za upravljanje krizama usmjerenih na sigurnosni sektor:
 - i. utvrđivanjem potreba za organizacijom, osposobljavanjem i opremom;
 - ii. postupnom provedbom predloženih djelovanja i utvrđenih rješenja;

- (b) pruža pomoć u jačanju otpornosti na hibridne prijetnje:
- i. davanjem savjeta na strateškoj razini o razvoju strategija i politika za suzbijanje hibridnih prijetnji te borbu protiv inozemnih manipulacija informacijama i uplitanja, uključujući dezinformacije, za jačanje kibersigurnosti te za zaštitu klasificiranih podataka;
 - ii. utvrđivanjem potreba za izgradnjom kapaciteta u sigurnosnom sektoru za rano upozoravanje, otkrivanje, utvrđivanje, pripisivanje prijetnji i odgovaranje na te prijetnje;
 - iii. pridonosenjem provedbi predloženih djelovanja i utvrđenih rješenja;
- (c) podupire provedbu navedenih zadaća projektom jedinicom koja pruža ciljanu operativnu potporu, prema potrebi, u skladu s integriranim pristupom i, u mjeri u kojoj je to moguće, u bliskoj suradnji s drugim akterima.
3. Međunarodno humanitarno pravo, ljudska prava i načelo rodne ravnopravnosti, zaštita civila i programi u okviru rezolucija Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda 1325 (2000) o ženama, miru i sigurnosti, 2250 (2015) o mladima, miru i sigurnosti te 1612 (2005) o djeci i oružanim sukobima u potpunosti se integriraju i proaktivno uključuju u strateško i operativno planiranje, aktivnosti i izvješćivanje misije EUPM Moldova.

Članak 3.

Zapovjedni lanac i struktura

1. Misija EUPM Moldova, kao operacija za upravljanje krizama, ima jedinstven zapovjedni lanac.
2. Sjedište misije EUPM Moldova nalazi se u Republici Moldovi.
3. Struktura misije EUPM Moldova usklađena je s njezinim dokumentima o planiranju.

Članak 4.

Zapovjednik civilne operacije

1. Glavni direktor službe za civilno planiranje i vođenje (CPCC) zapovjednik je civilne operacije za misiju EUPM Moldova. CPCC je na raspolaganju zapovjedniku civilne operacije za planiranje i vođenje misije EUPM Moldova.
2. Zapovjednik civilne operacije, pod političkim nadzorom i strateškim usmjeravanjem Političkog i sigurnosnog odbora (PSO) te pod općom nadležnošću Visokog predstavnika za vanjske poslove i sigurnosnu politiku („Visoki predstavnik”), izvršava zapovjedništvo i nadzor nad misijom EUPM Moldova na strateškoj razini.
3. Zapovjednik civilne operacije osigurava pravilnu i učinkovitu provedbu odluka Vijeća i PSO-a u pogledu vođenja operacija, među ostalim davanjem, prema potrebi, uputa voditelju misije na strateškoj razini te pružanjem savjeta i tehničke potpore voditelju misije.
4. Zapovjednik civilne operacije izvješćuje Vijeće posredstvom Visokog predstavnika.
5. Sve upućeno osoblje ostaje pod punim zapovjedništvom nacionalnih tijela države koja ga upućuje u skladu s nacionalnim pravilima, dotične institucije Unije odnosno Europske službe za vanjsko djelovanje (ESVD). Ta tijela prenose operativni nadzor (OPCON) nad svojim osobljem na zapovjednika civilne operacije.
6. Zapovjednik civilne operacije u cijelosti je odgovoran za osiguravanje pravilnog izvršavanja obveze dužne pozornosti Unije.
7. Zapovjednik civilne operacije i voditelj delegacije EU-a u Republici Moldovi prema potrebi se međusobno savjetuju.

Članak 5.

Voditelj misije

1. Voditelj misije odgovoran je za misiju EUPM Moldova te izvršava zapovjedništvo i nadzor nad njom na terenu. Voditelj misije odgovara izravno zapovjedniku civilne operacije i djeluje u skladu s njegovim uputama.
2. Voditelj misije predstavlja misiju EUPM Moldova u okviru njezina područja nadležnosti.
3. Voditelj misije odgovoran je za upravljanje misijom EUPM Moldova i njezinu logistiku, među ostalim za sredstva, resurse i informacije koji su misiji EUPM Moldova na raspolaganju. Voditelj misije može u okviru svoje cjelokupne odgovornosti članovima osoblja misije EUPM Moldova delegirati zadaće u vezi s upravljanjem osobljem i financijskim pitanjima.
4. Voditelj misije odgovoran je za disciplinski nadzor nad osobljem misije EUPM Moldova. Disciplinske mjere nad upućenim osobljem provode nacionalna tijela države koja ga upućuje u skladu s nacionalnim pravilima, dotična institucija Unije odnosno ESVD.
5. Voditelj misije osigurava odgovarajuću vidljivost misije EUPM Moldova.
6. Ne dovodeći u pitanje zapovjedni lanac, voditelj misije prima lokalne političke smjernice od voditelja delegacije Unije u Republici Moldovi.

Članak 6.

Osoblje

1. Misija EUPM Moldova sastoji se ponajprije od članova osoblja koje upućuju države članice, institucije Unije odnosno ESVD. Države članice, institucije Unije i ESVD snose troškove povezane s osobljem koje upućuju, uključujući putne troškove do mjesta razmještanja i od njega, plaće, zdravstveno osiguranje i naknade, uz iznimku primjenjivih dnevnica.
2. Država članica, institucija Unije odnosno ESVD odgovorni su za odgovore na sve zahtjeve povezane s upućivanjem koje podnesu članovi osoblja koje su uputili ili koji se odnose na te članove osoblja i za pokretanje postupaka protiv takvih osoba.
3. Misija EUPM Moldova može zapošljavati međunarodno i lokalno osoblje na ugovornoj osnovi ako članovi osoblja koje upućuju države članice ne mogu obavljati potrebne funkcije. Iznimno, u opravdanim slučajevima, ako nije dostupan nijedan kvalificirani kandidat iz država članica, prema potrebi moguće je na ugovornoj osnovi zaposliti državljane trećih država sudionica.
4. Uvjeti zaposlenja te prava i obveze članova međunarodnog i lokalnog osoblja utvrđuju se u ugovorima između misije EUPM Moldova i dotičnog člana osoblja.

Članak 7.

Status misije EUPM Moldova i njezina osoblja

Status misije EUPM Moldova i njezina osoblja, uključujući, prema potrebi, povlastice, imunitete i druga jamstva potrebna za provedbu i neometano funkcioniranje misije EUPM Moldova, predmet su sporazuma sklopljenog na temelju članka 37. Ugovora o Europskoj uniji (UEU) i u skladu s postupkom utvrđenim u članku 218. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 8.

Politički nadzor i strateško usmjeravanje

1. PSO, u okviru odgovornosti Vijeća i Visokog predstavnika, obavlja politički nadzor i strateško usmjeravanje misije EUPM Moldova. Vijeće ovlašćuje PSO da u tu svrhu donese odgovarajuće odluke u skladu s člankom 38. trećim stavkom UEU-a. Tim ovlaštenjem obuhvaćene su ovlasti za imenovanje voditelja misije, na prijedlog Visokog predstavnika, i za izmjenu operativnog plana (OPLAN). Vijeće je i dalje ovlašteno za odlučivanje o ciljevima i okončanju misije EUPM Moldova. Odluke PSO-a o imenovanju voditelja misije objavljuju se u *Službenom listu Europske unije*.
2. PSO redovito izvješćuje Vijeće.
3. PSO redovito i prema potrebi prima od zapovjednika civilne operacije i voditelja misije izvješća o pitanjima iz područja njihove nadležnosti.

Članak 9.

Sudjelovanje trećih država

1. Ne dovodeći u pitanje autonomiju odlučivanja Unije ni njezin jedinstveni institucionalni okvir, treće države može se pozvati da doprinesu misiji EUPM Moldova, pod uvjetom da snose troškove osoblja koje upućuju, uključujući plaće, osiguranje od svih rizika, dnevnice i putne troškove do Republike Moldove i iz Republike Moldove, te da, prema potrebi, pridonose tekućim troškovima misije EUPM Moldova.
2. Treće države koje pridonose misiji EUPM Moldova imaju u pogledu svakodnevnog upravljanja tom misijom jednaka prava i obveze kao i države članice.
3. Vijeće ovlašćuje PSO za donošenje odgovarajućih odluka koje se odnose na prihvaćanje predloženih doprinosa i za osnivanje Odbora pridonositelja.
4. Detaljni aranžmani u pogledu sudjelovanja trećih država utvrđuju se sporazumima sklopljenima u skladu s člankom 37. UEU-a i, prema potrebi, dodatnim tehničkim aranžmanima. Ako Unija i treća država sklapaju ili su sklopile sporazum o utvrđivanju okvira sudjelovanja te treće države u operacijama Unije za upravljanje krizama, odredbe tog sporazuma primjenjuju se u kontekstu misije EUPM Moldova.

Članak 10.

Sigurnost

1. Zapovjednik civilne operacije usmjerava planiranje sigurnosnih mjera voditelja misije i osigurava da ih misija EUPM Moldova pravilno i učinkovito provodi u skladu s člankom 4.
2. Voditelj misije odgovoran je za sigurnost misije EUPM Moldova i za osiguravanje usklađenosti s minimalnim sigurnosnim zahtjevima koji se primjenjuju na tu misiju, u skladu s politikom Unije o sigurnosti osoblja razmještenog izvan Unije u operativnom svojstvu na temelju glave V. UEU-a i njegovih popratnih instrumenata.
3. Voditelju misije pomaže službenik za sigurnost misije, koji izvješćuje voditelja misije o svojem djelovanju i održava bliski funkcionalni odnos s ESVD-om.
4. Osoblje misije EUPM Moldova prije preuzimanja dužnosti prolazi obvezno osposobljavanje o sigurnosti, u skladu s OPLAN-om. Ono također prolazi redovito osposobljavanje na terenu radi održavanja znanja, koje organizira službenik za sigurnost misije.
5. Voditelj misije osigurava zaštitu klasificiranih podataka EU-a u skladu s Odlukom Vijeća 2013/488/EU ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Odluka Vijeća 2013/488/EU od 23. rujna 2013. o sigurnosnim propisima za zaštitu klasificiranih podataka EU-a (SL L 274, 15.10.2013., str. 1.).

*Članak 11.***Sposobnost motrenja**

Za misiju EUPM Moldova aktivira se sposobnost motrenja.

*Članak 12.***Pravni aranžmani**

Misija EUPM Moldova ima sposobnost nabavljati usluge i robu, sklapati ugovore i administrativne aranžmane, zapošljavati osoblje, imati bankovne račune, stjecati imovinu i raspolagati njome, ispunjavati svoje obveze i biti stranka u pravnom postupku, kako je to potrebno za provedbu ove Odluke.

*Članak 13.***Financijski aranžmani**

1. Financijski referentni iznos namijenjen pokrivanju rashoda povezanih s misijom EUPM Moldova za četiri mjeseca nakon stupanja na snagu ove Odluke iznosi 3 529 889,20 EUR. Vijeće odlučuje o financijskom referentnom iznosu za svako sljedeće razdoblje.
2. Svim se rashodima upravlja u skladu s pravilima i postupcima koji se primjenjuju na opći proračun Unije. Sudjelovanje fizičkih i pravnih osoba u dodjeli ugovora o javnoj nabavi misije EUPM Moldova otvoreno je bez ograničenja. Osim toga, na robu koju kupuje misija EUPM Moldova ne primjenjuje se pravilo o podrijetlu. Podložno odobrenju Komisije, misija EUPM Moldova može s državama članicama, državom domaćinom, trećim državama sudionicama i ostalim međunarodnim akterima sklapati tehničke aranžmane o nabavi opreme, usluga i prostora za misiju EUPM Moldova.
3. Misija EUPM Moldova odgovorna je za izvršenje svojeg proračuna. U tu svrhu misija EUPM Moldova potpisuje sporazum s Komisijom. Financijskim aranžmanima poštuju se zapovjedni lanac predviđen u člancima 3., 4. i 5. te operativne potrebe misije EUPM Moldova.
4. Misija EUPM Moldova u potpunosti izvješćuje Komisiju, pod čijim je nadzorom, o svim financijskim aktivnostima poduzetima u okviru sporazuma iz stavka 3.
5. Rashodi povezani s misijom EUPM Moldova priznaju se od datuma donošenja ove Odluke.

*Članak 14.***Projektna jedinica**

1. Misija EUPM Moldova ima projektnu jedinicu za utvrđivanje i provođenje projekata. Misija EUPM Moldova prema potrebi olakšava projekte koje provode države članice i treće države u okviru njihove nadležnosti u područjima povezanim s misijom EUPM Moldova i radi potpore njezinim ciljevima te pruža savjete u vezi s tim projektima.
2. Podložno stavku 3., misija EUPM Moldova ovlaštena je zatražiti financijske pridonose država članica ili trećih država radi provedbe projekata za koje je utvrđeno da na dosljedan način nadopunjuju druga djelovanja misije EUPM Moldova ako se radi o projektima koji su:
 - (a) predviđeni u financijskom izvještaju koji se odnosi na ovu Odluku; ili
 - (b) integrirani tijekom mandata putem izmjene financijskog izvještaja na zahtjev voditelja misije.

Misija EUPM Moldova s državama pridonositeljicama sklapa aranžman koji osobito obuhvaća posebne postupke u slučaju pritužaba trećih strana u pogledu štete nastale zbog djelovanja ili nedjelovanja misije EUPM Moldova prilikom korištenja sredstava koja su te države stavile na raspolaganje. Ni Unija ni Visoki predstavnik ni pod kojim okolnostima ne odgovaraju državama pridonositeljicama za djelovanja ili nedjelovanja misije EUPM Moldova prilikom korištenja sredstava koja su te države stavile na raspolaganje.

3. Financijski doprinosi Unije, država članica ili trećih država projektnoj jedinici podliježu prihvaćanju od strane PSO-a.

Članak 15.

Dosljednost odgovora Unije i koordinacija

1. Visoki predstavnik osigurava dosljednost provedbe ove Odluke u odnosu na vanjsko djelovanje Unije u cjelini, uključujući programe Unije za pomoć.
2. Ne dovodeći u pitanje zapovjedni lanac, voditelj misije prima lokalne političke smjernice od voditelja delegacije Unije u Republici Moldovi.
3. Voditelj misije osigurava blisku koordinaciju s predstavnicima država članica i međunarodnim partnerima sličnih stavova u Republici Moldovi.

Članak 16.

Stavljanje podataka na raspolaganje

1. Visoki predstavnik ovlašten je, prema potrebi i u skladu s potrebama misije EUPM Moldova, staviti na raspolaganje trećim državama povezanim s ovom Odlukom klasificirane podatke EU-a do stupnja tajnosti „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL”, koji su nastali za potrebe misije EUPM Moldova, u skladu s Odlukom 2013/488/EU.
2. U slučaju specifične i hitne operativne potrebe, Visoki predstavnik ovlašten je staviti na raspolaganje državi domaćinu sve klasificirane podatke EU-a do stupnja tajnosti „RESTREINT UE/EU RESTRICTED” koji su nastali za potrebe misije EUPM Moldova, u skladu s Odlukom 2013/488/EU. U tu svrhu sklapaju se aranžmani između Visokog predstavnika i nadležnih tijela države domaćina.
3. Visoki predstavnik ovlašten je staviti na raspolaganje trećim državama povezanim s ovom Odlukom sve neklasificirane dokumente EU-a koji su povezani s raspravama Vijeća o misiji EUPM Moldova i za koje vrijedi obveza čuvanja profesionalne tajne na temelju članka 6. stavka 1. Poslovnika Vijeća ^(?).
4. Visoki predstavnik može delegirati ovlasti iz stavaka od 1. do 3. ovog članka i mogućnost sklapanja aranžmanâ iz stavka 2. ovog članka osobama pod svojom nadležnošću, zapovjedniku civilne operacije i voditelju misije, u skladu s odjeljkom VII. Priloga VI. Odluci 2013/488/EU.

Članak 17.

Pokretanje misije EUPM Moldova

1. Misija EUPM Moldova pokreće se odlukom Vijeća na datum koji preporuči zapovjednik civilne operacije misije EUPM Moldova kada ona dosegne početnu operativnu sposobnost.
2. Glavni tim misije EUPM Moldova obavlja potrebne pripreme kako bi omogućio da ta misija dosegne početnu operativnu sposobnost.

^(?) Odluka Vijeća 2009/937/EU od 1. prosinca 2009. o donošenju Poslovnika Vijeća (SL L 325, 11.12.2009., str. 35.).

*Članak 18.***Stupanje na snagu i trajanje**

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Primjenjuje se tijekom razdoblja od dvije godine od pokretanja misije EUPM Moldova.

Sastavljeno u Luxembourg 24. travnja 2023.

Za Vijeće

Predsjednik

J. BORRELL FONTELLES

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2023/856**od 18. travnja 2023.****o zahtjevu za registraciju europske građanske inicijative pod nazivom „Povezivanje svih europskih glavnih gradova i građana mrežom vlakova velikih brzina” na temelju Uredbe (EU) 2019/788 Europskog parlamenta i Vijeća***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2023) 2617)***(Vjerodostojan je samo tekst na nizozemskom jeziku)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2019/788 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o europskoj građanskoj inicijativi ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 6. stavke 2. i 3.,

budući da:

- (1) Komisiji je 10. ožujka 2023. podnesen zahtjev za registraciju europske građanske inicijative pod nazivom „Povezivanje svih europskih glavnih gradova i građana mrežom vlakova velikih brzina” („*Connecting all European capitals and people through a high-speed train network*”).
- (2) Organizatori inicijative naveli su da su njezini ciljevi sljedeći: „povezati sve europske glavne gradove željezničkim prugama za velike brzine. Pozivamo Europsku komisiju da što prije podnese prijedlog pravno obvezujućeg akta o uspostavi europske mreže vlakova velikih brzina. Treba povezati postojeće mreže vlakova velikih brzina i sagraditi nove ondje gdje još ne postoje.”
- (3) U prilogu inicijativi navedene su dodatne informacije o njezinu predmetu, ciljevima i pozadini. Navodi se da svi Europljani imaju pravo na slobodno kretanje unutar granica Unije, i to bez obzira na svoju dob, financijske mogućnosti i fizičko ili mentalno zdravlje. Organizatori tvrde da europska mreža vlakova velikih brzina, iako duža od 11 500 km, povezuje uglavnom gradove u malom broju država članica i da mnoge države članice nisu dio te mreže. Kao razloge za uspostavu europske mreže vlakova velikih brzina organizatori navode sljedeće: i. putovanje vlakom održivo je i sigurno; ii. vlakovi velikih brzina udobna su alternativa zrakoplovima srednjeg doleta; iii. vlakovi velikih brzina uključivi su i dostupni svima; iv. brze veze pridonose regionalnom razvoju i ravnomjernom gospodarskom rastu u EU-u; v. željezničke pruge za velike brzine pridonose većoj koheziji, a koristi od njih imaju svi. Organizatori smatraju da je za sigurne i održive veze među Europljanima važno povezati mreže pojedinačnih država članica i proširiti cijelu mrežu zbog sve većeg broja putnika.
- (4) Kad je riječ o ciljevima inicijative, Komisija na temelju članaka od 170. do 172. Ugovora ima ovlast za podnošenje prijedloga pravnog akta kojim se doprinosi uspostavi i razvoju transeuropskih mreža u području prometa i kojim se promiče međusobna povezanost i interoperabilnost nacionalnih mreža. Na temelju članka 171. stavka 2. Ugovora države članice moraju u suradnji s Komisijom međusobno koordinirati politike koje se provode na nacionalnoj razini, a koje bi mogle bitno utjecati na ostvarivanje tih ciljeva. U bliskoj suradnji s državama članicama Komisija može poduzeti bilo koju inicijativu korisnu za promicanje takve koordinacije. Nadalje, člankom 172. drugim stavkom Ugovora propisano je da je za smjernice i projekte u zajedničkom interesu koji se odnose na državno područje države članice potrebno odobrenje dotične države članice.
- (5) Komisija smatra da nijedan dio inicijative ne izlazi očito iz okvira njezinih ovlasti da podnese prijedlog pravnog akta Unije radi provedbe Ugovorâ.

⁽¹⁾ SL L 130, 17.5.2019., str. 55.

- (6) Komisijinim zaključkom ne dovodi se u pitanje procjena ispunjenosti konkretnih materijalnih uvjeta potrebnih za djelovanje Komisije u ovom slučaju, uključujući procjenu usklađenosti s načelima proporcionalnosti i supsidijarnosti te temeljnim pravima.
- (7) Skupina organizatora dostavila je odgovarajući dokaz da ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 5. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) 2019/788 te je imenovala osobe za kontakt u skladu s člankom 5. stavkom 3. prvim podstavkom te uredbe.
- (8) Inicijativa nije očito uvredljiva, neozbiljna ili šikanirajuća i nije očito u suprotnosti s vrijednostima Unije kako su utvrđene u članku 2. Ugovora o Europskoj uniji i pravima utvrđenima Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.
- (9) Stoga bi inicijativu pod nazivom „Povezivanje svih europskih glavnih gradova i građana mrežom vlakova velikih brzina” trebalo registrirati.
- (10) Zaključak da su ispunjeni uvjeti za registraciju u skladu s člankom 6. stavkom 3. Uredbe (EU) 2019/788 ne znači da Komisija na bilo koji način potvrđuje činjeničnu točnost sadržaja inicijative, koja je isključiva odgovornost skupine organizatora inicijative. U sadržaju inicijative izražavaju se samo stajališta skupine organizatora te se ni na koji način ne može smatrati da se u njemu odražavaju stajališta Komisije,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Registrira se europska građanska inicijativa pod nazivom „Povezivanje svih europskih glavnih gradova i građana mrežom vlakova velikih brzina”.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena skupini organizatora građanske inicijative pod nazivom „Povezivanje svih europskih glavnih gradova i građana mrežom vlakova velikih brzina”, koju u svojstvu osoba za kontakt zastupaju Afryea UITERLOO i Rogier VERGOUWEN.

Sastavljeno u Strasbourgu, 18. travnja 2023.

Za Komisiju
Věra JOUROVÁ
Potpredsjednik

ISSN 1977-0847 (elektroničko izdanje)

ISSN 1977-0596 (tiskano izdanje)



Ured za publikacije
Europske unije
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR