



H R V A T S K I S A B O R
Odbor za europske poslove

Klasa: 022-03/18-03/41
Urbroj: 6521-31-18-01
Zagreb, 23. ožujka 2018.

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

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

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu te Odboru za zaštitu okoliša i prirode stajalište o dokumentu Europske unije objavljenom slijedom prioriteta Europske komisije uključenog u Radni program za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2018. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih
vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao
dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz lakih vozila te o
izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka)
COM (2017) 676**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/18-07/82, Urbroj: 50301-23/22-18-1 na sjednici održanoj 27. veljače 2018. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 30. siječnja 2018. u sklopu prioriteta iz Programa rada Europske komisije za 2018. „Čvrsta energetska unija s naprednom klimatskom politikom“, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 4. svibnja 2018. godine.

S poštovanjem,


PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Milošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2017) 676
- COM (2017) 676
Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG STAJALIŠTA RH

za

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi standarda emisija za nova osobna vozila i laka gospodarska vozila kao dio EU integriranog pristupa za smanjenje emisija CO₂ iz lakih vozila i koja dopunjuje Uredbu (EZ) br. 715/2007 (preinaka)

Regulation of the European Parliament and of the Council setting emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles as part of the Union's integrated approach to reduce CO₂ emissions from light-duty vehicles and amending regulation (EC) No 715/2007 (recast)

Brojčana oznaka dokumenta: 14217/17

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

Nadležno tijelo državne uprave:

Državni zavod za mjeriteljstvo

Ustrojstvena jedinica:

DZM – Služba za homologaciju vozila

Nadležni službenik/ica:

Boris Gorup, voditelj službe; boris.gorup@dzm.hr (tel: 01/563 0062)

Zamjena:

Tonko Županić, načelnik odjela; tonko.zupanic@dzm.hr (tel: 01/563 0064)

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

Ana Đukić, ana.dukic@mvep.hr

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

Radna skupina za klimatske promjene

Nataša Kačić -Bartulović; natasa.kacic-bartulovic@mvep.hr

Osnovne sadržajne odredbe dokumenta:

Predmet propisa, ciljevi, djelokrug

Propis definira ciljeve CO₂ za flote EU-a koji se primjenjuju na nove osobna i laka gospodarska vozila od 2020., 2025. i 2030. godine. Uredba će se primjenjivati od 2020. godine, kako bi se osigurao prijelaz na novi način definiranja ciljeva CO₂ koji počinje od 2025. godine. Tako on obuhvaća već postavljene ciljeve za 2020. godinu za cijelu EU, od 95g/km (temeljenih na Novom europskom voznom ciklusu - NEDC-u) za osobna vozila i 147g/km (temeljenog na NEDC-u) za laka gospodarska vozila, kao i nove ciljeve za 2025. i 2030. godine. Od 2021. godine, specifični ciljevi emisije bit će utemeljeni na novom postupku ispitivanja emisija, tzv. WLTP-u (Globalno usklađeni postupak ispitivanja lakih vozila). U djelokrugu se definiraju kategorije vozila koja spadaju u područje ove Uredbe s obzirom na

propise o homologaciji tipa. Izuzeća se odnose na proizvođače vozila koji proizvode manje od 1000 vozila.

Specifični ciljevi emisije

Ovaj članak opisuje opću obvezu proizvođača da osigura da prosječna emisija CO₂ flote novo registriranih vozila u jednoj kalendarskoj godini ne prelazi godišnji specifični cilj emisija. Od 2025. godine, cilj specifične emisije za proizvođača bi se izračunavao uzimajući u obzir udio vozila s nultom i nisko emisijom u floti proizvođača. U slučaju lakih gospodarskih vozila, specifični cilj bi se definirao u dvije skupine vozila ovisno o masi. Odredba o tzv. super kreditu za cilj od 95 g/km ostaje nepromijenjena i vrijedi sve do 2022.

Praćenje emisije i izvješćivanje

Opće odredbe o praćenju podataka o CO₂ iz država članica ostaju nepromijenjene. Dodano je jačanje obveza država članica da se osigura viša kvaliteta podataka i suradnja s Europskom komisijom. Dodan je i mehanizam kojim se prati odstupanje u emisiji CO₂ vozila u uporabi u usporedbi s homologiranim vrijednostima tipa vozila. Taj se mehanizam temelji na prijedlogu uvođenja postupka provjere sukladnosti u uporabi u odnosu na vrijednosti emisije CO₂ dobivene u postupku homologacije.

Odstupanja obaveza za određene proizvođače, tzv. eko inovacije

Ostaje mogućnost proizvođača manjih količina vozila (koji proizvode od 1.000 do 10.000 jedinica za osobne automobile i od 1.000 do 22.000 za kombi vozila). Također, proizvođači mogu nastaviti koristiti niže prosječne emisije prilagodbom svojih vozila s eko-inovacijama odobrenim u skladu s ovim odredbama.

Ocjena i izvješće

Uredba sadrži i zahtjev za Europsku komisiju da dostavi izvješće o učinkovitosti ove Uredbe, prema potrebi popraćeno prijedlogom. Predloženo je da se izvješće pripremi 2024. godine, kako bi se uskladilo s ocjenom i izvješćima drugih komplementarnih propisa o emisijama.

Izmjena i dopuna Uredbe (EZ-a) br. 715/2007

Ovim se amandmanom navedene Uredbe želi uvesti pravni temelj kroz Uredbu (EU) br. 715/2008 (homologacija emisija Euro 5/6) kako bi EK uspostavila postupak provjere sukladnosti u uporabi za provjeru emisije CO₂ koji je neophodan za učinkovito nadziranje tržišta sustava homologacije tipa i vrijednosti emisije CO₂ koje se koriste za ocjenu postignutih ciljeva.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Osnovna svrha predlaganja ove Uredbe je potreba za ažuriranjem postojećeg propisa (Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila) koji definira i postavlja zahtjeve za smanjenje emisije CO₂ i potrošnje goriva osobnih i lakih gospodarskih vozila, jer se pokazalo da pod postojećim zakonodavnim okvirom, potrošači ne bi mogli ostvariti optimalne uštede kod

potrošnje goriva. Ovaj prijedlog stoga postavlja lakše dostupne ciljeve smanjenja emisije CO₂ za nova laka vozila do 2030. godine, u kombinaciji s posebnim poticajnim mehanizmom za povećanje udjela vozila s nultom ili niskom emisijom ugljika. To će osigurati da automobilska industrija EU-a zadrži svoju tehnološku prednost, čime se jača njezina konkurentnost i potiče zapošljavanje.

Prijedlog će pridonijeti cilju prijelaza na niskougljično, sigurno i konkurentno gospodarstvo, utvrđenom u Okvirnoj strategiji za otpornu energetska uniju s naprednom klimatskom politikom. To će pomoći u ispunjavanju ciljeva zadanih i u Okviru za klimatsku i energetska politiku EU-a za razdoblje od 2020. do 2030. godine, koji uključuje ciljeve od najmanje 40% smanjenja emisija stakleničkih plinova u EU-u, usporedbi s razinama iz 1990. godine. Smanjenje GHG (emisije stakleničkih plinova) u sektorima koji nisu obuhvaćeni ETS-sektorom, što uključuje cestovni promet, mora iznositi najmanje 30% do 2030. u usporedbi s 2005. godinom. Norme za CO₂ za laka vozila za razdoblje nakon 2020. pomoći će državama članicama da ostvare te ciljeve.

Standardi za emisije CO₂ za automobile i kombije postoje u EU-u od 2009. i 2011. godine, te postavljaju ciljeve do 2020./2021. Bez daljnjeg djelovanja EU-a na ovom području nije vjerojatno je da će biti značajnih smanjenja CO₂ iz novih lakih vozila, kako se vidjelo kroz razdoblje od 1995. do 2006. godine za automobile. Određena razina smanjenja emisija bi se i dalje trebala očekivati nakon 2021. godine, zbog trajne obnove postojeće flote novijim automobilima i kombijima koji udovoljavaju donesenim standardima CO₂ za 2020./2021. Međutim, s povećanim razvojem prometa, ukupno smanjenje CO₂ ne bi bilo dovoljno za postizanje cilja GHG smanjenja iz 2030. i ostvarenja obveza iz Pariškog sporazuma..

Očekivane prednosti uslijed implementacije predloženih pravila uključuju: smanjenje od oko 170 milijuna tona CO₂ u razdoblju od 2020. do 2030. godine (ekvivalent ukupne godišnje emisije Austrije i Grčke zajedno) i bolju kakvoću zraka, posebno u gradovima; povećanje BDP-a do 6,8 milijardi eura 2030. godine, stvarajući do 70.000 dodatnih radnih mjesta; prosječnu uštedu potrošača od oko 600 eura za novi automobil kupljen 2025. godine tijekom životnog vijeka vozila, i do oko 1500 eura za novi automobil kupljen 2030. godine; ukupnu uštedu do oko 18 milijardi eura godišnje u troškovima goriva za potrošača; ušteda u uvozu nafte od oko 380 milijuna tona, u razdoblju od 2020. do 2040. godine, ukupne vrijednosti oko 125 milijardi eura po današnjim cijenama (oko 6 milijardi eura godišnje).

Status dokumenta:

Europska komisija objavila je Prijedlog uredbe 8. studenog 2017. godine. Dokument je prvi put predstavljen na Radnoj skupini za okoliš 4. prosinca 2017., a rasprava o Procjeni učinka održana je 11. siječnja 2018. Zadnji sastanak Radne skupine za okoliš održan je 12. veljače 2018. pod predsjedanjem BG PRES-a, na kojem je namjera bila detaljna analiza Prijedloga uredbe, no kako ni jedna država članica, osim CZ, nije usvojila svoje nacionalno stajalište, održana rasprava je bila opće prirode.

Stajalište RH:

RH podržava Prijedlog uredbe jer odredbe i ciljevi ovog zakonodavnog prijedloga predstavljaju novi korak u zaštiti okoliša, s obzirom na CO₂ emisije prouzročene od motornih vozila. Kako se odredbe, tj. obveze i kriteriji ovog prijedloga odnose u prvom redu na proizvođače motornih vozila i nadležna tijela koja ih tipno odobravaju (homologiraju), a u RH nema ni jednih ni drugih, nema mogućnosti da bi ova Uredba mogla negativno utjecati ili predstavljati probleme za RH u provedbi. Usto RH naglašava i punu potporu doprinosu smanjenju stakleničkih plinova, jednom kada Uredba stupi na snagu.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

Inicijalni komentari država članica su bili sljedeći:

FR je ocijenila da je ovo vrlo važan dosje, te se založila za brze pregovore. SK je postavila pitanje vezano za granične vrijednosti, za koje je EK pojasnila da su detaljno objašnjeni u dodacima procjene učinaka. IE, LU su pak postavili pitanje o poticajima za nulte emisije. EK je ukazala da su analize vršene za smanjene emisije, ne samo za nulte, a što je detaljno objašnjeno u procjeni utjecaja. CZ i SE su uložili analitičku rezervu. HU je istaknula pitanje energetskog miksa, te pitanje u kojem su odnosu poticaji i tehnološka neutralnost, na što je EK pojasnila da alati modeliranja uzimaju u obzir različiti energetski miks, te tehnološku neutralnost, uz poticaje za vozila s 95 g CO₂. UK je pozdravila ovaj zakonodavni prijedlog, ističući nacionalni cilj od 0 emisija do 2040.

Prilikom zadnjeg održanog sastanka Radne skupine za okoliš na ovu temu (12. veljače 2018.) FR, NL, IE, BE, DK, FI, SI, UK, SE, PT, LU su predložile povećanje ambicije ovog zakonodavnog prijedloga. Većina tih država članica upućuje na potrebu smanjenja udjela emisija u prometu i postizanja ciljeva ESR-a. S druge strane, „manje ambiciozna“ skupina država članica, IT i CZ, pozivaju na „realističniji“ pristup. FR, NL, SE podržavaju obvezujuće ciljeve u 2025.

Vežano za vrste i načine dobivanja poticaja za vozila s niskom i nultom emisijom (ZLEV i ZEV) države članice su izrazile različite, pa i suprotne stavove. Također, što se tiče načina kontrole (stvarne) emisije EK predlaže ispitivanja vozila koja su već u uporabi, a što predstavlja novinu i za što još nema pravnog okvira, te stoga ista ne može biti riješena u okviru provedbenih propisa (RDE paketi). EK je pojasnila da će se u proljeće ove godine ovi aspekti rješavati na tehničkim odborima za promet.

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

Postoji nekolicina otvorenih pitanja, kako je navedeno u prethodnoj kategoriji.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima:

Nema.

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Donošenjem ove Uredbe, koja se onda neposredno primjenjuje, neće biti potrebno mijenjati postojeće zakonodavstvo.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun:

Nema utjecaja na proračun.



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.11.2017.
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka
gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija
CO₂ iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka)**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 650} - {SWD(2017) 651}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Automobilski sektor od posebne je važnosti za EU jer u tom sektoru više od 12 milijuna zaposlenika radi u proizvodnji, prodaji, održavanju i prometu. Automobilsku industriju EU-a kao dio svjetskog automobilskeg sektora trenutačno očekuju korjenite promjene. Uslijed digitalizacije i automatizacije dolazi do promjena u tradicionalnim postupcima proizvodnje. Inovacije u elektrificiranim pogonskim sklopovima te autonomna i povezana vozila predstavljaju velike izazove koji bi mogli iz temelja izmijeniti sektor. Osim toga, u posljednjem se desetljeću smanjio udio tržišta automobila EU-a u svjetskoj prodaji, s oko trećine na oko petinu, zbog čega je industrija EU-a pod dodatnim pritiskom da posegne za novim tržištima.

S potpisivanjem Pariškog sporazuma¹ čovječanstvo se obvezalo na prelazak na gospodarstvo s niskim emisijama ugljika. Sad mnoge zemlje provode politike za promet s niskim emisijama ugljika, uključujući standarde za vozila, često u kombinaciji s mjerama za poboljšanje kvalitete zraka. Dosad su europski standardi smanjenja emisija CO₂ za automobile i kombije bili glavni instrument za poticanje inovacija i ulaganja u niskougljične tehnologije. Bez strožih standarda za razdoblje nakon 2020. EU je trenutačno u opasnosti da izgubi vodeću poziciju u području tehnologije, posebno s obzirom na vozila s nultim i niskim emisijama, jer SAD, Japan, Južna Koreja i Kina u tom području jako brzo napreduju.

Kina je za proizvođače automobila upravo uvela obvezne kvote za vozila s nultim i niskim emisijama od 2019. U SAD-u su Kalifornija i još devet država uspješno uspostavile regulatorni instrument za povećanje uporabe vozila s nultim i niskim emisijama. Strateška važnost vozila s nultim i niskim emisijama za proizvođače automobila potkrijepljena je nizom nedavnih najava da će se u narednim godinama znatno povećati udio elektrificiranih pogonskih sklopova u prodaji na svjetskoj razini. Automobilaska industrija EU-a mora postati svjetski lider u tim novim tehnologijama, kao što je trenutačno slučaj s tradicionalnim automobilskim tehnologijama.

Prema postojećem regulatornom okviru potrošači u EU-u uskraćeni su za moguću uštedu goriva. Iz evaluacije trenutačnih uređaba o emisijama CO₂ vidi se da je ušteda goriva koja proizlazi iz standarda za emisije CO₂ znatno veća od dodatnog troška kupnje, ali ušteda na troškovima za gorivo tijekom vijeka trajanja vozila niža je od očekivane, prvenstveno zbog sve veće razlike između ispitnog ciklusa i stvarnih emisija. Da se smanje odstupanja u vrijednostima emisija te da se tehnologije kojima se postiže ušteda goriva u stvarnim uvjetima ugrade u nova vozila, potrošači bi od toga imali još više koristi.

U Komisijinoj Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije², objavljenoj u srpnju 2016., utvrđuje se cilj u skladu s kojim će do 2050. emisije stakleničkih plinova u prometu morati biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema njihovu potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu. U Strategiji se također jasno ističe da se vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju staviti na tržište do 2030. kako bi se EU dugoročno usmjerio prema mobilnosti bez emisija.

Prvi korak u provedbi Strategije je Komunikacija iz svibnja 2017. pod nazivom „Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final

za sve”³. U njoj se jasno daje do znanja da EU želi osigurati da se u Europi razvijaju, nude i proizvode najbolja rješenja za povezanu i automatiziranu mobilnost, opremu i vozila s niskim razinama emisija te da takva rješenja podupire uspostava najsuvremenije infrastrukture. U Komunikaciji se naglašava da EU mora biti predvodnik u oblikovanju stalnih promjena u automobilskom sektoru na globalnoj razini, nadovezujući se na dosadašnja glavna postignuća.

Zahvaljujući trenutačnim standardima za emisije CO₂ za automobile i kombije do 2020./21. znatno su smanjene emisije CO₂ iz lakih vozila.⁴ Međutim, ne očekuje se da će se politikama koje se sada provode emisije stakleničkih plinova dovoljno smanjiti kako bi se postigla ciljna vrijednost smanjenja emisija EU-a za 2030. od najmanje 40 % u odnosu na 1990. Cestovni je promet 2015. bio odgovoran za 22 % emisija stakleničkih plinova EU-a te njegov udio od 1990. stalno raste. Godine 2015. 73 % emisija stakleničkih plinova iz cestovnog prometa odnosilo se na automobile i kombije.

Iako su u prometnom sektoru EU-a zadnjih desetljeća znatno smanjene emisije tvari koje onečišćuju zrak, najviše emisija NO_x i dalje dolazi iz tog sektora. Vozila s nultim emisijama ne samo da doprinose smanjenju emisija CO₂ iz cestovnog prometa, nego su i korisna u pogledu prometa bez emisija tvari koje onečišćuju zrak.

Ovim se Prijedlogom utvrđuju troškovno učinkovite ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za nova laka vozila do 2030. u kombinaciji s namjenskim mehanizmom poticaja kako bi se povećao udio vozila s nultim i niskim emisijama. Time će se osigurati da automobilska industrija EU-a zadrži vodeće mjesto u području tehnologije te će EU tako ojačati svoju konkurentnost i poticati stvaranje radnih mjesta. Smanjit će se i troškovi potrošnje goriva za potrošače. Istodobno će se doprinijeti i ispunjavaju obveza EU-a u skladu s Pariškim sporazumom. Poticajni mehanizam za povećanje udjela vozila s nultim i niskim emisijama posebno će doprinijeti smanjenju tvari koje onečišćuju zrak te stoga povećati kvalitetu zraka, što će biti korisno za javno zdravlje. Tim se mehanizmom nadopunjava stalni angažman u rješavanju problema s kvalitetom zraka na gradskoj, regionalnoj i nacionalnoj razini.

Konkretnije, tako će se odaslati jasna poruka i osigurati predvidljivost na osnovu koje će se u industriji poticati ulaganja, zapošljavanje, inovacije i konkurentnost. Nadalje, u EU-u će se ubrzati stavljanje na tržište vozila s nultim i niskim emisijama te razvoj tehnologija za ekonomičnu potrošnju goriva i tako stvoriti temelji da automobilska industrija EU-a i dalje bude uspješna na svjetskim tržištima. Očekuje se da će uz potrebne popratne mjere na razini EU-a i na nacionalnoj razini doći do ulaganja u infrastrukturu za punjenje.

Novim namjenskim mehanizmima upravljanja osigurat će se da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva i dalje budu reprezentativne kad je riječ o vrijednostima koje potrošači ostvaruju u vožnji. Prijedlogom se također osigurava pravedna raspodjela tereta među proizvođačima.

Ovaj je Prijedlog dio opsežnijeg paketa za mobilnost, koji obuhvaća radnje koje se odnose na potražnju, kojima se podupiru mjere koje se odnose na ponudu ovog Prijedloga. Direktivom 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu nastoji se poticati tržište čistih i energetski učinkovitih vozila. Predloženom se izmjenom osigurava da su Direktivom obuhvaćene sve relevantne prakse javne nabave, da daje jasne dugoročne tržišne signale te da je primjena njezinih odredaba pojednostavnjena i učinkovita. Njome bi se

³ COM(2017) 283 final

⁴ Ricardo-AEA i TEPR (2015.), Evaluacija uredaba 443/2009 i 510/2011 o smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila, dostupna na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

trebao unaprijediti doprinos prometnog sektora smanjenju emisija CO₂ i tvari koje onečišćuju zrak te konkurentnosti sektora i njegovu rastu.

U Direktivi o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva predviđaju se uspostava zajedničkih standarda na unutarnjem tržištu, zahtjevi za odgovarajuću minimalnu infrastrukturu, koji se trebaju razviti putem okvira nacionalnih politika, te informacije za potrošače o sukladnosti goriva i vozila. U Akcijskom planu za infrastrukturu za alternativna goriva navodi se niz preporuka kako bi se ojačala provedba okvira nacionalnih politika u skladu s Direktivom te poboljšali planiranje i financiranje interoperabilne infrastrukture za goriva.

Inicijativom u pogledu baterija pomaže se u uspostavi potpunog vrijednosnog lanca za razvoj i proizvodnju baterija u EU-u.

Nadalje, u prvoj polovini 2018. Komisija planira predložiti smanjenje ciljnih vrijednosti emisija CO₂ za nova teška vozila.

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

Ovim se Prijedlogom daje doprinos ostvarenju cilja Okvirne strategije za energetske uniju⁵ u pogledu prelaska na sigurno i konkurentno gospodarstvo s niskom emisijom ugljika. Njime će se pomoći u ostvarenju ciljeva utvrđenih u okviru za klimatsku i energetske politiku EU-a do 2030., kojim se nastoji postići smanjenje domaćih emisija stakleničkih plinova za najmanje 40 % u odnosu na 1990. Smanjenja emisija stakleničkih plinova u sektorima izvan ETS-a, koji uključuju cestovni promet, morat će do 2030. biti najmanje 30 % u odnosu na 2005. Komisija je predložila ciljne vrijednosti smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. za države članice u skladu s Uredbom o raspodjeli tereta⁶, koja obuhvaća sektore izvan ETS-a. Standardima za CO₂ za laka vozila za razdoblje nakon 2020. pomoći će se državama članicama da ostvare te ciljeve.

Štoviše, sustav trgovanja emisijama (ETS) kao temelj klimatske politike EU-a doprinosi dekarbonizaciji energetske sektora koji će imati sve veću ulogu u cestovnom prometu kako bude rastao udio elektrificiranih vozila.

Sedmi okvirni program i Obzor 2020. omogućili su financijska sredstva u iznosu od ukupno više od 1,5 milijardi EUR kako bi se poduprli istraživanje i razvoj baterija, alternativnih goriva i svih aspekata elektrifikacije vozila.

Prijedlogom Komisije iz 2016. o revidiranoj Direktivi o obnovljivoj energiji (RED II)⁷ nastoje se smanjiti emisije stakleničkih plinova iz goriva uvođenjem obveze na razini EU-a prema kojoj opskrbljivači gorivom moraju do 2030. osigurati najmanje 6,8 % niskoemisijских i obnovljivih goriva, uključujući električnu energiju iz obnovljivih izvora i napredna biogoriva.

⁵ COM(2015) 080 final

⁶ Prijedlog uredbe o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. za otpornu energetske uniju i ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma te o izmjeni Uredbe br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o mehanizmu za praćenje i izvješćivanje o emisijama stakleničkih plinova i za izvješćivanje o drugim informacijama u vezi s klimatskim promjenama, COM(2016) 482 final

⁷ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (preinaka), COM(2016) 767 final

U prijedlogu revizije Direktive o eurovinjeti predviđene su pristojbe s obzirom na razinu emisija, čime se omogućuje kompenzacija vozilima koja najmanje onečišćuju okoliš te se potiče obnova voznog parka⁸.

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

Kako je naglašeno u nedavno donesenoj Obnovljenoj strategiji industrijske politike⁹, moderna i konkurentna automobilska industrija ključna je za gospodarstvo EU-a. Međutim, da bi sektor zadržao vodstvo u području tehnologije i napredovao na svjetskim tržištima, morat će ubrzati prelazak na održivije tehnologije i nove poslovne modele. Samo će se tako moći osigurati da Europa ima najkonkurentniju, najinovativniju i najodrživiju industriju do 2030. i nakon nje.

Osim toga, Komisijin Plan za sektorsku suradnju u području vještina¹⁰, pokrenut u svibnju 2016., među ciljnim sektorima obuhvaća automobilski sektor. U Planu se nudi mogućnost da se u okviru prijave za projekte udruže glavni dionici među socijalnim partnerima kako bi se utvrdila pomanjkanja kvalifikacija i vještina te razvile namjenske strategije na nacionalnoj ili regionalnoj razini kojima se ta pomanjkanja mogu ukloniti.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova ovog Prijedloga članak 192. UFEU-a. U skladu s člankom 191. i člankom 192. stavkom 1. UFEU-a Europska unija doprinosi, među ostalim, ostvarenju sljedećih ciljeva: očuvanju, zaštiti i poboljšanju kvalitete okoliša, promicanju mjera na međunarodnoj razini za rješavanje regionalnih, odnosno svjetskih problema okoliša, a osobito borbi protiv klimatskih promjena.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Standardi emisija CO₂ za automobile upotrebljavaju se na razini EU-a od 2009. i za kombije od 2011. te su njima utvrđene ciljne vrijednosti do 2020./21. Bez djelovanja EU-a u tom području vjerojatno bi došlo do malog dodatnog smanjenja CO₂ iz novih lakih automobila, što je bio slučaj u EU-u u razdoblju od 1995. do 2006. za osobne automobile. Moglo bi se očekivati određeno smanjenje emisija nakon 2021. zbog stalnog obnavljanja postojećeg voznog parka novijim automobilima i kombijima koji ispunjavaju standarde u pogledu CO₂ za 2020./21. Međutim, s obzirom na to da se očekuje dodatno povećanje prometnih aktivnosti, ukupno smanjenje CO₂ ne bi bilo dovoljno za postizanje cilja smanjenja stakleničkih plinova do 2030. i ispunjenja obveza prema Pariškom sporazumu.

Djelovanje EU-a opravdano je s obzirom na prekogranični utjecaj klimatskih promjena i potrebu zaštite jedinstvenih tržišta vozila. Bez djelovanja na razini EU-a, postojao bi rizik da na snazi bude niz nacionalnih sustava za smanjenje emisija CO₂ iz lakih vozila. Kad bi do toga došlo, imali bismo različite ciljne razine i konstrukcijske parametre za koje bi bio potreban niz tehnoloških rješenja i konfiguracija vozila, čime bi se smanjila ekonomija razmjera. Nacionalne i lokalne inicijative same za sebe najvjerojatnije bi bile manje učinkovite jer postoji rizik da budu neusklađene, pa bi se fragmentiralo unutarnje tržište.

Budući da proizvođači imaju različite udjele u tržištu automobila u različitim državama članicama, na njih bi stoga različita nacionalna zakonodavstva različito utjecala te bi moglo

⁸ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila, COM(2017) 275 final

⁹ COM(2017) 479 final

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/content/new-skills-agenda-blueprint-sectoral-cooperation-skills-1_hr

doći do narušavanja tržišnog natjecanja. Tako bi se za proizvođače povećali troškovi usklađivanja te bi se uslijed fragmentacije europskog tržišta oslabili poticaji za izradu automobila i kombija s ekonomičnom potrošnjom goriva.

I dobavljači komponenti i proizvođači automobila imali bi dodatne troškove uslijed nepostojanja zajedničkih standarda i zajedničkih tehničkih rješenja. Međutim, bez usklađenog djelovanja EU-a oni bi na kraju bili preneseni na potrošače, koji bi skuplje plaćali automobile uz istu razinu smanjenja stakleničkih plinova.

- **Proporcionalnost**

Ovaj je Prijedlog u skladu s načelom proporcionalnosti jer ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja. Prijedlogom se utvrđuju novi standardi na troškovno učinkovit način kako bi se postiglo potrebno smanjenje emisija CO₂ iz automobila i kombija u skladu s dogovorenim klimatskim i energetske okvirom EU-a do 2030., istodobno osiguravajući pravilnu raspodjelu tereta među proizvođačima.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je Prijedlog preinaka dviju važećih uredaba, uredba je jedini odgovarajući instrument.

Metodom preinake u ovom se slučaju omogućuje spajanje dvije prilično slične prethodne uredbe u jedan zakonodavni tekst u koji se unose željene izmjene, te izmjene kodificiraju s neizmijenjenim odredbama prethodnih akata, te se ti akti stavljaju izvan snage. Prijedlog preinake Uredbe u skladu je s obvezom Komisije prema Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva¹¹.

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

- ***Ex post* evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

U okviru Programa za prikladnost i učinkovitost propisa (REFIT) provedena je opsežna evaluacija važećih uredaba. Dovršena je u travnju 2015. te je objavljeno konačno izvješće savjetnika¹².

U izvješću o evaluaciji procjenjuju se uredbe s obzirom na ciljeve utvrđene u izvornom zakonodavstvu. U njemu je zaključeno da su uredbe i dalje relevantne, uglavnom su usklađene te su dovele do znatnih ušteda emisija, a isplativije su za postizanje utvrđenih ciljeva nego što se prvotno očekivalo. Njima je također ostvarena znatna dodana vrijednost EU-a koja se u tom opsegu ne bi mogla ostvariti nacionalnim mjerama.

Glavni zaključci evaluacije su sljedeći:

- Uredbe su i dalje valjane te će takve ostati i nakon 2020.
- Uredbama se uspješnije smanjio CO₂ nego prethodnim dobrovoljnim sporazumima s industrijom.
- Nakon uvođenja Uredbe o CO₂ iz osobnih automobila vjerojatno je zbog nje došlo do smanjenja od 65 % do 85 % u pogledu emisija iz ispušnih cijevi. Za laka

¹¹ SL L 123, 12. svibnja 2016., str. 1.

¹² Ricardo-AEA i TEPR (2015.), Evaluacija uredaba 443/2009 i 510/2011 o smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila, dostupna na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

gospodarska vozila Uredba je odigrala važnu ulogu kad je riječ o ubrzanom smanjenju emisija.

- Općenito se čini da su učinci na konkurentnost i inovacije pozitivni te da nema znakova narušavanja tržišnog natjecanja.
- U izvješću o evaluaciji naglašeni su sljedeći nedostaci:
 - ispitni ciklus Novog europskog voznog ciklusa (NEDC) ne odražava na odgovarajući način stvarne emisije te postoji sve veća razlika između ispitnog ciklusa i stvarnih emisija zbog koje su smanjene koristi uredaba;
 - u uredbama se ne uzimaju u obzir emisije nastale proizvodnjom goriva ili povezane s proizvodnjom automobila i njihovim odlaganjem nakon isteka vijeka trajanja;
 - neki elementi (postupci provedbe) uredaba najvjerojatnije su utjecali na učinkovitost uredaba. Posebno, upotreba mase kao parametra korisnosti ide nauštrb smanjenja mase kao mogućnosti za smanjenje emisija.
- Na temelju uredaba ostvarena je neto gospodarska korist za društvo.
- Troškovi proizvođača bili su mnogo niži nego što se prvotno predviđalo jer su se tehnologije smanjivanja emisija općenito pokazale jeftinijima nego se očekivalo.
- Ušteda na troškovima za gorivo tijekom vijeka trajanja vozila premašuje početne troškove proizvodnje, ali je niža od očekivane, prvenstveno zbog sve veće razlike između ispitnog ciklusa i stvarnih emisija.
- Uredbe su uglavnom usklađene unutar akta i međusobno.
- Postupci provedbe koji bi mogli oslabiti uredbe, premda s ograničenim učinkom, su izuzeća za specijalizirane proizvođače, olakšice i razdoblje postupnog uvođenja (automobila).
- Usklađivanje tržišta je najvažniji aspekt dodane vrijednosti EU-a te nije izgledno da bi neusklađeno postupanje bilo jednako učinkovito. Uredbama se jamče zajednički zahtjevi, te se tako smanjuju troškovi proizvođača i osigurava regulatorna sigurnost.
- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je tražila povratne informacije od dionika na sljedeće načine:

- javno internetsko savjetovanje od 20. srpnja do 28. listopada 2016.;
- radionica dionika (24. ožujka 2017.) kako bi se predstavili rezultati javnog savjetovanja;
- radionica dionika posvećena radnim mjestima i vještinama (26. lipnja 2017.);
- sastanci s relevantnim sektorskim udruženjima koja predstavljaju proizvođače automobila, dobavljače komponenata i materijala te dobavljače goriva;
- bilateralni sastanci s tijelima država članica, proizvođačima vozila, dobavljačima, socijalnim partnerima i nevladinim udrugama;
- dokumenti o stajalištu koje podnose dionici ili države članice.

Sažeti prikaz savjetovanja s dionicima nalazi se u Prilogu 2. procjene učinka ovog Prijedloga.

Glavni rezultati savjetovanja s dionicima sažeti su u nastavku. U pogledu ciljnih razina, proizvođači automobila i kombija općenito podupiru manje ambiciozne ciljne razine za 2030. za razliku od nevladinih udruga u području okoliša i prometa te udruga potrošača, koji se zalažu za ambicioznije ciljne razine i za 2025. i za 2030. U pogledu raspodjele tereta, proizvođači podupiru krivulju graničnih vrijednosti koja se temelji na masi, a nevladine udruge u području okoliša i prometa te udruge potrošača radije bi da se kao parametar korisnosti upotrebljava otisak. Dok je automobilska industrija uglavnom protiv obveze u pogledu vozila s niskim ili nultim emisijama, proizvođači baterija i električne energije te ulagači u infrastrukturu, mnogi europski gradovi koji imaju problema s kvalitetom zraka te većina nevladinih udruga u području okoliša i prometa traže takvu vrstu pristupa. Udruge potrošača imaju neutralan stav u pogledu poticaja za vozila s niskim ili nultim emisijama.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Procjena učinka temelji se na dokazima iz evaluacije važećih uredbama.¹³

Za kvantitativnu procjenu gospodarskih i društvenih utjecaja te utjecaja na okoliš izvješće o procjeni učinka oslanja se na posebni skup krivulja troškova, kojima je obuhvaćen širok spektar najnovijih tehnologija za smanjenje emisija CO₂ iz automobila i kombija te niz modela. Osmišljen je niz hipoteza s pomoću modela PRIMES-TREMOVE, kojim se projicira razvoj sektora cestovnog prometa. Analiza je nadopunjena primjenom drugih alata za izradu modela, kao što su GEM-E3 i E3ME (za makroekonomske učinke) i model JRC DIONE, s nedavno razvijenim karakteristikama za procjenu učinka na razini proizvođača odnosno kategorije.

Podaci o emisijama stakleničkih plinova i drugim karakteristikama voznog parka novih lakih vozila dobiveni su iz godišnjih podataka o praćenju koje su dostavile države članice i prikupila Europska agencija za okoliš (EEA) u skladu s uredbama 443/2009 i 510/2011 o emisijama CO₂ iz lakih vozila.

Osim savjetovanja s dionicima dodatne su informacije prikupljene putem nekoliko studija naručenih od vanjskih suradnika u kojima je prvenstveno riječ o sljedećim temama:

- dostupne tehnologije koje se mogu primijeniti u određenom vremenskom razdoblju kako bi se smanjile emisije CO₂ novih lakih vozila te njihova učinkovitost i trošak;
- elementi koji bi mogli utjecati na industrijsku konkurentnost i zapošljavanje;
- sve veća razlika između emisija u ispitnim uvjetima i stvarnih emisija tijekom vožnje te čimbenici koji tome doprinose;
- utjecaj različitih regulatornih pristupa, regulatornih parametara i mogućih elemenata dizajna (postupaka provedbe);
- utjecaj na emisije stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari.

Popis studija nalazi se u Prilogu 1. procjene učinka ovog Prijedloga.

- **Procjena učinka**

Procjena učinka priložena ovom Prijedlogu pripremljena je i razrađena u skladu s primjenjivim smjernicama za bolju regulativu te je 13. listopada 2017. Odbor za nadzor regulative dao pozitivno mišljenje s rezervama.

¹³ Ricardo-AEA i TEPR (2015.), Evaluacija uredbama 443/2009 i 510/2011 o smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila, dostupna na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Poboljšanja prema preporuci Odbora uključena su u završnu verziju. Riječ je o sljedećem: (1) opisu poveznica s drugim inicijativama politike EU-a, posebno opsežnijim paketima za mobilnost koje je podnijela Komisija; (2) obrazloženjima glavnih uskih grla koja ometaju upotrebu vozila s nultim i niskim emisijama te kako bi Prijedlog uredbe mogao doprinijeti njihovom rješavanju; (3) pojašnjenjima izazova u pogledu konkurentnosti industrije EU-a, posebno u vezi s rizikom da izgubi vodstvo u području tehnologije te kako se to može riješiti Prijedlogom uredbe; (4) utvrđivanju glavnih kompromisa za donošenje političke odluke; (5) procjeni regulatornog opterećenja i mogućnosti pojednostavnjenja.

Opcije politike

Opcije politike koje se razmatraju u procjeni učinka sažete su u pet glavnih elemenata za rješavanje utvrđenih problema i ostvarivanje ciljeva politike.

1) Ciljne vrijednosti (razina, vremenski raspored i parametri)

Procijenjene su različite razine ciljnih vrijednosti za razdoblje do 2030., koje se protežu od smanjenja od 10 % do smanjenja od 40 % u 2030. u odnosu na prosječnu ciljnu vrijednost iz 2021. za vozni park EU-a za automobile i ciljnu vrijednost za kombije iz 2020. Procijenjene su i dvije opcije koje odražavaju razine ciljnih vrijednosti koje navodi Europski parlament a koje se Komisija obvezala procijeniti tijekom pregovora 2014.

U pogledu vremenskog rasporeda ciljnih vrijednosti, razmatrane opcije uključivale su utvrđivanje ciljnih vrijednosti samo za 2030., utvrđivanje ciljnih vrijednosti za 2025. i 2030. te utvrđivanje godišnjih ciljnih vrijednosti za sve godine od 2022. do 2030. Kad je riječ o parametru za izražavanje ciljnih vrijednosti, razmatrane opcije uključivale su trenutni pristup koji se temelji na emisijama iz ispušne cijevi („od spremnika do kotača”) te alternativne mogućnosti („od bušotine do kotača”, „ugrađene emisije”, „ponderiranje kilometraže”).

Najprihvatljivija opcija za razine ciljnih vrijednosti je utvrđivanje novih ciljnih vrijednosti CO₂ za cijeli vozni park EU-a koje odgovaraju smanjenju od 30 % u 2030. u odnosu na ciljne vrijednosti iz 2021., i za automobile i za kombije.

Najprihvatljivija opcija za parametar ciljnih vrijednosti emisija je da se zadrži pristup „od spremnika do kotača” (TTW) te da su ciljne vrijednosti utvrđene u g CO₂/km za prosječnu vrijednost voznog parka ponderiranu za prodaju jer je taj pristup potpuno u skladu s drugim instrumentima politike te promjena parametra ne bi bila od znatne koristi. Najprihvatljivija opcija za vremenski raspored ciljnih vrijednosti je da se utvrde nove ciljne vrijednosti CO₂ za automobile i kombije s primjenom od 2025. te strože ciljne vrijednosti s primjenom od 2030. kako bi se uspjela ostvariti propisana kumulativna smanjenja emisija CO₂ do 2030. i tako doprinijeti ispunjenju ciljnih vrijednosti utvrđenih Uredbom o raspodjeli tereta. Takvim će se pristupom također jasno i rano poslati poruka da treba ulagati u vozila s niskim i nultim emisijama.

2) Raspodjela tereta

U skladu s važećim uredbama za definiranje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za pojedinačne se proizvođače upotrebljava linija graničnih vrijednosti, počevši od ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a. Tom se linearnom krivuljom definira odnos između emisija CO₂ i mase vozila u voznom stanju.

Osim trenutnog pristupa, u procjeni učinka razmatrane su i sljedeće mogućnosti: promjena nagiba linije graničnih vrijednosti, upotrebom nekog drugog parametra korisnosti (npr. otisak) ili bez upotrebe parametara korisnosti (jednako smanjenje ili jednaka ciljna vrijednost za sve proizvođače).

Najprihvatljivija opcija za raspodjelu ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a pojedinačnim proizvođačima od 2025. je upotreba krivulje graničnih vrijednosti, pri čemu specifične ciljne vrijednosti pojedinog proizvođača ovise o prosječnoj masi vozila u WLTP-u i o nagibu ili nagibima krivulje kako bi se osiguralo ekvivalentno smanjenje među proizvođačima.

3) Poticaji za vozila s nultim i niskim emisijama (definicije i vrste poticaja)

Upotrebom različitih definicija za vozila s niskim emisijama u procjeni učinka razmatrale su se dvije različite vrste posebnih poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama:

- *Pravno obvezujući zahtjev*: od svih proizvođača zahtijevao bi se jednaki udio vozila s nultim i niskim emisijama.
- *Sustav olakšica*: tim bi se poticajem prilikom određivanja specifične ciljne vrijednosti CO₂ proizvođača uzeo u obzir udio njegovih vozila s nultim i niskim emisijama. Proizvođač koji premašuje određenu referentnu vrijednost za vozila s nultim i niskim emisijama bio bi nagrađen dodjeljivanjem ciljne vrijednosti CO₂ koja nije toliko stroga.

Za svaku od te dvije vrste razmatrali su se različiti zahtjevi / referentne vrijednosti.

U pogledu mehanizma poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama najprihvatljivija je opcija sustav olakšica.

4) Elementi za isplativu provedbu

Procijenjeni su razni elementi koji omogućuju isplativu provedbu. Riječ je o mjerama koje su već obuhvaćene važećim uredbama, kao što su eko-inovacije, udruživanje i izuzeća. Razmatrali su se i novi elementi, kao što su trgovanje, prenošenje (*banking*) i posudba.

Najprihvatljivija opcija: zadržat će se odredbe o eko-inovacijama uz istodobno proširivanje područja primjene na klimatizacijske sustave te omogućavanje revizije ograničenja od 7 g/km, zadržat će se odredbe o udruživanju uz pojašnjenje kako proizvođači mogu uspostaviti otvorena udruženja, neće se dopustiti trgovanje, prenošenje (*banking*) i posudba jedinica CO₂ te će se ukloniti mogućnost da se proizvođačima automobila odobri izuzeće za specijalizirane proizvođače.

5) Upravljanje

Učinkovitost ciljnih vrijednosti u pogledu smanjenja emisija CO₂, s jedne strane, zapravo ovisi o tome koliko je ispitni postupak reprezentativan u pogledu prosječne stvarne vožnje te, s druge strane, o tome u kojoj su mjeri vozila stavljena na tržište u skladu s referentnim vozilima podvrgnutima homologacijskim ispitivanjima. U tom kontekstu, u Preporuci Europskog parlamenta nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru naglašava se da su mehanizmi za nadzor tržišta od ključne važnosti za održavanje pouzdanog i vjerodostojnog sustava.

S obzirom na to i u skladu s preporukama Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM) razmatrano je nekoliko mogućnosti. Prva je bilo prikupljanje, objavljivanje i praćenje podataka o stvarnoj potrošnji goriva; u tu svrhu trebalo bi se s pomoću zakonodavstva o homologaciji tipa obvezati proizvođače da u nova vozila ugrade uređaje za mjerenje potrošnje goriva. Druga se mogućnost odnosila na mjere za nadzor tržišta u vezi sa sukladnosti proizvodnje i provjerom sukladnosti u uporabi.

Odabrano je da Komisija dobije ovlast da omogući i prikupljanje, objavljivanje i praćenje podataka o stvarnoj potrošnji goriva te uspostavu obveze prijavljivanja odstupanja povezanih

s mehanizmom korekcije te ii. ispravljanje prijavljenih vrijednosti emisija CO₂ u slučaju odstupanja otkrivenih poboljšanim nadzorom tržišta.

Upućivanje na sažetak procjene učinka: SWD(2017) 650

Upućivanje na mišljenje Odbora za nadzor regulative: SEC(2017) 476

- **Primjerenost propisa i pojednostavljanje**

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

U procjeni učinka također se analiziralo kako bi se moglo pojednostavniti zakonodavstvo i smanjiti nepotrebni administrativni troškovi.

Proizvođači, u mnogim slučajevima MSP-ovi, odgovorni na godišnjoj razini za manje od 1 000 novoregistriranih vozila i dalje su izuzeti od postizanja ciljnih vrijednosti za specifične emisije CO₂. *De minimis* izuzećima smanjuju se troškovi sukladnosti i administrativni troškovi malih proizvođača. Tako se novim proizvođačima olakšava i ulazak na tržište bez znatnih učinaka na ukupna smanjenja CO₂ cijelog voznog parka EU-a.

Štoviše, u Prijedlogu se zadržava nekoliko elemenata za isplativu provedbu, kao što je udruživanje, kojim se proizvođačima smanjuju troškovi sukladnosti.

Sustav olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama ne bi doveo do dodatnog administrativnog opterećenja. Ukidanjem izuzeća za specijalizirane proizvođače smanjit će se administrativno opterećenje.

Nisu predviđene promjene sustava sukladnosti ni promjene iznosa novčanih kazni. Učinci opcija povezanih s upravljanjem ovisit će o konkretnim provedbenim mjerama.

- **Temeljna prava**

U ovom Prijedlogu poštuju se temeljna prava i načela, posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Za Prijedlog nisu potrebna dodatna financijska sredstva.

5. OSTALI DIJELOVI

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

Prijedlog se temelji na godišnjem postupku izvješćivanja i praćenja uspostavljenom u skladu s važećim uredbama. Kako bi se procijenila sukladnost proizvođača s njihovim godišnjim ciljnim vrijednostima specifičnih emisija, države članice Komisiji svake godine dostavljaju podatke za sve novoregistrirane automobile i kombije. Osim homologiranih emisija CO₂ i vrijednosti za masu, prati se niz drugih relevantnih podataka, uključujući vrste goriva i uštede emisija CO₂ zbog eko-inovacija.

Komisija, uz potporu Europske agencije za okoliš (EEA), svake godine objavljuje podatke o praćenju iz prethodne kalendarske godine, uključujući izračune djelovanja CO₂ specifičnih za proizvođača. Proizvođači imaju mogućnost prijaviti pogreške u vezi s privremenim podacima, kako su ih podnijele države članice. Taj uhodani sustav praćenja važan je temelj za praćenje učinka zakonodavstva.

Kako bi se ojačali aspekti upravljanja u vezi sa sustavom praćenja, u procjeni učinka razmatrala se mogućnost da se za provjeru sukladnosti proizvođača uzme u obzir jesu li emisije vozila u uporabi u skladu s homologiranim vrijednostima CO₂.

Osim postupka procjene sukladnosti, u procjeni učinka utvrđen je popis glavnih pokazatelja za praćenje specifičnih ciljeva politike koji se trebaju ostvariti ovim Prijedlogom. Oni se nadopunjuju nizom operativnih ciljeva i pokazatelja.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Članak 1. – Predmet i ciljevi

U ovom se članku određuju ciljne vrijednosti CO₂ za cijeli vozni park EU-a koje se primjenjuju na nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila od 2020., 2025. i 2030. Ova se Uredba treba primjenjivati od 2020. kako bi se osigurao skladan prelazak na novi sustav ciljnih vrijednosti počevši od 2025. Stoga su njome obuhvaćene već utvrđene ciljne vrijednosti od 95 g/km (na temelju NEDC-a) za cijeli vozni park EU-a za 2020. i 147 g/km (na temelju NEDC-a) za laka gospodarska vozila, te nove ciljne vrijednosti za 2025. i 2030.

Počevši od 2021. ciljne vrijednosti specifičnih emisija temeljit će se na novom postupku ispitivanja emisija, odnosno na Globalno usklađenom ispitnom postupku za laka vozila (WLTP). Stoga su ciljne vrijednosti za cijeli vozni park za 2025. i 2030., koje se temelje na WLTP-u, izražene kao postotak smanjenja u odnosu na prosječnu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za 2021. određenu za svakog proizvođača u skladu s odjeljkom 4. Priloga I.

Članak 2. – Područje primjene

U ovom se članku definiraju kategorije vozila koje su obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe, uz upućivanja na zakonodavstvo o homologaciji tipa. U njemu se također pojašnjava da se *de minimis* izuzeće primjenjivo na proizvođače odgovorne za manje od 1 000 novih registracija godišnje ne bi trebalo primjenjivati ako proizvođač koji ispunjava uvjete za takvo izuzeće ipak podnese zahtjev za izuzeće i ono mu se odobri.

Članak 3. – Definicije

Dodane su nove definicije za „ciljnu vrijednost za cijeli vozni park EU-a”, „vozila s nultim i niskim emisijama” i za „ispitnu masu”.

Članak 4. – Ciljne vrijednosti specifičnih emisija

U ovom se članku određuje opća obveza proizvođača da osigura da prosječne emisije CO₂ njegova voznog parka s vozilima koja su novoregistrirana određene kalendarske godine ne premašuju njegovu godišnju ciljnu vrijednost specifičnih emisija. Ta je ciljna vrijednost specifična za proizvođača te se izračunava kao funkcija primjenjive ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a, krivulje graničnih vrijednosti, prosječne mase voznog parka proizvođača i referentne mase (M_0 ili TM_0). Masa se izračunava na temelju mase u voznom stanju zaključno s 2024. godinom. Umjesto toga od 2025. trebala bi se koristiti ispitna masa vozila, koja je bliža stvarnoj masi gotovog vozila. Formule za izračune ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2020. do 2030. utvrđene su u dijelovima A i B Priloga I. Izračuni ciljnih vrijednosti primjenjivih od 2020. do 2024. utvrđeni su u važećem zakonodavstvu.

Od 2025. ciljne vrijednosti specifičnih emisija proizvođača trebale bi se računati uzimajući u obzir udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku proizvođača. Za izračun tog udjela, vozila s nultim i niskim emisijama trebala bi se brojati na temelju ponderiranja emisija svakog vozila. Ako udio premašuje referentnu vrijednost za cijeli vozni park EU-a, proizvođač ima korist od viših ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.

U slučaju lakih gospodarskih vozila pravi se razlika u raspodjeli tereta između proizvođača lakih gospodarskih vozila s prosječnom ispitnom masom koja premašuje prosječnu referentnu masu (TM₀) i vozila s prosječnom ispitnom masom nižom od vrijednosti TM₀. Za prvu je skupinu nagib krivulje graničnih vrijednosti tijekom vremena stalan, a u potonjem se slučaju upotrebljava isti pristup kao za osobne automobile, tj. nagib se mijenja u skladu s ciljnom vrijednosti za cijeli vozni park EU-a.

Članak 5. – Olakšice za ciljnu vrijednost od 95 g CO₂/km za automobile

Ta se odredba ne mijenja i primjenjuje se zaključno s 2022. godinom.

Članak 6. – Udruživanje

Ne mijenjaju se odredbe o udruživanju povezanih poduzeća i neovisnih proizvođača. Međutim, dodano je da Komisija ima ovlast pojasniti uvjete udruživanja neovisnih proizvođača, posebno u vezi s pravilima o tržišnom natjecanju.

Članak 7. – Praćenje i izvješćivanje

Nema promjena u pogledu općih odredaba o praćenju podataka o emisijama CO₂ država članica. Međutim, dodano je da države članice imaju veću obvezu osiguravanja visokokvalitetnih podataka te moraju surađivati s Komisijom.

Uveden je mehanizam kako bi se u svrhu praćenja uzela u obzir uočena odstupanja u vezi s emisijama CO₂ vozila u uporabi u odnosu na vrijednosti homologacije tipa. Taj se mehanizam temelji na prijedlogu da se u zakonodavstvo o homologaciji tipa uvede postupak za provjeru sukladnosti u uporabi u pogledu vrijednosti emisija CO₂. Homologacijska tijela trebala bi prijaviti sva uočena odstupanja, a Komisija bi ih trebala uzeti u obzir prilikom provjere jesu li se proizvođači pridržavali svojih ciljnih vrijednosti. Odredbom se Komisija ovlašćuje da provedbenim aktom propiše pojedinosti za takav postupak.

Članak 8. – Premija za prekomjerne emisije

U ovom se članku utvrđuje formula za izračun financijskih sankcija ako proizvođač premaši svoje ciljne vrijednosti. Zadržava se premija za prekomjerne emisije iz važećih uredaba, tj. 95 EUR/g CO₂/km.

Članak 9. – Objavljivanje učinkovitosti proizvođača

U ovom se članku navode podaci koje Komisija objavljuje u pogledu sukladnosti proizvođača s godišnjim ciljnim vrijednostima (tj. godišnju odluku o praćenju). Kao parametar koji se objavljuje dodana je ispitna masa s obzirom na to da će se upotrebljavati kao parametar korisnosti od 2025.

Članak 10. – Izuzeća za određene proizvođače

Mali proizvođači (tj. proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 registriranih automobila te od 1 000 do 22 000 registriranih kombija) i dalje mogu podnijeti zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija.

Specijalizirani proizvođači automobila, tj. proizvođači odgovorni za od 10 000 do 300 000 novoregistriranih vozila, i dalje mogu zatražiti izuzeće od ciljne vrijednosti od 95g CO₂/km. Ipak, s učinkom od 2025. ta će skupina proizvođača morati ispunjavati ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s Prilogom I.

Članak 11. – Eko-inovacije

Proizvođači mogu i dalje imati korist od nižih prosječnih emisija ugrađivanjem u svoja vozila eko-inovacija odobrenih u skladu s ovim člankom. Kako bi se uzele u obzir promjene u pogledu ušteda zbog eko-inovacija do kojih može doći uslijed promjene regulatornog ispitnog

postupka, dodano je da Komisija ima ovlast prilagoditi ograničenje od 7 g CO₂/km utvrđeno za uštede CO₂ koje proizvođač može uzeti u obzir za smanjenje svojih prosječnih emisija. Ta bi se ovlast trebala primjenjivati od 2025.

Nema promjena u vezi s kriterijima prihvatljivosti za eko-inovacije zaključno s 2024. godinom. Od 2025. uklanjanjem upućivanja na mjere integriranog pristupa omogućit će se da mobilna klimatizacijska oprema bude prihvatljiva kao eko-inovacija.

Članak 12. – Stvarne emisije CO₂ i potrošnja energije

U ovom se članku Komisiji daje ovlast da prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti Globalno usklađenog ispitnog postupka za laka vozila (WLTP) te da osigura izvješćivanje javnosti o tome kako se reprezentativnost s vremenom razvija.

U tu bi svrhu Komisija trebala imati ovlast da od država članica i proizvođača zatraži prikupljanje stvarnih podataka i izvješćivanje o njima.

Članak 13. – Prilagodba vrijednosti M₀ i TM₀

Smanjenje emisija CO₂ raspoređuje se među proizvođačima na temelju prosječne mase voznog parka tijekom određenog razdoblja. Referentna vrijednost izražava se kao M₀ ili TM₀ ovisno o tome upotrebljava li se masa u voznom stanju (M) ili ispitna masa vozila (TM). Odredbom se pojašnjava postupak prilagodbe referentne vrijednosti mase kako bi se osiguralo da ciljne vrijednosti specifičnih emisija i dalje odražavaju ciljnu vrijednost za cijeli vozni park EU-a. S učinkom od 2025., učestalost tih prilagodbi trebala bi se povećati sa svake tri godine na svaku drugu godinu. Učestalija prilagodba omogućit će da se ranije uzmu u obzir promjene prosječne ispitne mase i njihov učinak na pozicioniranje proizvođača na krivulji graničnih vrijednosti.

Članak 14. – Revizija i izvješće

Ovim je člankom obuhvaćen zahtjev da Komisija mora podnijeti izvješće o učinkovitosti ove Uredbe, prema potrebi s prijedlogom. Izvješće bi trebalo podnijeti 2024. kako bi se uskladilo s revizijom i odredbama o izvješćivanju predloženima u skladu s Uredbom o raspodjeli tereta i Direktivom o trgovanju emisijskim jedinicama.

U ovom se članku zadržavaju i odredbe o reviziji ispitnog postupka za homologacije tipa te ovlasti da se uzmu u obzir promjene u regulatornom ispitnom postupku.

Članci 15. i 16. – Postupak odbora i izvršavanje ovlasti

To su standardne odredbe o postupku odbora i izvršavanju ovlasti.

Članak 17. – Izmjena Uredbe (EZ) br. 715/2007

Ovom se izmjenom nastoji uvesti pravna osnova u Uredbu (EZ) br. 715/2007 (Uredba o homologaciji tipa u odnosu na emisije Euro 5 i Euro 6) kako bi Komisija uspostavila postupak sukladnosti u uporabi za provjeru emisija CO₂. Taj je postupak od presudne važnosti za učinkovit nadzor tržišta homologacijskog sustava i vrijednosti emisija CO₂ koje se koriste u svrhu postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima.

Članci 18. i 19. – Stavljanje izvan snage i stupanje na snagu

Uredbe (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 stavljaju se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020. U roku od 20 dana od njegove objave ovaj bi akt trebao stupiti na snagu.

Prilozi od I. do V.

Prilog I.: utvrđuju se formule za izračun godišnjih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija koje bi se trebale postići prosječnim emisijama vozni parkova proizvođača novoregistriranih vozila. Dijelom A obuhvaćeni su osobni automobili, a dijelom B laka gospodarska vozila.

Prilozi II. i III.: u tim se priložima utvrđuju parametri za praćenje podataka potrebnih za izračun ciljnih vrijednosti i provjeru sukladnosti s ciljnim vrijednostima. Prilog III. obuhvaća laka gospodarska vozila te se u njemu upućuje na potrebu da se razmotre posebnosti vozila koja se homologiraju u više etapa.

Prilog IV.: u Prilogu se navode pravni akti obuhvaćeni preinakom, odnosno dvije osnovne uredbe (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 s aktima o izmjenama.

Prilog V.: korelacijska tablica

↓ 510/2011 (prilagođeno)
⇒ novo

2017/0293 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz ~~osobnih i lakih gospodarskih~~ lakih vozila ⇒ te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 ⇐ (preinaka)

(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,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

↓ novo

- (1) Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴ te Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ značajno su izmijenjene nekoliko puta. S obzirom na daljnje izmjene te bi uredbe radi jasnoće trebalo preinačiti.
- (2) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati od 1. siječnja 2020. kako bi se osigurao usklađen i učinkovit prelazak nakon preinake i stavljanja izvan snage uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011. Međutim, primjereno je do 2024. zadržati nepromijenjene standardne vrijednosti CO₂ i postupke provedbe za postizanje tih vrijednosti kako su utvrđene u tim uredbama.

¹⁴ Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1).

¹⁵ Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila (SL L 145, 31.5.2011., str. 1).

↓ 443/2009 uvodna izjava 1.

~~Cilj je ove Uredbe utvrditi standardne vrijednosti emisija za nove osobne automobile registrirane u Zajednici, što je dio integriranog pristupa Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz lakih vozila uz istodobno osiguravanje pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 1.
(prilagođeno)

~~Cilj je Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime, koja je u ime Europske zajednice bila potvrđena Odlukom Vijeća 94/69/EZ¹⁶, stabilizirati koncentracije stakleničkih plinova u atmosferi na razini koja bi spriječila opasni antropogeni utjecaj na klimatski sustav. Da bi se ispunio taj cilj, ukupni porast globalne prosječne godišnje površinske temperature ne smije biti veći od 2 °C iznad predindustrijske razine. U svom najnovijem izvješću o procjeni, Međudržavna komisija za klimatske promjene (IPCC) navodi da za postizanje toga cilja globalne emisije stakleničkih plinova moraju doseći najvišu razinu do 2020. godine. Na sastanku održanom 8. i 9. ožujka 2007., Europsko se Vijeće čvrsto obvezalo da će do 2020. godine smanjiti ukupne emisije stakleničkih plinova u Zajednici za najmanje 20 % u odnosu na razine iz 1990., odnosno za 30 % pod uvjetom da se i druge razvijene zemlje obvežu na odgovarajuća smanjenja emisija te da zemlje u razvoju koje su gospodarski naprednije daju svoj doprinos, svaka prema svojim mogućnostima.~~

↓ novo

- (3) U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije¹⁷ postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema njihovu potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje štete našem zdravlju. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio.
- (4) U komunikacijama Komisije „Europa u pokretu”¹⁸ i „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija: Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike”¹⁹ ističe se da su standardi za emisije CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila snažan pokretač inovacija i učinkovitosti te će pridonijeti jačanju konkurentnosti automobilske industrije i pripremiti teren za vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način.

¹⁶ SL L 33, 7.2.1994., str. 11.

¹⁷ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” (COM(2016) 501 final).

¹⁸ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „EUROPA U POKRETU: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve” (COM(2017) 283 final).

¹⁹ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija [...]

- (5) Ovom se Uredbom daju jasne upute za smanjenje emisija CO₂ iz sektora cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanje domaće emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje 40 % u odnosu na 1990., kako je prihvaćeno u zaključcima sa sastanka Europskog vijeća 23. i 24. listopada 2014. te odobreno kao planirani nacionalno utvrđen doprinos Unije u okviru Pariškog sporazuma na sastanku Vijeća za okoliš 6. ožujka 2015.
- (6) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. prihvaćeno je smanjenje emisija stakleničkih plinova od 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu Europske unije za trgovanje emisijama. Cestovni promet znatno doprinosi emisijama u tim sektorima, a emisije iz cestovnog prometa i dalje su znatno iznad razina iz 1990. Ako se emisije iz cestovnog prometa dodatno povećaju, neutralizirat će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.
- (7) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. naglašena je važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizici povezani s ovisnosti o fosilnim gorivima u prometnom sektoru s pomoću sveobuhvatnog i tehnološki neutralnog pristupa promicanju energetske učinkovitosti u prometu i smanjenja emisija, prijevozu na električni pogon i obnovljivim izvorima energije u prometu i nakon 2020.
- (8) Energetska učinkovitost koja pridonosi ograničavanju potražnje jedna je od pet usko povezanih međusobno nadopunjujućih dimenzija Strategije energetske unije donesene 25. veljače 2015. kako bi se potrošačima u Uniji pružila sigurna, održiva, konkurentna i povoljna energija. U Strategiji energetske unije navodi se da iako svi gospodarski sektori moraju poduzeti mjere kako bi povećali učinkovitost svoje potrošnje energije, promet ima velik potencijal za energetska učinkovitost, koji se može ostvariti i stalnom usmjerenošću na strože standarde za emisije CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila u razdoblju do 2030.
- (9) Godine 2015. u evaluaciji uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 zaključeno je da su te uredbe relevantne, uglavnom su usklađene te su dovele do znatnih ušteda emisija, a isplativije su za postizanje utvrđenih ciljeva nego što se prvotno očekivalo. Njima je također ostvarena znatna dodana vrijednost za Uniju koja se u tom opsegu ne bi mogla ostvariti nacionalnim mjerama.
- (10) Stoga je primjereno nastojati ostvariti ciljeve tih uredaba utvrđivanjem novih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za cijeli vozni park EU-a u pogledu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila za razdoblje do 2030. Prilikom utvrđivanja razina smanjenja u obzir su uzeti njihova učinkovitost u pogledu postizanja isplativog doprinosa smanjenju emisija iz sektora koji su obuhvaćeni Uredbom o raspodjeli tereta [.../...] do 2030., troškovi i uštede koji iz toga proizlaze za društvo, proizvođače i korisnike vozila te izravni i neizravni utjecaj tih razina na zapošljavanje, konkurentnost i inovacije kao i ostvarene popratne koristi u pogledu energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka.
- (11) Godine 2017. na snagu je stupio novi ispitni postupak za mjerenje emisija CO₂ i potrošnje goriva lakih vozila, odnosno Globalno usklađeni ispitni postupak za laka vozila (WLTP), utvrđen u Uredbi Komisije (EU) 2017/1151.²⁰ Tim će se novim

²⁰ ⇒ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017 o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1). ⇐

ispitnim postupkom dobiti vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su reprezentativnije u pogledu stvarnih uvjeta. Stoga je primjereno da se te nove ciljne vrijednosti emisija CO₂ temelje na emisijama CO₂ koje su utvrđene na temelju tog ispitnog postupka. Međutim, s obzirom na to da će razina emisija CO₂ na temelju WLTP-a biti dostupna u svrhu ispunjenja ciljeva od 2021., primjereno je da se nove standardne vrijednosti emisija utvrde kao razine smanjenja utvrđene u odnosu na prosječnu vrijednost iz 2021. ciljnih vrijednosti specifičnih emisija primjenjivih te godine.

↓ 443/2009 uvodna izjava 2.
(prilagođeno)

~~Okvirnom konvencijom Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama koja je u ime Europske zajednice odobrena Odlukom Vijeća 94/69/EZ od 15. prosinca 1993.²¹ od svih stranaka zahtijeva se da izrade i provedu nacionalne i prema potrebi regionalne programe koji sadrže mjere za ublažavanje klimatskih promjena. U tom smislu Komisija je u siječnju 2007. godine predložila da u kontekstu međunarodnih pregovora cilj Europske unije bude 30 % tno smanjenje emisija stakleničkih plinova (u odnosu na razine iz 1990.) koje razvijene zemlje trebaju ostvariti do 2020. godine i da se neovisno o tomu sama Unija čvrsto obveže da će do 2020. godine ostvariti barem 20 % tno smanjenje emisija stakleničkih plinova (u odnosu na razine iz 1990.) neovisno o smanjenjima koja ostvare druge razvijene zemlje. Taj su cilj potvrdili Europski parlament i Vijeće.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 3.

~~Jedna od implikacija tih obveza je da će sve države članice trebati značajno smanjiti emisije iz osobnih automobila. Politike i mjere kojima bi se ostvarila potrebna značajna smanjenja trebalo bi provesti na razinama država članica i Zajednice u svim sektorima gospodarstva Zajednice, a ne samo u sektorima industrije i energije. Cestovni promet drugi je najveći sektor po emisijama stakleničkih plinova u Uniji, u kojem emisije i dalje rastu. Ako se utjecaj cestovnog prometa na promjenu klime nastavi povećavati, to će znatno umanjiti značaj smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 3.

~~Za postizanje potrebnih smanjenja emisija, politike i mjere trebalo bi provoditi na razini država članica i Unije u svim sektorima gospodarstva Unije, a ne samo u industriji i energetici. U Odluci br. 406/2009/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o naporima koje poduzimaju države članice radi smanjenja emisija stakleničkih plinova s ciljem ostvarenja ciljeva Zajednice vezanih uz smanjenje emisija stakleničkih plinova do 2020.²² predviđa se prosječno smanjenje od 10 % u odnosu na razine iz 2005. u sektorima koji nisu obuhvaćeni sustavom Europske unije za trgovinu emisijama, uspostavljenim Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja kvotama emisija stakleničkih plinova unutar Zajednice²³, uključujući cestovni~~

²¹ SL L 33, 7.2.1994., str. 11.

²² OJL 140, 5.6.2009., p. 136.

²³ OJL 275, 25.10.2003., p. 32.

~~promet. Cestovni je promet drugi najveći sektor po emisijama stakleničkih plinova u Uniji, a njegove emisije, uključujući i one iz lakih gospodarskih vozila, neprekidno rastu. Ako emisije iz cestovnog prometa nastave rasti, to će u znatnoj mjeri poništiti rezultate napora ostalih sektora u suzbijanju klimatskih promjena.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 4.

~~Ciljne vrijednosti Zajednice za nove osobne automobile pružaju proizvođačima više sigurnosti kod planiranja i veću fleksibilnost u ispunjavanju zahtjeva u pogledu smanjenja CO₂ nego što bi im to pružali pojedinačni nacionalni ciljevi smanjivanja. Kod utvrđivanja standarda za vrijednosti emisija važno je uzeti u obzir kako se to odražava na tržište i konkurentnost proizvođača, izravne i neizravne troškove poslovanja i pripadajuće koristi u smislu poticanja inovacija i smanjenja potrošnje energije.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 5.
(prilagođeno)

- (12) ~~Ova se Uredba oslanja na već uhodani postupak mjerenja i praćenja emisija CO₂ za vozila registrirana u Zajednici, u skladu s Odlukom br. 1753/2000/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 2000. o uvođenju sustava za praćenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ iz novih osobnih automobila²⁴. Važno je da se kod utvrđivanja zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO₂ proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Zajednici~~ ☒ Uniji ☒ za ☒ čitave njihove nove vozne parkove osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila ☒ ~~čitav njihov novi vozni park~~ na teritoriju Zajednice ☒ Unije ☒.

↓ 510/2011 uvodna izjava 5.

~~Radi poboljšanja konkurentnosti europske automobilske industrije trebalo bi primjenjivati inicijativne programe kao što su poticanje eko-inovacija i dodjela olakšica.~~

↓ novo

- (13) Razine smanjenja za vozne parkove novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila cijele Unije stoga bi trebalo utvrditi za 2025. i za 2030., uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obnavljanje voznog parka i potrebu da sektor cestovnog prometa doprinese klimatskim i energetske ciljevima za 2030. Taj postupni pristup također jasno i rano signalizira automobilskej industriji da ne odgađa uvođenje energetske učinkovitih tehnologija i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.

- (14) Iako je Unija među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i u tom sektoru ima vodeću ulogu kad je riječ o tehnologiji, konkurencija je sve veća i svjetski se automobilskej sektor brzo mijenja uslijed novih inovacija u elektrificirane pogonske sklopove i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti. Kako bi zadržala konkurentnost na svjetskoj razini i pristup tržištima, Unija treba regulatorni okvir,

²⁴ SL L 202, 10.8.2000., str. 1.

uključujući poseban poticaj u pogledu vozila s nultim i niskim emisijama, kojim se stvara veliko domaće tržište i podupiru tehnološki razvoj i inovacije.

- (15) Trebalo bi uvesti namjenski poticajni mehanizam kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Taj mehanizam olakšica trebalo bi osmisliti tako da se njime promiče veći udio vozila s nultim i niskim emisijama na tržištu Unije.
- (16) Utvrđivanje referentne vrijednosti za udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku EU-a te dobro osmišljen mehanizam za podešavanje specifične ciljne vrijednosti CO₂ proizvođača na temelju udjela vozila s nultim i niskim emisijama u njegovu voznom parku trebali bi omogućiti snažan i pouzdan poticaj za razvoj i stavljanje na tržište takvih vozila te istodobno i dalje omogućavati daljnja poboljšanja učinkovitosti standardnih motora s unutarnjim izgaranjem.
- (17) Pri određivanju olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama primjereno je uzeti u obzir razliku u emisijama CO₂ među vozilima. Mehanizmom prilagodbe trebalo bi se osigurati da se proizvođaču koji premaši referentnu vrijednost dodijeli viša specifična ciljna vrijednost CO₂. Kako bi se osigurao uravnotežen pristup, granične bi vrijednosti trebalo utvrditi s obzirom na razinu prilagodbe koju taj mehanizam omogućuje. Tako će se djelovati poticajno, promičući pravodobno uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu te ostvarujući velike koristi za potrošače, konkurentnost i okoliš.

↓ 443/2009 uvodna izjava 6.
(prilagođeno)

~~Strategiju Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz automobila Komisija je donijela 1995. Ta se strategija zasnivala na tri stupa: dobrovoljnom angažiranju automobilske industrije na smanjivanju emisija, boljoj obaviještenosti kupaca i promicanju automobila s ekonomičnom potrošnjom goriva primjenom fiskalnih mjera.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 7.
(prilagođeno)

~~1998. godine Udruženje europskih proizvođača automobila (ACEA) obvezalo se da će prosječne emisije iz novoprodanih automobila smanjiti na 140 g CO₂/km do 2008., a 1999. godine Udruženje japanskih proizvođača automobila (JAMA) i Udruženje korejskih proizvođača automobila (KAMA) obvezali su se da će prosječne emisije iz novoprodanih automobila smanjiti na 140 g CO₂/km do 2009. Te su obveze potvrđene Preporukom Komisije 1999/125/EZ od 5. veljače 1999. o smanjivanju emisija CO₂ iz osobnih automobila²⁵ (ACEA), Preporukom Komisije 2000/303/EZ od 13. travnja 2000. o smanjivanju emisija CO₂ iz osobnih automobila (KAMA)²⁶ i Preporukom Komisije 2000/304/EZ od 13. travnja 2000. o smanjivanju emisija CO₂ iz osobnih automobila (JAMA)²⁷.~~

²⁵ SL L 40, 13.2.1999., str. 49.

²⁶ SL L 100, 20.4.2000., str. 55.

²⁷ SL L 100, 20.4.2000., str. 57.

↓ 443/2009 uvodna izjava 8.
(prilagođeno)

~~7. veljače 2007. Komisija je donijela dva usporedna priopćenja: Priopćenje o rezultatima revizije strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i Priopćenje o konkurentnom regulatornom okviru za automobilsku industriju u 21. stoljeću (CARS21). U tim je priopćenjima naglašeno da je do 2008./2009. godine ostvaren napredak prema ciljnoj vrijednosti od 140 g CO₂/km, ali da se cilj Zajednice od 120 g CO₂/km neće moći ostvariti do 2012. ako se ne poduzmu dodatne mjere.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 8.
(prilagođeno)

~~Odredbe vezane uz postizanje ciljeva povezanih s emisijama iz lakih gospodarskih vozila trebale bi biti u skladu sa zakonodavnim okvirom za postizanje ciljnih emisija iz voznog parka novih osobnih automobila, utvrđenih Uredbom (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila²⁸.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 9.
(prilagođeno)

~~U priopćenjima je za dostizanje ciljne vrijednosti Zajednice od 120 g CO₂/km do 2012. godine predložen integrirani pristup i najavljeno je da će za ostvarenje cilja Zajednice Komisija predložiti zakonodavni okvir koji će biti usmjeren na obvezno smanjivanje emisija CO₂ kroz poboljšanja tehnologije automobilskih motora kojima će se postići cilj od prosječno 130 g CO₂/km za novi vozni park. U skladu s pristupom koji se temelji na dobrovoljnim obvezama koje su preuzeli proizvođači, to obuhvaća elemente koji su uzeti u obzir u mjerenjima emisija CO₂ iz osobnih automobila u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i o dostupnosti informacija za popravak i održavanje vozila²⁹. Daljnje smanjenje od 10 g CO₂/km ili smanjenje ekvivalentno toj vrijednosti, ako je tehnički neophodno, postići će se drugim tehnološkim poboljšanjima i povećanom upotrebom održivih biogoriva.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 10.
(prilagođeno)

(18) Zakonodavni okvir za provedbu prosječne ciljne vrijednosti za novi vozni park osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila trebao bi osigurati konkurentski neutralne, socijalno pravične i održive ciljne vrijednosti smanjivanja kod kojih se u obzir uzima raznolikost europskih proizvođača automobila i kojima se

²⁸ OJL 140, 5.6.2009., p. 1.

²⁹ SL L 171, 29.6.2007., str. 1.

sprečava svako neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja iskrivljavanje tržišne utakmice između njih. ~~Zakonodavni okvir trebao bi biti usuglašen s općim ciljem postizanja ciljnih vrijednosti Zajednice prema Kyotskom protokolu i trebalo bi ga dopuniti drugim praktičnijim instrumentima, kao što su diferencirani porezi na automobile i energiju.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 11.

~~U općem proračunu Europske unije trebalo bi osigurati odgovarajuća sredstva za promicanje razvoja tehnologija namijenjenih korjenitom smanjivanju emisija CO₂ iz cestovnih vozila.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 12.
(prilagođeno)
⇒ novo

- (19) Da bi se na tržištu ~~automobila~~ osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila očuvala raznovrsnost i sposobnost toga tržišta da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti emisija CO₂ ~~za osobne automobile~~ trebalo bi definirati u skladu s korisnosti ~~automobila~~ vozila na linearnoj osnovi. ⇒ Smatra se da je zadržavanje mase kao parametra korisnosti u skladu s postojećim sustavom. Kako bi bolje odražavao masu vozila koja se upotrebljavaju na cesti, parametar bi se trebao promijeniti s mase u voznom stanju u ispitnu masu vozila kako je određeno u Uredbi (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017., s učinkom od 2025. ⇐ ~~Osim toga, podaci o težini vozila su lako dostupni. Za lakše dugoročno ocjenjivanje pristupa koji se temelji na korisnosti trebalo bi prikupiti podatke o alternativnim parametrima korisnosti kao što su otisak (razmak kotača jedne osovine pomnožen s međuosovinskim razmakom). Do 2014. Komisija bi trebala preispitati dostupnost podataka i prema potrebi Europskom parlamentu i Vijeću dostaviti prijedlog za prilagođavanje parametra korisnosti.~~

↓ novo

- (20) Trebalo bi izbjeći mijenjanje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a zbog promjena prosječne mase voznog parka. Promjene prosječne mase trebale bi bez odgode biti odražene u izračunima ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te bi se stoga prosječna vrijednost mase koja se u tu svrhu upotrebljava trebala svake dvije godine prilagoditi, s učinkom od 2025.

- (21) Kako bi se teret u pogledu smanjenja emisija raspodijelio na konkurentno neutralan i pravedan način koji odražava raznolikost tržišta osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila te s obzirom na to da će 2021. doći do promjene u pogledu ciljnih vrijednosti specifičnih emisija na temelju WLTP-a, primjereno je odrediti nagib krivulje graničnih vrijednosti na temelju specifičnih emisija svih vozila koja su te godine prvi put registrirana te uzeti u obzir promjenu ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a između sljedećih godina: 2021., 2025. i 2030. U pogledu lakih gospodarskih vozila, na proizvođače lakših kombija, proizašlih iz automobila, trebao bi se primijeniti isti pristup kao za proizvođače automobila, a za proizvođače vozila obuhvaćenih težim segmentima trebao bi se odrediti viši i fiksni nagib za cijelo ciljno razdoblje.

↓ 443/2009 uvodna izjava 13.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~(22)~~ Cilj je ove Uredbe izraditi poticajne mjere za ulaganja automobilske industrije u nove tehnologije. Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i ⇒ pruža mehanizam kojim bi se trebao moći priznati ⇐ ~~uzima u obzir~~ tehnološki razvoj koji će se dostići u budućnosti. ~~Posebno bi trebalo promicati razvoj inovativnih pogonskih tehnologija budući da one rezultiraju značajno manjim emisijama nego što je to slučaj kod tradicionalnih osobnih automobila. Na taj se način dugoročno promiče konkurentnost europske industrije i otvaranje kvalitetnijih radnih mjesta. Komisija bi trebala razmotriti mogućnost uvrštavanja eko-inovativnih mjera kod preispitivanja ispitnih postupaka u skladu s člankom 14. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 715/2007, vodeći računa o tehničkim i gospodarskim učincima tog uvrštavanja.~~ ⇒ Iskustvo pokazuje da su eko-inovacije uspješno doprinijele troškovnoj učinkovitosti uređaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 te smanjenju stvarnih emisija CO₂. Stoga treba zadržati taj način funkcioniranja te proširiti područje primjene kako bi se potaknula poboljšanja u pogledu učinkovitosti klimatizacijskih sustava. ⇐

↓ 510/2011 uvodna izjava 12.

~~Direktivom 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o raspoloživosti informacija za potrošače o potrošnji goriva i emisijama CO₂ u vezi s prodajom novih osobnih vozila³⁰ već se zahtijeva da promotivna literatura za automobile krajnjim korisnicima osigurava podatke o službenim emisijama CO₂ i službenoj potrošnji goriva vozila. U svojoj Preporuci 2003/217/EZ od 26. ožujka 2003. o primjeni odredaba Direktive 1999/94/EZ o promotivnoj literaturi³¹ na druge medije, Komisija tumači da se taj zahtjev odnosi i na oglašavanje. Područje primjene Direktive 1999/94/EZ stoga bi trebalo najkasnije do 2014. proširiti na laka gospodarska vozila, tako da bi oglasi za sva laka gospodarska vozila krajnjem korisniku uz podatke vezane uz energiju ili cijene morali osiguravati i podatke o službenim emisijama CO₂ i službenoj potrošnji goriva vozila.~~

↓ novo

(23) Međutim, trebalo bi osigurati ravnotežu između poticaja eko-inovacijama i onim tehnologijama za koje je učinak smanjenja emisija dokazan službenim ispitnim postupkom. Shodno tomu, primjereno je zadržati ograničenje za uštede zbog eko-inovacija koje proizvođač može uzeti u obzir u svrhu ispunjenja cilja. Komisija bi trebala imati mogućnost preispitivanja tog ograničenja, posebno kako bi se uzeli u obzir učinci promjene u službenom ispitnom postupku. Primjereno je i pojasniti kako bi se uštede trebale računati u svrhu ispunjenja cilja.

³⁰ OJL 12, 18.1.2000, p. 16.

³¹ OJL 82, 29.3.2003, p. 33.

↓ 443/2009 uvodna izjava 14.

~~Uvažavajući veoma visoke troškove istraživanja i razvoja i troškova proizvodnje po jedinici proizvoda za prve generacije automobila s tehnologijom jako malih emisija ugljika koje treba uvesti na tržište nakon stupanja ove Uredbe na snagu, ovom se Uredbom privremeno nastoji ubrzati i olakšati postupak uvođenja na tržište Zajednice vozila s iznimno malim emisijama ugljika u početnim fazama komercijalizacije.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 15.
(prilagođeno)

~~Upotreba određenih alternativnih goriva može ponuditi značajna smanjenja CO₂ u cijelom ciklusu, od naftnog izvora do automobilskog upravljača. Ova Uredba stoga sadrži posebne odredbe koje imaju za cilj promicanje još veće zastupljenosti određenih vozila na alternativna goriva na tržištu Zajednice.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 15.

~~S ciljem poboljšanja postupaka prikupljanja podataka o potrošnji i mjerenja potrošnje goriva, Komisija bi najkasnije do 1. siječnja 2012. trebala razmisliti jesu li potrebne izmjene relevantnog zakonodavstva radi uvrštavanja obveze za proizvođače koji traže homologaciju za vozila kategorije N₁, kako je definirana u Prilogu II. Direktive 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 vozila²², da svako vozilo mora biti opremljeno mjeracem potrošnje goriva.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 16.

~~Radi osiguravanja dosljednosti s pristupom usvojenim na temelju strategije Komisije u pogledu emisija CO₂ iz automobila, posebno u vezi s dobrovoljno preuzetim obvezama proizvođačkih udruženja, ciljnu bi vrijednost trebalo primijeniti na nova osobna vozila koja se prvi put registriraju u Zajednici, a radi sprečavanja zlorabe, i na vozila koja su izvan Zajednice bila registrirana samo u određenom ograničenom razdoblju.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 16.

~~Radi osiguravanja sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 443/2009 i radi sprečavanja zlorabe, ciljnu bi vrijednost trebalo primijeniti na nova gospodarska vozila koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije, osim tijekom određenog ograničenog razdoblja.~~

³² OJL 263, 9.10.2007, p. 1.

↓ 510/2011 uvodna izjava 17.

- (24) Direktivom 2007/46/EZ uspostavlja se harmonizirani okvir koji sadržava administrativne odredbe i opće tehničke zahtjeve za homologaciju svih novih vozila obuhvaćenih područjem primjene te direktive. Tijelo odgovorno za poštovanje ove Uredbe trebalo bi biti isto ono tijelo koje je odgovorno za sve aspekte postupka homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ kao i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje.
-

↓ 443/2009 uvodna izjava 18.

- (25) U svrhu homologacije, posebni zahtjevi vrijede za vozila za posebne namjene kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, pa bi ih stoga trebalo izostaviti iz područja primjene ove Uredbe. ~~Vozila koja su prije stupanja na snagu ove Uredbe razvrstana u kategoriju M₁ a proizvedena su posebno u komercijalne svrhe radi mogućnosti stavljanja invalidskih kolica u vozilo i vozila koja zadovoljavaju definiciju vozila za posebne namjene iz Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ isto bi tako trebalo izostaviti iz područja primjene ove Uredbe, u skladu s politikom Zajednice o pomoći osobama s invaliditetom.~~
-

↓ 510/2011 uvodna izjava 18.
(prilagođeno)

~~Proizvođačima bi trebalo ostaviti mogućnost da sami odluče na koji će način zadovoljiti ciljne vrijednosti na temelju ove Uredbe i da emisije izraze kao prosječne vrijednosti za sva vozila svojega novog voznog parka umjesto da moraju poštovati ciljne vrijednosti emisija CO₂ za svako pojedino vozilo. Od proizvođača bi stoga trebalo zahtijevati da osiguraju da prosječna specifična emisija za sva nova gospodarska vozila registrirana u Uniji za koja su oni odgovorni ne prelazi prosječne ciljne vrijednosti emisija za ta vozila. Radi lakšeg prilagođavanja, ovaj zahtjev trebalo bi uvoditi postupno u razdoblju od 2014. do 2017. godine. To je u skladu sa zadanim rokovima i trajanjem razdoblja postupnog uvođenja utvrđenima u Uredbi (EZ) br. 443/2009.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 19.
(prilagođeno)

~~Proizvođačima bi trebalo ostaviti mogućnost da sami odluče na koji će način zadovoljiti ciljne vrijednosti iz ove Uredbe i da emisije izraze prosječno za sva vozila svojega novog voznog parka umjesto da moraju poštovati ciljne vrijednosti emisija za svaki pojedini automobil. Od proizvođača bi stoga trebalo zahtijevati da osiguraju da prosječna specifična emisija za sve nove automobile registrirane u Zajednici za koju su oni odgovorni ne prelazi prosječne ciljne vrijednosti emisija za te automobile. Radi lakšeg prijelaza, ovaj bi zahtjev trebalo uvoditi postupno u razdoblju od 2012. do 2015. godine.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 19.
(prilagođeno)

~~Da bi se osiguralo da ciljne vrijednosti odražavaju posebnosti malih i specijaliziranih proizvođača i da budu u skladu s mogućnostima proizvođača u pogledu smanjenja, za takve bi proizvođače trebalo utvrditi alternativne ciljne vrijednosti smanjenja emisija koje će biti vezene uz tehnološki potencijal vozila dotičnog proizvođača za smanjivanje specifičnih emisija CO₂ i koje će odgovarati obilježjima predmetnih segmenata tržišta. To bi izuzeće trebalo obuhvatiti revizijom ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz Priloga I., koju treba obaviti najkasnije do početka 2013.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 20.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~(26) Za velike proizvođače nije primjereno koristiti istu metodu utvrđivanja ciljnih vrijednosti smanjenja emisija kao i za male proizvođače koje se prema kriterijima navedenim navedenima u ovoj Uredbi smatra neovisnim neovisnima. Ti mali proizvođači trebali bi imati ⇒ mogućnost podnošenja zahtjeva za ⇐ alternativne ciljne vrijednosti smanjenja emisija koje će biti vezane za tehnološki potencijal koji vozila dotičnog proizvođača imaju za smanjivanje svojih specifičnih emisija CO₂ i koje će odgovarati obilježjima dotičnih segmenata tržišta. ~~To izuzeće trebalo bi obuhvatiti revizijom ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz Priloga I., koju bi trebalo obaviti najkasnije do početka 2013.~~~~

↓ 333/2014 uvodna izjava 7.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~(27) Uzimajući u obzir neproporcionalan utjecaj na najmanje proizvođače koji proizlazi iz sukladnosti s određenim ciljnim vrijednostima specifičnih emisija definiranim na temelju korisnosti vozila, velikog administrativnog tereta postupka odobravanja izuzeća i neznatne rezultirajuće koristi u smislu smanjenja emisija CO₂ iz vozila koja prodaju ti proizvođači, proizvođači koji su odgovorni za manje od 1 000 novih osobnih automobila ☒ i novih lakih gospodarskih vozila ☒ godišnje registriranih u Uniji trebali bi biti isključeni iz područja primjene ciljne vrijednosti specifičnih emisija i plaćanja premije za prekomjerne emisije. ⇒ Međutim, ako proizvođač obuhvaćen izuzećem ipak podnese zahtjev i on mu se odobri, primjereno je od proizvođača zahtijevati da ispuni cilj tog izuzeća. ⇐ ~~Kako bi se što ranije osigurala pravna sigurnost za te proizvođače, od presudne je važnosti da se to izuzeće primjenjuje od 1. siječnja 2012.~~~~

↓ 333/2014 uvodna izjava 9.
(prilagođeno)
⇒ novo

- ~~(28)~~ Postupak za odobravanje izuzeća ⇒ od ciljne vrijednosti za vozni park od 95 g CO₂/km ⇐ specijaliziranim proizvođačima ~~trebao bi se nastaviti nakon 2020.~~ Međutim, kako bi se osiguralo osigurava da smanjenje emisija koje moraju postići specijalizirani proizvođači odgovara smanjenju emisija velikih proizvođača ⇒ u pogledu tog cilja. ⇐, od 2020. trebala bi se primjenjivati ciljna vrijednost koja je 45 % niža od prosječnih specifičnih emisija specijaliziranih proizvođača 2007. godine. ⇒ Međutim, iz iskustva je vidljivo da specijalizirani proizvođači imaju isti potencijal kao veliki proizvođači da postignu ciljne vrijednosti u pogledu CO₂, a kad je riječ o ciljnim vrijednostima određenima za razdoblje od 2025., ne smatra se primjerenim razlikovati te dvije kategorije proizvođača. ⇐
-

↓ 510/2011 uvodna izjava 20.

~~U okviru strategije Unije za smanjivanje emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila uspostavljen je integrirani pristup za postizanje ciljne vrijednosti Unije od 120 g CO₂/km do 2012. godine i predstavljena dugoročnija vizija daljnjih smanjenja emisija. U Uredbi (EZ) br. 443/2009 to je dugoročno gledište potkrijepljeno utvrđivanjem ciljne vrijednosti od 95 g CO₂/km kao prosječne vrijednosti emisija za novi vozni park. Da bi se osigurala usklađenost s tim pristupom kao i sigurnost pri planiranju za industriju, trebalo bi utvrditi dugoročni cilj u pogledu specifičnih emisija CO₂ iz lakih gospodarskih vozila za 2020. godinu.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 21.
(prilagođeno)

~~Specijaliziranim proizvođačima trebalo bi omogućiti da iskoriste alternativnu ciljnu vrijednost koja je 25 % niža od njihovih specifičnih emisija CO₂ u 2007. Ako nema podataka o prosječnim specifičnim emisijama pojedinog proizvođača za 2007. godinu, trebalo bi utvrditi ekvivalentnu ciljnu vrijednost. To bi izuzeće trebalo obuhvatiti revizijom ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz Priloga I., koju bi trebalo obaviti najkasnije do početka 2013.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 22.
(prilagođeno)

- (29) Kod određivanja prosječnih specifičnih emisija CO₂ za sve nove automobile ☒ i nova laka gospodarska vozila ☒ registrirane u ~~Zajednici~~ ☒ Uniji ☒ za koje su odgovorni proizvođači trebalo bi uzeti u obzir sve automobile ☒ i laka gospodarska vozila ☒ neovisno o njihovoj masi ili drugim karakteristikama. Iako Uredba (EZ) br. 715/2007 ne obuhvaća osobne automobile ☒ i laka gospodarska vozila ☒ referentne mase veće od 2 610 kg na koje homologacija nije proširena u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007, emisije za ~~tate automobile~~ ☒ vozila ☒ trebalo bi mjeriti u skladu s istim mjernim postupkom koji je naveden za ~~osobne automobile~~

☒ laka vozila ☒ u Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008³³ ☒, Uredbi (EU) 2017/1151 i u provedbenim uredbama Komisije (EU) 2017/1152³⁴ i (EU) 2017/1153³⁵ ☒. Tako dobivene vrijednosti emisije CO₂ trebalo bi upisati u potvrdu ☒ certifikat ☒ o sukladnosti vozila kako bi ih se moglo uvrstiti u sustav praćenja.

↓ 510/2011 uvodna izjava 22.
(prilagođeno)

- (30) Specifične emisije CO₂ dovršenih ☒ lakih gospodarskih ☒ vozila trebalo bi dodijeliti proizvođaču osnovnog vozila.
-

↓ 510/2011 uvodna izjava 23.

~~Da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO₂ i učinkovitosti goriva budu reprezentativne, Komisija trebalo bi predložiti poseban postupak i razmotriti, prema potrebi, mogućnost revizije zakonodavstva o homologaciji.~~

↓ novo

- (31) ~~Trebalo bi obratiti pozornost na specifičnu situaciju proizvođača lakih gospodarskih vozila koji proizvode nepotpuna vozila koja se homologiraju u više etapa. Budući da su ti proizvođači odgovorni za ispunjenje ciljeva u pogledu emisija CO₂, trebali bi imati mogućnost da s dovoljnom sigurnošću predvide emisije CO₂ dovršenih vozila. Komisija bi trebala osigurati da se te potrebe primjereno odraze u Uredbi (EU) 2017/1151.~~
-

↓ 443/2009 uvodna izjava 23.
(prilagođeno)

- (32) Radi veće fleksibilnosti u postizanju svojih ciljnih vrijednosti prema ovoj Uredbi, proizvođači se mogu udružiti na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi. Sporazum o udruživanju ne bi trebao biti dulji od pet godina, ali se može produljivati. Kad se proizvođači udruže, za njih bi trebalo smatrati da su postigli svoje ciljne vrijednosti prema ovoj Uredbi ako prosječne emisije udruženja u cjelini nisu više od ciljne vrijednosti ☒ specifičnih ☒ emisija za to udruženje.
-

³³ Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

³⁴ Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 od 2. lipnja 2017. o utvrđivanju metodologije za određivanje korelacijskih parametara nužnih za uzimanje u obzir promjene regulatornog ispitnog postupka u pogledu lakih gospodarskih vozila i o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 293/2012 (SL L 175, 7.7.2017., str. 644.).

³⁵ Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 od 2. lipnja 2017. o utvrđivanju metodologije za određivanje korelacijskih parametara nužnih za uzimanje u obzir promjene regulatornog ispitnog postupka i o izmjeni Uredbe (EU) br. 1014/2010 (SL L 175, 7.7.2017., str. 679.).

↓ novo

- (33) To što se proizvođači mogu udružiti pokazalo se isplativim za ostvarivanje ciljeva u pogledu emisija CO₂, posebno što se tako olakšava postizanje tih ciljeva onim proizvođačima koji proizvode ograničeni raspon vozila. Kako bi se poboljšala neutralnost tržišnog natjecanja, Komisija bi trebala imati ovlasti za pojašnjenje uvjeta pod kojima se neovisni proizvođači mogu udruživati kako bi mogli biti u poziciji koja je jednakovrijedna poziciji povezanih poduzeća.

↓ 443/2009 uvodna izjava 24.

- (34) Potrebno je uvesti snažan mehanizam za kontrolu koji bi jamčio poštovanje ciljnih vrijednosti predviđenih ovom Uredbom.

↓ novo

- (35) Za postizanje smanjenja emisija CO₂ koje se propisuje ovom Uredbom od presudne je važnosti i da su emisije vozila koja su u uporabi u skladu s vrijednostima CO₂ utvrđenima prilikom homologacije. Stoga bi Komisija trebala moći uzeti u obzir prilikom izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača sve sistavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ vozila u uporabi.
- (36) Kako bi bila u poziciji da donosi takve mjere, Komisija bi trebala imati ovlasti da pripremi i provede postupak provjere sukladnosti u uporabi u vezi s emisijama CO₂ lakih gospodarskih vozila stavljenih na tržište. U tu bi svrhu Uredbu (EZ) br. 715/2007 trebalo izmijeniti.

↓ 443/2009 uvodna izjava 25.
(prilagođeno)
⇒ novo

- (37) Specifične emisije CO₂ iz novih osobnih automobila ☒ i lakih gospodarskih vozila ☒ u ~~Zajednici~~ ☒ Uniji ☒ mjere se na usklađenoj osnovi prema metodologiji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 715/2007. Kako bi se maksimalno smanjilo administrativno opterećenje ovom Uredbom, ispunjavanje zahtjeva trebalo bi mjeriti upućivanjem na podatke o registraciji novih vozila ☒ i lakih gospodarskih vozila ☒ u ~~Zajednici~~ ☒ Uniji ☒ koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Kako bi se osigurala dosljednost podataka koji se koriste u procjeni ispunjavanja zahtjeva, pravila za prikupljanje ovih podataka i izvješćivanje o njima trebalo bi što je moguće bolje uskladiti. ⇒ Stoga bi trebalo jasno naznačiti odgovornost nadležnih tijela da dostave točne i potpune podatke te potrebu za učinkovitom suradnjom između tih tijela i Komisije kad je riječ o rješavanju pitanja povezanih s kvalitetom podataka. ⇐

↓ 443/2009 uvodna izjava 26.
(prilagođeno)

~~Direktivom 2007/46/EZ predviđa se da za svaki novi osobni automobil proizvođači trebaju izdati potvrdu o sukladnosti i da države članice smiju dozvoliti registraciju i puštanje u upotrebu novog osobnog automobila samo ako je za njega izdana važeća potvrda o sukladnosti. Podaci koje prikupljaju države članice trebali bi odgovarati podacima iz potvrde o sukladnosti koju za osobni automobil izdaje proizvođač i temelje se isključivo na toj potvrdi. Ako države članice iz opravdanih razloga ne bi potvrdu o sukladnosti koristile u postupku registracije i puštanja u upotrebu novog osobnog automobila, one bi trebale uvesti potrebne mjere kojima će osigurati potrebnu točnost postupka praćenja. Za podatke iz potvrde o sukladnosti trebala bi postojati standardna baza podataka. To bi trebala biti jedina referentna baza podataka u upotrebi kako bi se državama članicama kod registracije novih vozila omogućilo lakše vođenje vlastitih podataka o registraciji.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 27.
(prilagođeno)

- (38) ~~Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO₂ prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu, kalendarskoj godini počevši od 1. siječnja 2014. Premiju bi trebalo prilagoditi prema tome u kojoj mjeri proizvođači nisu uspjeli postići svoju ciljnu vrijednost. Da bi se osigurala dosljednost, mehanizam premija trebao bi biti sličan mehanizmu utvrđenom u Uredbi (EZ) br. 443/2009. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Europske u Unije.~~
-

↓ 510/2011 uvodna izjava 28.

- (39) Nacionalnim mjerama koje s obzirom na ciljeve i postupke utvrđene ovom Uredbom države članice eventualno provode ili uvode u skladu s člankom 193. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU ~~TEU~~) ne bi se smjele uvoditi dodatne ili strože kazne za proizvođače koji nisu postigli svoje ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom.
-

↓ 510/2011 uvodna izjava 29.

- (40) Ova Uredba ne bi smjela dovoditi u pitanje potpunu primjenu pravila Unije o tržišnom natjecanju.
-

↓ 443/2009 uvodna izjava 30.
(prilagođeno)

~~Komisija bi trebala predvidjeti nove modalitete postizanja dugoročne ciljne vrijednosti, posebno kosine krivulje, parametra korisnosti i sustava premija za prekomjerne emisije.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 31.

~~Brzina cestovnih vozila snažno utječe na potrošnju goriva i emisije CO₂. Osim toga, ako nema ograničenja brzine za laka gospodarska vozila tu postoji i element natjecanja u pogledu najveće brzine, što može dovesti do upotrebe prevelikih sustava prijenosa i s tim povezane neučinkovitosti u uvjetima sporijeg rada. Stoga je primjereno istražiti izvedivost proširenja područja primjene Direktive Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i upotrebi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici²⁶, s ciljem uključivanja lakih gospodarskih vozila.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 31.
(prilagođeno)

~~Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe trebalo bi donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji²⁷.~~

↓ novo

- (41) Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO₂ u stvarnosti uvelike ovisi o reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)³⁸ i preporukom Europskog parlamenta, nakon njegove istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru³⁹, trebalo bi uspostaviti mehanizam za procjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva vozila utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka i, prema potrebi, razvije postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za provedbu tih procjena.
- (42) Predviđeno je da se 2024. preispita napredak ostvaren u skladu s [Uredbom o raspodjeli tereta i Direktivom o sustavu za trgovanje emisijama]. Stoga je prikladno procijeniti učinkovitost ove Uredbe te iste godine kako bi se omogućila usklađena i dosljedna procjena mjera provedenih u skladu sa svim tim instrumentima.
- (43) Uredbe (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 potrebno je staviti izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020.

³⁶ ~~OJL 57, 2.3.1992, p. 27.~~

³⁷ ~~SL L 184, 19.2.2004., str. 23.~~

³⁸ Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO₂ iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

³⁹ Preporuka Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru (2016/2908(RSP)).

↓ 333/2014 uvodna izjava 15.
(prilagođeno)

- (44) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe ~~(EZ) br. 443/2009~~, provedbene ovlasti trebale bi dodijeliti Komisiji. ~~Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća~~⁴⁰.
-

↓ novo

- (45) Provedbene ovlasti koje se odnose na članak 6. stavak 8., članak 7. stavke 7. i 8., članak 8. stavak 3., članak 11. stavak 2., članak 12. stavak 3. i članak 14. stavak 3. trebale bi se izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁴¹.
-

↓ 443/2009 uvodna izjava 32.
(prilagođeno)

~~Komisiju bi trebalo ovlastiti posebno za donošenje izmjena zahtjeva u pogledu praćenja i izvješćivanja u svjetlu iskustva primjene ove Uredbe, za utvrđivanje metoda naplate premija za prekomjerne emisije, za donošenje ispravnih odredbi koje se odnose na izuzeća za određene proizvođače i za prilagodavanje Priloga I., kako bi se uzela u obzir evolucija mase novih osobnih automobila registriranih u Zajednici i obuhvatile eventualne promjene regulatornog ispitnog postupka za mjerenje specifičnih emisija CO₂. Budući da su te mjere općenitog područja primjene i namijenjene su izmjenama sporednih elemenata ove Uredbe koji nisu od presudne važnosti, između ostalog bi ih obvezno trebalo donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.~~

↓ 333/2014 uvodna izjava 16.
(prilagođeno)
⇒ novo

- (46) ⇒ Radi mijenjanja ili dopunjavanja manje bitnih elemenata odredaba ove Uredbe Ovlašt za donošenje akata u skladu s člankom 290. ~~UFEU-a~~ Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji s ciljem u vezi s ~~izmjene izmjenama Priloga priloga II.~~ i III. ~~Uredbi (EZ) br. 443/2009~~ u pogledu zahtjeva za podatke i parametara podataka, ~~dopunjavanja~~ dopunom pravila o tumačenju kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija, o sadržaju zahtjeva za izuzeće i o sadržaju i procjeni programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂, ~~usklađenja~~ prilagodbom vrijednosti M₀ ⇒ i TM₀ iz članka 13., ~~Priloga I. Uredbi~~

⁴⁰ ~~Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).~~

⁴¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

~~(EZ) br. 443/2009~~ ⇒ ograničenja od 7 g CO₂/km iz članka 11., ⇐ ~~☒~~ te prilagodbe prilagodbom formula iz Priloga I. kako je navedeno u članku 14. stavku 3. ~~☒~~ s prosječnom masom novih osobnih automobila u prethodnim trima kalendarskim godinama; i usklađenja formula u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 443/2009. 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 2016.⁴² ~~☒~~ = Tijekom pripreme i izrade ~~☒~~ Osobito, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi ~~☒~~ delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti ~~Europskom parlamentu~~ Europski parlament i ~~Vijeću~~ Vijeće šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način ~~☒~~ trebali bi primiti sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te bi njihovi stručnjaci trebali sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata ~~☒~~.

↓ 443/2009 uvodna izjava 33.
(prilagođeno)

~~Odluku br. 1753/2000/EZ trebalo bi staviti izvan snage zbog pojednostavljenja i pravne jasnoće.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 34.
(prilagođeno)

- (47) Budući da države članice ne mogu ispuniti ciljeve ove Uredbe, tj. utvrđivanje zahtjeva u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za ~~nova nove~~ ~~☒~~ osobne automobile i nova ~~☒~~ laka gospodarska vozila i da je te ciljeve zbog opsega i učinaka predloženih mjera lakše ispuniti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u istom članku, ova Uredba ne prelazi mjeru koja je nužna za ostvarenje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

↓ 443/2009 (prilagođeno)

Članak 1.

Predmet i ciljevi

1. Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile ~~☒~~ i za nova laka gospodarska vozila ~~☒~~ radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i ~~ostvarivanja općeg cilja Europske zajednice, odnosno 120 g CO₂/km za novi vozni park. Ovom se Uredbom za nove osobne automobile utvrđuju prosječne emisije CO₂ od 130 g CO₂/km koje treba ostvariti poboljšanjima u tehnologiji~~

⁴² SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

automobilskih motora, mjereno na način predviđen Uredbom (EZ) br. 715/2007 i mjerama za njezinu provedbu, kao i zahvaljujući inovativnim tehnologijama.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 1.~~

Predmet i ciljevi

~~1. Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila. Ovom se Uredbom za nova laka gospodarska vozila utvrđuju prosječne emisije CO₂ od 175 g CO₂/km, mjereno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i mjerama za njezinu provedbu, koje treba ostvariti kroz tehnološka poboljšanja i primjenu inovativnih tehnologija.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 1. (prilagođeno)

~~„Od 2020. nadalje ovom Uredbom utvrđuje se ciljna vrijednost od 95 g CO₂/km za prosječne emisije novog voznog parka, izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 te Prilogom XII. Uredbi (EZ) br. 692/2008 i njezinim provedbenim mjerama, kao i inovativnim tehnologijama.”~~

↓ 253/2014 članak 1. stavak 1. (prilagođeno)
⇒ novo

2. Od ⇒ 1. siječnja ⇐ 2020. ovom se Uredbom utvrđuje ciljna vrijednost ⇒ za cijeli vozni park EU-a ⇐ od ⊗ 95 g CO₂/km za prosječne emisije novih osobnih automobila i ⊗ ⇒ ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a od ⇐ 147 g CO₂/km za prosječne emisije novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji, mjereno ⇒ do 31. prosinca 2020. ⇐ u skladu s Uredbom (EZ) br. ⇒ 692/2008 i provedbenim uredbama (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153 te od 1. siječnja 2021. mjereno u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151 ⇐ ~~715/2007 i njezinim provedbenim mjerama, kao i u skladu s inovativnim tehnologijama.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)
⇒ novo

3. Uz ovu će se Uredbu ⇒ do 31. prosinca 2024. ⇐ donijeti dodatne mjere kojima se u okviru integriranog pristupa Zajednice ⊗ Unije ⊗ ⊗ iz Komunikacije Komisije Vijeću i Europskom parlamentu iz 2007.⁴³ ⊗ želi ostvariti dodatno smanjenje od 10 g CO₂/km.

⁴³ Komunikacija Komisije Vijeću i Europskom parlamentu od 7. veljače 2007. „Rezultati revizije strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila” (COM(2007) 19 final).

↓ novo

4. Od 1. siječnja 2025. 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 15 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. 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 15 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I.

5. Od 1. siječnja 2030. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti:

(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 30 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. 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 30 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela B Priloga I.

↓ 443/2009 (prilagođeno)

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na sljedeća motorna vozila kategorije:

(a) vozila kategorije M₁ kako je utvrđena u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ („osobni automobili”) koja se prvi put registriraju u ~~Zajednici~~ Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan ~~Zajednice~~ Unije („novi osobni automobili”);

~~2. Prethodna registracija izvan Zajednice koja je trajala kraće od tri mjeseca ne uzima se u obzir.~~

~~3. Ova se Uredba ne odnosi na vozila posebne namjene kako su utvrđeni u Prilogu II. dijelu A točki 5. Direktive 2007/46/EZ.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 2. (prilagođeno)

~~4. S učinkom od 1. siječnja 2012., članak 4., članak 8. stavak 4. točke (b) i (c), članak 9. i članak 10. stavak 1. točke (a) i (c) ne primjenjuju se na proizvođača koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za manje od 1 000 novih osobnih automobila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 2.~~

~~Opseg~~

- ~~1. Ova se Uredba primjenjuje na motorna vozila (b) ☒ vozila ☒ kategorije N₁ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i na vozila kategorije N₁ na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se ~~koja se~~ prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”).~~
2. Prethodna registracija izvan Unije koja je napravljena manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji ne uzima se u obzir.
3. Ova se Uredba ne odnosi na vozila posebne namjene kako su definirana u točki 5. dijela A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ.

↓ 253/2014 članak 1. stavak 2.
(prilagođeno)
⇒ novo

4. Članak 4., članak ~~8.7.~~ stavak 4. točke (b) i (c), članak ~~9.8.~~ i članak ~~9.10.~~ stavak 1. točke (a) i (c) ne primjenjuju se na proizvođača koji je, zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima, odgovoran ☒ za manje od 1 000 novih osobnih automobila ili ☒ za manje od 1 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini ⇒, osim ako taj proizvođač zatraži izuzeće i ono mu se odobri u skladu s člankom 10. ⇐ ~~;~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~Članak 3.~~

~~Definicije~~

- ~~1. U smislu ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:~~
 - ~~(a) „prosječne specifične emisije CO₂” znači, s obzirom na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO₂ za sve nove osobne automobile koje je proizveo taj proizvođač;~~
 - ~~(b) „potvrda o sukladnosti” znači potvrda iz članka 18. Direktive 2007/46/EZ;~~
 - ~~(c) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koje tijelu za odobravanje odgovara za sve aspekte postupka EZ homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje;~~
 - ~~(d) „masa” znači masa automobila, spremnog za vožnju, s karoserijom, kako je navedena u potvrdi o sukladnosti i utvrđena u odjeljku 2.6. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;~~

~~(c) „otisak” znači razmak između kotača jedne osovine pomnožen međuosovinskim razmakom kako je naveden u potvrdi o sukladnosti i definiran u odjeljcima 2.1. i 2.3. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;~~

~~(g) „ciljna vrijednost specifičnih emisija” znači, u odnosu na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO₂ koje se u skladu s Prilogom I. dozvoljavaju za svako novo osobno vozilo koje taj proizvođač proizvede ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće predviđeno člankom 11., ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s tim izuzećem.~~

~~2. U smislu ove Uredbe „skupina povezanih proizvođača” znači proizvođač i poduzeće s kojima je povezan. U odnosu na proizvođača, „povezana poduzeća” znači:~~

~~(a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 3.
(prilagođeno)

~~– natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~– ovlasti za imenovanje natpolovične većine članova nadzornog odbora, upravljačkog odbora ili tijela koja pravno zastupaju poduzeće, ili~~

~~– pravo vođenja poslovanja poduzeća;~~

~~(b) poduzeća koja izravno ili neizravno u odnosu na proizvođača imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);~~

~~(c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke (b) izravno ili neizravno ima prava ili ovlasti navedene u točki (a);~~

~~(d) poduzeća u kojima prava i ovlasti navedene u točki (a) ima proizvođač zajedno s jednim ili više poduzeća iz točke (a), (b) ili (c), ili zajedno dva ili više takvih proizvođača;~~

~~(e) poduzeća u kojima prava ili ovlasti navedene u točki (a) zajednički drže proizvođač ili jedno ili više s njim povezanih poduzeća iz točaka od (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)
⇒ novo

Članak 3.

Definicije

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) „prosječne specifične emisije CO₂” znači, s obzirom na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO₂ za ~~sva~~ sva nove osobne automobile ili za sva nova laka gospodarska vozila koja je proizveo taj proizvođač;

- (b) „~~potvrda~~ certifikat o sukladnosti” znači ~~potvrda~~ certifikat iz članka 18. Direktive 2007/46/EZ;
- (c) „dovršeno vozilo” znači lako gospodarsko vozilo za koje je homologacija odobrena nakon završetka postupka višestupanjske homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ;
- (d) „potpuno vozilo” znači svako lako gospodarsko vozilo koje nije potrebno dovršiti da bi ispunjavalo relevantne tehničke zahtjeve Direktive 2007/46/EZ;
- (e) „osnovno vozilo” znači svako lako gospodarsko vozilo koje se koristi na početnom stupnju višestupanjskog homologacijskog postupka;
- (f) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koje je odgovorno tijelu nadležnom za homologaciju za sve aspekte postupka EZ homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ te za osiguravanje sukladnosti proizvodnje;
- (g) „masa u voznom stanju ” znači masa osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila s karoserijom, spremnog za vožnju, kako je navedena u ~~potvrdi~~ certifikatu o sukladnosti i definirana u odjeljku 2.6. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;

~~(h) „specifične emisije CO₂” znači emisije lakoga gospodarskog vozila izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i navedene u potvrdi o sukladnosti potpunog ili dovršenog vozila kao masa (kombiniranih) emisija CO₂;~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)
⇒ novo

~~(h)~~ „specifične emisije CO₂” znači emisije CO₂ osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i njezinim provedbenim uredbama i navedene u ~~potvrdi~~ certifikatu o sukladnosti vozila kao masa (kombiniranih) emisija CO₂. Za osobne automobile ili laka gospodarska vozila koji nisu homologirani u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007, „specifične emisije CO₂” znači emisije CO₂ izmjerene u skladu s istim mjernim postupkom koji se ~~za osobne automobile~~ navodi u Uredbi (EZ) br. 692/2008 do 31. prosinca 2020. te od 1. siječnja 2021. u Uredbi (EU) 2017/1151 ili u skladu s postupcima koje je Komisija donijela kako bi utvrdila emisije CO₂ za ~~takve takva osobne automobile~~ vozila ;

↓ 510/2011 (prilagođeno)
⇒ novo

- ~~(i)~~ „otisak” znači razmak ~~između~~ kotača na istoj osovinu pomnožen s međuosovinskim razmakom, kako su navedeni u ~~potvrdi~~ certifikatu o sukladnosti i definirani u odjeljcima 2.1. i 2.3. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
- ~~(j)~~ „ciljna vrijednost specifičnih emisija” znači, u odnosu na proizvođača, ~~prosjeck~~ ~~indikativnih specifičnih emisija CO₂~~ ⇒ godišnja ciljna vrijednost ~~utvrđen~~

utvrđena u skladu s Prilogom I. ~~za svako novo lako gospodarsko vozilo koje taj proizvođač proizvede~~ ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće u skladu s člankom ~~10.44~~ ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s tim izuzećem;

↓ novo

(k) „ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a” znači prosjek emisija CO₂ svih novih osobnih automobila ili svih novih lakih gospodarskih vozila koji treba postići u određenom razdoblju;

(l) „ispitna masa” znači ispitna masa osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila kako je navedena u certifikatu o sukladnosti i definirana u točki 3.2.25. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151;

(m) „vozilo s nultim i niskim emisijama” znači osobni automobil ili lako gospodarsko vozilo s emisijama iz ispušne cijevi od nula do 50 g CO₂/km, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~(n)~~ „korisna nosivost” znači razlika između maksimalne tehnički dopuštene mase opterećenog vozila u skladu s Prilogom II. Direktivi 2007/46/EZ i mase vozila.

2. Za potrebe ove Uredbe „skupina povezanih proizvođača” znači proizvođač i poduzeća s kojima je povezan. U odnosu na proizvođača, „povezana poduzeća” ~~znače~~ znači:

- (a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:
 - i. natpolovičnu većinu glasačkih prava;
 - ii. ovlasti za imenovanje natpolovične većine članova nadzornog odbora, upravnog odbora ili tijela koja pravno zastupaju poduzeće; ili
 - iii. pravo vođenja poslovanja poduzeća;
- (b) poduzeća koja izravno ili neizravno, u odnosu na proizvođača, imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);
- (c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke (b) izravno ili neizravno ima prava ili ovlasti navedene u točki (a);
- (d) poduzeća u kojima proizvođač zajedno s jednim ili više poduzeća iz točke (a), (b) ili (c) ili u kojima dva ili više takvih poduzeća imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);
- (e) poduzeća u kojima prava ili ovlasti navedene u točki (a) zajednički imaju proizvođač ili jedno ili više s njim povezanih poduzeća iz točaka od (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.

Članak 4.

Ciljne vrijednosti specifičnih emisija

↓ novo

1. Proizvođač osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO₂ ne prelaze sljedeće ciljne vrijednosti specifičnih emisija:

- (a) za kalendarsku godinu 2020. ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s točkama 1. i 2. dijela A Priloga I. ako se radi o osobnim automobilima, odnosno točkama 1. i 2. dijela B Priloga I. ako se radi o lakim gospodarskim vozilima ili, ako je proizvođaču odobreno izuzeće u skladu s člankom 10., u skladu s tim izuzećem;

↓ 510/2011 (prilagođeno)

⇒ novo

- (b) ~~Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2014. i svaku sljedeću kalendarsku godinu ⇒ od 2021. do 2024. ⇐ svaki proizvođač lakih gospodarskih vozila osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO₂ ne prijeđu njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s točkama 3. i 4. dijela A ili B Prilogom Priloga I. ☒, prema potrebi, ☒ ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće prema članku ~~11.10.~~, u skladu s tim izuzećem i točkom 5. dijela A ili B Priloga I.;~~

↓ novo

- (c) za svaku kalendarsku godinu počevši od 2025. ciljne vrijednosti specifičnih emisija utvrđene u skladu s točkom 6.3. dijela A ili B Priloga I.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

☒ 2. U slučaju lakih gospodarskih vozila, ☒ ~~A~~ ako nisu raspoložive specifične emisije dovršenog vozila, proizvođač osnovnoga vozila za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ koristi specifične emisije osnovnoga vozila.

~~Za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ svakog proizvođača u obzir se uzimaju sljedeći postoci novih lakih gospodarskih vozila svakog proizvođača, registriranih u relevantnoj godini:~~

- ~~– 70 % u 2014.,~~
- ~~– 75 % u 2015.,~~
- ~~– 80 % u 2016.,~~
- ~~– 100 % od 2017. nadalje.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~Članak 4.~~

~~Ciljne vrijednosti specifičnih emisija~~

~~Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2012. i svaku sljedeću kalendarsku godinu svaki proizvođač osobnih automobila osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO₂ ne prijeđu njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s Prilogom I. ili kad je proizvođaču odobreno izuzeće prema članku 11., u skladu s tim izuzećem.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 4.
(prilagođeno)

3. Za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ svakog proizvođača u obzir se uzimaju sljedeći postoci novih osobnih automobila svakog proizvođača registriranih u relevantnoj godini:

- ~~– 65 % u 2012.,~~
 - ~~– 75 % u 2013.,~~
 - ~~– 80 % u 2014.,~~
 - ~~– 100 % od 2015. do 2019.,~~
 - ~~– 95 % u 2020.,~~
 - ~~– 100 % od kraja 2020. ☒ od 2021. ☒ nadalje.~~
-

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~Članak 5.~~

~~Olakšice~~

~~Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂, svaki novi osobni automobil sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 50 g CO₂/km broji se kao:~~

- ~~– 3,5 automobila u 2012.,~~
- ~~– 3,5 automobila u 2013.,~~
- ~~– 2,5 automobila u 2014.,~~
- ~~– 1,5 automobila u 2015.,~~
- ~~– 1 automobil od 2016.~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 5.~~

~~Olakšice~~

~~Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂, svako novo lako gospodarsko vozilo sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 50 g CO₂/km broji se kao:~~

- ~~– 3,5 laka gospodarska vozila u 2014.,~~
- ~~– 3,5 laka gospodarska vozila u 2015.,~~
- ~~– 2,5 laka gospodarska vozila u 2016.,~~
- ~~– 1,5 laka gospodarska vozila u 2017.,~~
- ~~– 1 lako gospodarsko vozilo od 2018.~~

~~Za vrijeme trajanja programa olakšica maksimalni broj novih lakih gospodarskih vozila sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 50 g CO₂/km, koje će se uzimati u obzir kod primjene faktora iz prvoga stavka ne smije prijeći 25 000 lakih gospodarskih vozila po proizvođaču.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 5.

⇒ novo

Članak 5.²

Olakšice za ciljnu vrijednost od 95 g CO₂/km

Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂, svaki novi osobni automobil sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 50 g CO₂/km broji se kao:

- 2 osobna automobila u 2020.,
- 1,67 osobnih automobila u 2021.,
- 1,33 osobna automobila u 2022.,
- 1 osobni automobil od 2023.³

za godinu u kojoj je registriran u razdoblju od 2020. do 2022., podložno ograničenju od 7,5 g CO₂/km tijekom tog razdoblja za svakog proizvođača ⇒ i podložno članku 5. Provedbene uredbe (EU) 2017/1153 ⇐ .

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~Članak 6.~~

~~**Ciljna vrijednost specifičnih emisija za vozila na alternativna goriva**~~

~~Kako bi se utvrdilo poštuje li proizvođač svoju ciljnu vrijednost specifičnih emisija iz članka 4., specifične emisije CO₂ za svako vozilo konstruirano tako da može voziti na mješavinu benzina s 85 % etanola („E85”) koje zadovoljava relevantno zakonodavstvo Zajednice ili~~

~~europske tehničke norme smanjuju se za 5 % do 31. prosinca 2015., na temelju većih tehnoloških mogućnosti i mogućnosti smanjivanja emisija kod pogona na biogoriva. To se smanjenje primjenjuje samo kad najmanje 30 % benzinskih postaja u državama članicama u kojima je vozilo registrirano nudi ovu vrstu alternativnog goriva koje ispunjava kriterije održivosti za biogoriva utvrđene u relevantnom zakonodavstvu Zajednice.~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 6.~~

~~Ciljna vrijednost specifičnih emisija za laka gospodarska vozila na alternativna goriva~~

~~Da bi se utvrdilo poštuje li proizvođač svoju ciljnu vrijednost specifičnih emisija iz članka 4., specifične emisije CO₂ za svako lako gospodarsko vozilo, konstruirano da može voziti na mješavinu benzina s 85 % bioetanola („E85”) i koje ispunjava zahtjeve relevantnog zakonodavstva Unije ili europskih tehničkih normi, smanjuju se do 31. prosinca 2015. za 5 %, na temelju većih tehnoloških mogućnosti i mogućnosti smanjivanja emisija kod pogona na biogoriva. To se smanjenje primjenjuje samo ako najmanje 30 % benzinskih postaja u državi članici u kojoj je vozilo registrirano nudi ovu vrstu alternativnoga goriva koje ispunjava kriterije održivosti za biogoriva utvrđene u relevantnom zakonodavstvu Zajednice.~~

~~Članak 7.6.~~

~~Udruživanje~~

- ~~1. Proizvođači lakih gospodarskih vozila, osim proizvođača kojima je odobreno izuzeće prema članku 11.10., mogu se udružiti s ciljem ispunjavanja svojih obveza iz članka 4.~~
- ~~2. Sporazum o udruživanju može se odnositi na jednu ili više kalendarskih godina, s tim da sveukupno trajanje sporazuma ne prelazi pet kalendarskih godina, i sklapa se do zaključno 31. prosinca prve kalendarske godine za koju se emisije žele udružiti. Proizvođači koji se udružuju Komisiji dostavljaju sljedeće podatke:~~
 - ~~(a) popis proizvođača koji ulaze u udruženje;~~
 - ~~(b) ~~naziv~~ ime proizvođača koji je imenovan voditeljem udruženja, preko kojega će se ostvarivati kontakt s udruženjem i koji će biti odgovoran za plaćanje eventualne premije za prekomjerne emisije zaračunate udruženju u skladu s člankom 9.8.;~~
 - ~~(c) dokaze da će voditelj udruženja moći ispunjavati obveze iz točke (b);~~

↓ novo

~~(d) kategoriju vozila registriranih kao M₁ ili N₁ na koje će se udruženje primjenjivati.~~

3. Ako predloženi voditelj udruženja ne ispuní obvezu plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom ~~9.8.~~, Komisija o tome obavješćuje proizvođače.
4. Proizvođači koji su članovi udruženja zajednički obavješćuju Komisiju o svakoj promjeni u pogledu voditelja udruženja ili ~~njegovog~~ njegova financijskog statusa u mjeri u kojoj to može utjecati na njegovu sposobnost izvršavanja obveze plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom ~~9.8.~~ kao i o svakoj promjeni koja se odnosi na članove udruženja ili raspuštanje udruženja.
5. Proizvođači se mogu slobodno udruživati pod uvjetom da su njihovi sporazumi u skladu s člancima 101. i 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (~~TFEU~~ UFEU) i da svakom proizvođaču koji zatraži članstvo u udruženju omogućuju otvoreno, transparentno i nediskriminirajuće sudjelovanje pod razumnim komercijalnim uvjetima. Ne dovodeći u pitanje opću primjenu propisa Unije o tržišnom natjecanju na takva udruženja, svi članovi udruženja posebno osiguravaju da se u okviru njihovih sporazuma o udruživanju ne ~~rađe podaci ni~~ razmjenjuju ni podaci ni informacije, osim onih informacija koje se odnose na sljedeće:
 - (a) prosječne specifične emisije CO₂;
 - (b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija;
 - (c) ukupan broj registriranih vozila.
6. Stavak 5. ne primjenjuje se kad svi proizvođači u udruženju čine dio iste skupine povezanih proizvođača.
7. Osim u slučajevima kad se dostavi obavijest predviđena stavkom 3., proizvođači u udruženju za koje su Komisiji dostavljeni podaci smatraju se jednim proizvođačem za potrebe ispunjavanja obveza prema članku 4. Informacije ~~vezane uz~~ povezane s praćenje praćenjem i izvještavanje izvješćivanjem o pojedinačnim proizvođačima kao i svim udruženjima ~~će se evidentirati~~ evidentirat će se, dostavljati i biti ~~dostupni~~ dostupne u središnjem registru iz članka ~~8.7.~~ stavka 4.

8. Komisija može provedbenim aktima koje treba donijeti u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. odrediti detaljne uvjete koji se primjenjuju na sporazum o udruživanju sklopljen u skladu sa stavkom 5.

~~Članak 7.~~

~~Udruživanje~~

~~1. Proizvođači, osim proizvođača kojima je odobreno izuzeće prema članku 11., mogu se udružiti s ciljem ispunjavanja svojih obveza iz članka 4.~~

~~2. Sporazum o udruživanju može se odnositi na jednu ili više kalendarskih godina s tim da sveukupno trajanje sporazuma ne prelazi pet godina i sklapa se do zaključno 31. prosinca prve kalendarske godine za koju se emisije žele udružiti. Proizvođači koji se udružuju Komisiji dostavljaju sljedeće podatke:~~

~~(a) popis proizvođača koji ulaze u udruženje;~~

~~(b) naziv proizvođača koji je imenovan voditeljem udruženja preko kojega će se ostvarivati kontakt s udruženjem i koji će biti odgovoran za plaćanje eventualne premije za prekomjerne emisije zaračunate udruženju u skladu s člankom 9.; i~~

~~(c) dokaze da će voditelj udruženja moći ispunjavati obveze iz točke (b).~~

~~3. Ako predloženi voditelj udruženja ne ispuni obvezu plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom 9., Komisija o tome obavješćuje proizvođače.~~

~~4. Proizvođači koji su članovi udruženja zajednički obavješćuju Komisiju o svakoj promjeni u pogledu voditelja udruženja ili njegovog financijskog statusa u mjeri u kojoj to može utjecati na njegovu sposobnost izvršavanja obveze plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom 9. kao i o svakoj promjeni koja se odnosi na članove udruženja ili raspuštanje udruženja.~~

~~5. Proizvođači se slobodno udružuju pod uvjetom da su njihovi sporazumi u skladu s člancima 81. i 82. Ugovora i da svakom proizvođaču koji zatraži članstvo u udruženju omogućuju otvoreno, transparentno i nediskriminirajuće sudjelovanje pod razumnim komercijalnim uvjetima. Ne dovodeći u pitanje propise Zajednice koji se odnose na tržišno natjecanje i primjenjuju se na takva udruženja, svi članovi udruženja posebno osiguravaju da se u okviru njihovih sporazuma o udruživanju dostavljaju podaci i razmjenjuju informacije samo o sljedećim pitanjima:~~

~~(a) prosječne specifične emisije CO₂;~~

~~(b) ciljne vrijednosti specifičnih emisija;~~

~~(c) ukupnog broja registriranih vozila.~~

~~6. Stavak 5. ne primjenjuje se kad svi proizvođači u udruženju čine dio iste skupine povezanih proizvođača.~~

~~7. Osim kada je dana obavijest predviđena stavkom 3., proizvođači u udruženju za koje su Komisiji dostavljeni podaci smatraju se jednim proizvođačem u smislu ispunjavanja obveza prema članku 4. Podaci prikupljeni praćenjem i dostavljeni u izvješćima u pogledu pojedinačnih proizvođača kao i udruženja bilježit će se, o njima će se izvješćivati i bit će dostupni u središnjem registru iz članka 8. stavka 4.~~

Praćenje prosječnih emisija i izvješćivanje o prosječnim emisijama

1. Za ~~kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2010.~~ i svaku ~~sljedeću~~ kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svaki novi osobni automobil i svako novo lako gospodarsko vozilo ~~registriran~~ registrirano na svojem ~~teritoriju državnog području~~ u skladu s ~~dijelom A Prilogom II. dijelom A priloga II.~~ i III. Ti su podaci dostupni proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili predstavnicima u svakoj državi članici. Države članice ulažu napore da tijela nadležna za izvješćivanje rade na transparentan način. Svaka država članica osigurava da specifične emisije CO₂ osobnih automobila za koje nije provedena homologacija u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 budu izmjerene i upisane u ~~potvrdu~~ certifikat o sukladnosti.
2. Do 28. veljače svake godine, ~~počevši s 2011.,~~ svaka država članica mora utvrditi i dostaviti Komisiji podatke navedene u ~~Prilogu II. dijelu AB priloga II.~~ i III. za prethodnu kalendarsku godinu. Podaci se dostavljaju u skladu s obrascem iz ~~Prilogu II. dijelu dijela BC Priloga II.~~ i dijela C Priloga III.
3. Na zahtjev Komisije države članice dostavljaju i cijeli skup podataka prikupljen u skladu sa stavkom 1.
4. Komisija vodi središnji registar podataka o kojima države članice dostavljaju izvješća u skladu s ovim člankom i do 30. lipnja svake godine, ~~počevši od 2011.,~~ za svakog proizvođača privremeno izračunava sljedeće:
 - (a) prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini;
 - (b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini; †
 - (c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu.

Komisija svakog proizvođača obavješćuje o svojem privremenom izračunu za tog proizvođača. U toj obavijesti obuhvaćeni su podaci o broju novoregistriranih osobnih automobila i novoregistriranih lakih gospodarskih vozila i njihovim specifičnim emisijama CO₂ za svaku državu članicu.

Registar je javno dostupan.
5. U roku od tri mjeseca nakon što su obaviješteni o privremenom izračunu iz stavka 4. proizvođači mogu obavijestiti Komisiju o eventualnim pogreškama u podacima tako da navedu državu članicu kod koje je po ~~njegovom~~ njegovu mišljenju došlo do pogreške.

Komisija razmatra sve obavijesti koje primi od proizvođača i do 31. listopada potvrđuje ili izmjenjuje privremene izračune iz stavka 4.
6. ~~Kad na temelju izračuna iz stavka 5. u odnosu na kalendarsku godinu 2010. ili 2011., Komisija utvrdi da su prosječne specifične emisije CO₂ jednoga proizvođača u toj godini veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu, Komisija o tome obavješćuje proizvođača.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~7.6.~~ Države članice imenuju nadležno tijelo za prikupljanje podataka o praćenju i za njihovo priopćivanje u skladu s ovom Uredbom i obavješćuju Komisiju o imenovanom nadležnom tijelu ~~najkasnije 8. prosinca 2009. Komisija o tome naknadno obavješćuje Europski parlament i Vijeće.~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~8.~~ Nadležno tijelo za prikupljanje podataka o praćenju i za njihovo priopćivanje u skladu s ovom Uredbom u svakoj je državi članici tijelo koje je imenovano u skladu s člankom 8. stavkom 7. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

↓ novo

Nadležna tijela osiguravaju točnost i potpunost podataka koji se dostavljaju Komisiji i imenuju osobu za kontakt koja je na raspolaganju za brzo odgovaranje na zahtjeve Komisije za uklanjanje pogrešaka i propusta u dostavljenim skupovima podataka.

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~8.~~ Za svaku kalendarsku godinu u kojoj se primjenjuje članak 6., države članice Komisiji dostavljaju podatke koji se odnose na omjer benzinskih postaja i na kriterije održivosti u odnosu na E85 iz tog članka.

↓ 333/2014 članak 1. stavak 6. (prilagođeno)

~~9.7.~~ Komisija donosi detaljna pravila o postupcima praćenja i izvješćivanja o podacima prema ~~ovom članku~~ stavcima od 1. do 7. i o primjeni Priloga II. putem provedbenih akata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka ~~14. stavka 2.~~ 15. stavka 2.

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom ~~14.a~~ 16. radi izmjene zahtjevâ za podatke i parametara podataka utvrđenih u ~~Prilogu~~ Prilogu ~~prilozima~~ II. i III.

↓ novo

8. Homologacijska tijela bez odgode izvješćuju Komisiju o odstupanjima emisija CO₂ iz vozila u uporabi u odnosu na vrijednosti navedene u certifikatima o sukladnosti, uslijed provjera provedenih u skladu s postupkom iz [članka 11.a] Uredbe (EZ) br. 715/2007.

Komisija uzima u obzir ta odstupanja za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača.

Komisija može donijeti detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o takvim odstupanjima i za njihovo uzimanje u obzir u izračunima prosječnih specifičnih emisija. Ti se postupci donose provedbenim aktima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 8.~~

~~Praćenje prosječnih emisija i izvješćivanje o prosječnim emisijama~~

~~1. Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2012. i za svaku sljedeću kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svako novo lake gospodarsko vozilo registrirano na njezinom teritoriju u skladu s dijelom A Priloga II. Ti su podaci dostupni proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili zastupnicima u svakoj državi članici. Države članice čine sve što je u njihovoj moći da tijela odgovorna za izvješćavanje rade na transparentan način.~~

~~2. Do 28. veljače svake godine, počevši s 2013., svaka država članica utvrđuje i Komisiji dostavlja podatke navedene u dijelu B Priloga II. za prethodnu kalendarsku godinu. Podaci se dostavljaju u skladu s obrascem iz dijela C Priloga II.~~

~~3. Na zahtjev Komisije države članice dostavljaju i cijeli komplet podataka prikupljen u skladu sa stavkom 1.~~

~~4. Komisija vodi središnji registar podataka koje države članice dostavljaju u skladu s ovim člankom i taj je registar dostupan javnosti. Do 30. lipnja svake godine, počevši od 2013., Komisija za svakog proizvođača privremeno izračunava sljedeće:~~

~~(a) prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini;~~

~~(b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini;~~

~~(c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu.~~

~~Komisija svakog proizvođača obavješćuje o svojem privremenom izračunu za tog proizvođača. Ta obavijest sadrži podatke za svaku državu članicu o broju registriranih novih lakih gospodarskih vozila i njihovim specifičnim emisijama CO₂.~~

~~5. U roku od tri mjeseca nakon što su obaviješteni o privremenom izračunu iz stavka 4. proizvođači mogu obavijestiti Komisiju o eventualnim pogreškama u podacima tako da navedu državu članicu kod koje je po njihovom mišljenju došlo do greške.~~

~~6. Komisija razmatra sve obavijesti koje primi od proizvođača i do 31. listopada potvrđuje ili izmjenjuje privremene izračune iz stavka 4.~~

~~7. Ako Komisija na temelju izračuna iz stavka 5. za kalendarsku godinu 2012. i 2013. smatra da su prosječne specifične emisije CO₂ nekoga proizvođača u toj godini veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu, Komisija ga o tome obavještava.~~

~~8. Nadležno tijelo za prikupljanje podataka o praćenju i za njihovo priopćivanje u skladu s ovom Uredbom u svakoj je državi članici tijelo koje je imenovano u skladu s člankom 8. stavkom 7. Uredbe (EZ) br. 443/2009.~~

~~9. Komisija donosi detaljna pravila o praćenju i dostavi podataka u skladu s ovim člankom i o primjeni Priloga II. Ti se provedbeni akti donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 14. stavka 2.~~

~~Kako bi uzela u obzir iskustva stečena primjenom ove Uredbe, Komisija može izvedbenim aktima u skladu s člankom 15. i uz poštovanje uvjeta utvrđenih u člancima 16. i 17. izmijeniti Prilog II.~~

~~10.9.~~ Isto tako države članice u skladu s ovim člankom prikupljaju i dostavljaju podatke o registraciji vozila kategorija M₂ i N₂, kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i vozila na koja se proširuje homologacija u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007.

↓ 510/2011 (prilagođeno)
⇒ novo

Članak 8.9.

Premija za prekomjerne emisije

1. ~~Za razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2014. godine i za svaku kalendarsku godinu nakon toga,~~ Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije ~~za proizvođača~~ proizvođaču ili, kad je primjereno, ~~za vođitelja~~ vođitelju udruženja, ako su prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija.
2. Premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. izračunava se primjenom sljedeće formule:
~~(a) od 2014. do 2018.:~~
 - ~~i. za prekomjerne emisije veće od 3 g CO₂/km:~~
~~((Prekomjerne emisije - 3 g CO₂/km) × 95 EUR + 45 EUR) × broj novih lakih gospodarskih vozila;~~
 - ~~ii. za prekomjerne emisije veće od 2 g CO₂/km, ali ne veće od 3 g CO₂/km:~~
~~((Prekomjerne emisije - 2 g CO₂/km) × 25 EUR + 20 EUR) × broj novih lakih gospodarskih vozila;~~
 - ~~iii. za prekomjerne emisije veće od 1 g CO₂/km, ali ne veće od 2 g CO₂/km:~~
~~((Prekomjerne emisije - 1 g CO₂/km) × 15 EUR + 5 EUR) × broj novih lakih gospodarskih vozila;~~
 - ~~iv. za prekomjerne emisije ne veće od 1 g CO₂/km:~~
~~(Prekomjerne emisije × 5 EUR) × broj novih lakih gospodarskih vozila.~~
~~(b) od 2019.:~~

~~(Prekomjerne emisije × 95 EUR) × broj novih lakih gospodarskih~~ novoregistriranih vozila.

Za potrebe ovog članka ~~važe~~ primjenjuju se sljedeće definicije:

- „prekomjerne emisije”₃; ~~znače znači~~ pozitivan broj grama po ~~kilogramu~~ \boxtimes kilometru \boxtimes za koji su prosječne specifične emisije CO₂ nekog proizvođača, uzimajući u obzir smanjenje emisija CO₂ zbog inovativnih tehnologija odobrenih u skladu s člankom ~~12.11.~~, bile veće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija u dotičnoj kalendarskoj godini ili dijelu godine na koji se odnosi obveza na temelju članka 4., zaokruženo na najbliža tri decimalna mjesta, ~~u~~ i
- „broj ~~novih lakih gospodarskih~~ \boxtimes novoregistriranih \boxtimes vozila” znači broj \boxtimes novih osobnih automobila ili \boxtimes novih lakih gospodarskih vozila \Rightarrow brojanih zasebno \Leftarrow koje je on proizveo i koji su registrirani u ~~toj godini~~ \boxtimes tom razdoblju \boxtimes u skladu s kriterijima za postupno uvođenje iz članka 4. stavka 3.

~~3. Komisija utvrđuje detaljne postupke za naplatu premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 14. stavka 2.~~

~~4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Europske unije.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~Članak 9.~~

~~Premija za prekomjerne emisije~~

~~1. Za svaku kalendarsku godinu od 2012. dalje za koju su prosječne specifične emisije CO₂ jednog proizvođača veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija u toj godini, Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije za proizvođača ili, u slučaju udruženja, voditelja udruženja.~~

~~2. Premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. izračunava se primjenom sljedeće formule:~~

~~(a) od 2012. do 2018.:~~

~~i. Kad prosječne specifične emisije CO₂ jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za više od 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{Prekomjerne emisije} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{broj novih osobnih automobila}$$~~

~~ii. Kad prosječne specifične emisije CO₂ jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za više od 2 g CO₂/km, ali ne više od 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{Prekomjerne emisije} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{broj novih osobnih automobila}$$~~

~~iii. Kad prosječne specifične emisije CO₂ jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za više od 1 g CO₂/km, ali ne više od 2 g CO₂/km:~~

~~[(Prekomjerne emisije - 1 g CO₂/km) × 15 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 5 EUR/g CO₂/km] × broj novih osobnih automobila.~~

~~iv. Kad prosječne specifične emisije CO₂ jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za najviše 1 g CO₂/km:~~

~~(Prekomjerne emisije × 5 EUR/g CO₂/km) × broj novih osobnih automobila.~~

~~(b) Od 2019.:~~

~~(Prekomjerne emisije × 95 EUR/g CO₂/km) × broj novih osobnih automobila.~~

U smislu ovog članka, „prekomjerne emisije”, utvrđene na način iz članka 4., znači pozitivan broj grama po kilogramu za koji su prosječne specifične emisije dotičnog proizvođača uzimajući u obzir smanjenje emisija CO₂ zbog odobrenih inovativnih tehnologija bile veće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija u dotičnoj kalendarskoj godini zaokruženo na tri decimalna mjesta; a „broj novih osobnih automobila” znači broj novih osobnih automobila koje je on proizveo i koji su registrirani u toj godini u skladu s kriterijima za postupno uvođenje predviđenim u članku 4.

↓ 333/2014 članak 1. stavak 7.

3. Komisija određuje načine za naplatu premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. putem provedbenih akata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka ~~14.~~15 stavka 2.

↓ 443/2009 (prilagođeno)

4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Europske uUnije.

~~Članak 10.~~

Objavljivanje učinkovitosti proizvođača

~~1. Do 31. listopada svake godine, počevši od 2011., Komisija objavljuje popis u kojem za svakog proizvođača navodi:~~

~~(a) njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu;~~

~~(b) njegove prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini;~~

~~(c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu;~~

~~(d) prosječne specifične emisije CO₂ za sve nove osobne automobile u Zajednici u prethodnoj kalendarskoj godini; i~~

~~(e) prosječnu masu svih novih osobnih automobila u Zajednici u prethodnoj kalendarskoj godini.~~

~~2. Od 31. listopada 2013. u popisu koji se objavljuje sukladno članku 1. navodi se i je li proizvođač zadovoljio uvjete članka 4. u pogledu prethodne kalendarske godine.~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)
⇒ novo

Članak ~~10~~.9.

Objavljivanje učinkovitosti proizvođača

1. Do 31. listopada ~~2013. i 31. listopada~~ svake ~~sljedeće~~ godine, Komisija u provedbenim aktima objavljuje popis u kojem ~~za svakog proizvođača~~ navodi:
- (a) za svakog proizvođača njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu;
 - (b) za svakog proizvođača njegove prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini;
 - (c) razliku između ~~njegovih~~ prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu;
 - (d) prosječne specifične emisije CO₂ za ~~sve~~ sve nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila registrirana u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini;
 - (e) prosječnu masu u voznom stanju svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini do 31. prosinca 2020. .

↓ novo

- (f) prosječnu ispitnu masu svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

2. ~~Od 31. listopada 2015. u~~ U popisu koji se objavljuje sukladno članku 1. navodi se i je li proizvođač ispunio zahtjeve iz članka 4. za prethodnu kalendarsku godinu.

↓ novo

3. U popisu iz stavka 1., koji treba objaviti do 31. listopada 2022., navodi se sljedeće:
- (a) ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2025. i 2030. iz članka 1. stavaka 4. i 5. koje je izračunala Komisija u skladu s točkama 6.1.1. i 6.1.2. dijelova A i B Priloga I.;
 - (b) vrijednosti za a_{2021} , a_{2025} i a_{2030} koje je izračunala Komisija u skladu s točkom 6.2. dijelova A i B Priloga I.

Članak ~~11~~10.

Izuzeca za određene proizvođače

1. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s Prilogom I. može podnijeti proizvođač koji je proizveo manje od 10 000 novih osobnih automobila ili 22 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini i koji:
 - (a) nije dio skupine povezanih proizvođača~~z~~ ili
 - (b) je dio skupine povezanih proizvođača koja je ukupno odgovorna za manje od 10 000 novih osobnih automobila ili 22 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini~~z~~ ili
 - (c) je dio skupine povezanih proizvođača, ali posluje u vlastitim proizvodnim pogonima i ima vlastiti projektni centar.
2. Zahtjev za izuzeće iz stavka 1. može se odobriti na najdulje pet kalendarskih godina i može se produljiti . Zahtjev se podnosi Komisiji i uključuje:
 - (a) ~~naziv~~ ime proizvođača i ime osobe za kontakt;
 - (b) dokaz da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće iz stavka 1.;
 - (c) pojedinosti o osobnim automobilima ili lakim gospodarskim vozilima koje proizvodi, uključujući ispitnu masu i specifične emisije CO₂ tih osobnih automobila ili lakih gospodarskih vozila~~z~~ i
 - (d) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u skladu s potencijalom proizvođača za smanjivanje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da se uzmu u obzir sva obilježja tržišta za tip proizvedenog osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila.
3. Ako Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da pritom uzme u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog ~~automobila~~ lakoga gospodarskoga vozila , Komisija proizvođaču odobrava izuzeće. Zahtjev se podnosi najkasnije do 31. listopada prve godine u kojoj se izuzeće primjenjuje.
- ~~4. Proizvođač koji podliježe izuzeću u skladu s ovim člankom odmah obavještava Komisiju o svakoj promjeni koja ima ili bi mogla imati utjecaja na njegovu mogućnost ostvarivanja prava na izuzeće.~~
- ~~5. Ako Komisija smatra, na temelju obavijesti iz stavka 4. ili na nekoj drugoj osnovi, da proizvođač više ne ispunjava uvjete za izuzeće, ona odobreno izuzeće opoziva s učinkom od 1. siječnja sljedeće kalendarske godine i o tome obavještava proizvođača.~~
- ~~6. Ako proizvođač ne dostigne ciljnu vrijednost svojih specifičnih emisija, Komisija mu zaračunava premiju za prekomjerne emisije kako je predviđeno u članku 9.~~

~~7. Komisija donosi pravila za dopunjavanje stavaka 1. do 6. ovog članka o, inter alia, tumačenju kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća, o sadržaju zahtjeva, te o sadržaju i procjeni programa za smanjivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂, putem delegiranih akata u skladu s člankom 15. i prema uvjetima utvrđenim u člancima 16. i 17.~~

~~8. Zahtjevi za izuzeće, uključujući podatke koji ga potkrepljuju, obavijesti iz stavka 4., opozivi iz stavka 5., eventualno uvođenje premije za prekomjerne emisije iz stavka 6. i akti doneseni u skladu sa stavkom 7. javno su dostupni u skladu s Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

⇒ novo

~~Članak 11.~~

~~Izuzeća za određene proizvođače~~

~~1. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunate u skladu s Prilogom I. može podnijeti proizvođač koji je odgovoran za manje od 10 000 novih osobnih automobila registriranih u Zajednici u kalendarskoj godini i:~~

- ~~(a) nije dio skupine povezanih proizvođača; ili~~
- ~~(b) dio je skupine povezanih proizvođača koja je odgovorna za ukupno manje od 10 000 novih osobnih automobila registriranih u Zajednici u kalendarskoj godini; ili~~
- ~~(c) dio je skupine povezanih proizvođača, ali posluje u vlastitim objektima i ima vlastiti konstrukcijski centar.~~

~~2. Zahtjev za izuzeće iz stavka 1. može se odobriti na najdulje pet kalendarskih godina. Zahtjev se podnosi Komisiji i obuhvaća:~~

- ~~(a) naziv proizvođača i ime osobe za kontakt;~~
- ~~(b) dokaz da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće iz stavka 1.;~~
- ~~(c) pojedinosti o osobnim automobilima koje proizvodi, uključujući masu i specifične emisije CO₂ tih osobnih automobila; i~~
- ~~(d) ciljnu vrijednost specifičnih emisija s potencijalom proizvođača za smanjenje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjenje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da se uzmu u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila.~~

~~3. Kad Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjenje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da uzima u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila, Komisija proizvođaču odobrava izuzeće.~~

4. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija ~~izračunate~~ izračunane u skladu s ~~⇒ točkama od 1. do 4. dijela A~~ ⇒ Prilogom ~~Priloga I.~~ Priloga I. može podnijeti

⁴⁴ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za 10 000 do 300 000 novih osobnih vozila registriranih u ~~Zajednici~~ Uniji u kalendarskoj godini.

Zahtjev podnosi proizvođač za sebe ili za sebe zajedno sa svojim povezanim poduzećima. Zahtjev se podnosi Komisiji i obuhvaća:

(a) sve podatke iz stavka 2. točaka (a) i (c) uključujući, kad su relevantni, i podatke o povezanim poduzećima;

↓ 333/2014 članak 1. stavak 8. točka (b) (prilagođeno)

~~(b) ako je zahtjev povezan s Prilogom I. točkom 1. podtočkama (a) i (b), ciljnu vrijednost koja je 25 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ u 2007. godini ili, kad se jedan zahtjev podnosi za veći broj povezanih poduzeća, prosječno 25 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ tih poduzeća u 2007. godini;~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 8. točka (c)

~~(be) ako je zahtjev povezan s Prilogom I. točkom 1. podtočkom (c),~~ ciljnu vrijednost koja je 45 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ u 2007. godini ili, kad se jedan zahtjev podnosi za veći broj povezanih poduzeća, prosječno 45 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ tih poduzeća u 2007. godini.

↓ 443/2009

Ako podaci o prosječnim specifičnim emisija CO₂ proizvođača za 2007. godinu ne postoje, Komisija utvrđuje ekvivalentnu ciljnu vrijednost smanjenja na temelju najboljih dostupnih tehnologija za smanjenje emisija CO₂ koje se primjenjuju u osobnim automobilima usporedive mase, s tim da uzima u obzir obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila. Tu ciljnu vrijednost podnositelj zahtjeva koristi u smislu točke (b).

Komisija proizvođaču odobrava izuzeće kad se dokaže da su zadovoljeni kriteriji za izuzeće iz ovog stavka.

5. Proizvođač koji podliježe izuzeću u skladu s ovim člankom odmah obavješćuje Komisiju o svakoj promjeni koja ima ili bi mogla imati utjecaja na njegovu mogućnost ostvarivanja prava na izuzeće.
6. Ako Komisija smatra, na temelju obavijesti iz stavka 5. ili na nekoj drugoj osnovi, da proizvođač više ne ispunjava uvjete za izuzeće, ona odobreno izuzeće opoziva s učinkom od 1. siječnja sljedeće kalendarske godine i o tome obavješćuje proizvođača.
7. Ako proizvođač ne dostigne ciljnu vrijednost svojih specifičnih emisija, Komisija mu zaračunava premiju za prekomjerne emisije kako je predviđeno u članku ~~9~~8.

↓ 333/2014 članak 1. stavak 8.
točka (d)

8. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom ~~14.a~~16. o utvrđivanju pravila za dopunjavanje stavaka od 1. do 7. ovog članka, u pogledu tumačenja kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća, sadržaja zahtjeva te sadržaja i procjene programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂.
-

↓ 443/2009 (prilagođeno)

9. Zahtjevi za izuzeće, uključujući podatke koji ga potkrjepljuju, obavijesti iz stavka 5., ukidanje iz stavka 6., eventualno uvođenje premije za prekomjerne emisije iz stavka 7. i mjere donesene u skladu sa stavkom 8. javno su dostupni u skladu s Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća ~~od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije~~⁴⁵.

~~Članak 11.12~~

Eko-inovacije

↓ 333/2014 članak 1. stavak 9.
točka (a)
⇒ novo

1. Nakon što dobavljač ili proizvođač podnesu zahtjev, razmatraju se uštede CO₂ koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija”).

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

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju ⇒ prosječnih ⇐ ~~ciljne vrijednosti~~ specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 7 g CO₂/km.

↓ novo

Komisija može prilagoditi to ograničenje s učinkom od 2025. Te se prilagodbe provode delegiranim aktima u skladu s člankom 16.

⁴⁵ Uredba (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije (SL L 145, 31.5.2001., str. 43.).

↓ 443/2009 (prilagođeno)
→₁ 333/2014 članak 1. stavak 9.
točka (b)
⇒ novo

2. →₁ Komisija putem provedbenih akata donosi detaljne odredbe o postupku odobravanja inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka ~~15.14~~ stavka 2. ove Uredbe. ← Te se detaljne odredbe temelje na sljedećim kriterijima za inovativne tehnologije:
- (a) dobavljač ili proizvođač ~~moraju~~ snositi odgovornost za uštede CO₂ koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija;
 - (b) inovativne tehnologije moraju dati provjereni doprinos smanjivanju CO₂;
 - (c) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene standardiziranim ispitnim ciklusom mjerenja CO₂;
 - (d) ~~niti~~ ☒ inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene ☒ obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO₂/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa ~~Zajednice~~ ☒ Unije ☒ . ⇒ S učinkom od 1. siječnja 2025. taj se kriterij ne primjenjuje u odnosu na poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava. ←

↓ 333/2014 članak 1. stavak 9
točka (c)

3. Dobavljač ili proizvođač koji podnosi zahtjev za mjeru koju treba odobriti kao inovativnu tehnologiju ili paket inovativnih tehnologija Komisiji dostavlja izvješće, uključujući i izvješće o verifikaciji koje sastavlja neovisno i ovlašteno tijelo. U slučaju moguće interakcije te mjere s drugom već odobrenom inovativnom tehnologijom ili drugim već odobrenim paketom inovativnih tehnologija, u izvješću se obvezno spominje ta interakcija, a u izvješću o verifikaciji ocjenjuje se u kojoj mjeri ta interakcija mijenja smanjenje koje se ostvaruje svakom od mjera.

↓ 443/2009

4. Komisija ovjerava smanjenje ostvareno na temelju kriterija utvrđenih u stavku 2.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 12~~

~~Eko-inovacije~~

↓ 253/2014 članak 1. stavak 4. točka (a) (prilagođeno)

~~1. Nakon što isporučitelj ili proizvođač podnese zahtjev, razmatraju se uštede CO₂ koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija“).~~

~~Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju ciljne vrijednosti specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 članak 1. stavak 4. točka (b) (prilagođeno)

~~2. Komisija provedbenim aktima donosi detaljne odredbe za postupak odobravanja inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija iz stavka 1. do 31. prosinca 2012. Ti se provedbeni akti donose u skladu postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe. Te su detaljne odredbe u skladu s odredbama utvrđenima prema članku 12. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 443/2009 i temelje se na sljedećim kriterijima za inovativne tehnologije:~~

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~(a) dobavljač ili proizvođač moraju snositi odgovornost za uštede CO₂ koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija;~~

~~(b) inovativne tehnologije moraju dati provjereni doprinos smanjivanju CO₂;~~

~~(c) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene standardiziranim ispitnim ciklusom mjerenja CO₂, niti obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO₂/km iz članka 1. Uredbe (EZ) br. 443/2009, niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Zajednice.~~

~~3. Isporučitelj ili proizvođač koji podnosi zahtjev za mjeru koju treba odobriti kao inovativnu tehnologiju Komisiji dostavlja izvješće, uključujući i izvješće o verifikaciji koju sastavlja neovisno ovlašteno tijelo. U slučaju eventualne interakcije između te mjere s drugom već odobrenom inovativnom tehnologijom, u izvješću se obvezno spominje ta interakcija, a u izvješću o verifikaciji ocjenjuje se u kojem obimu ta interakcija modificira smanjenje koje se ostvaruje svakom od mjera.~~

~~4. Komisija ovjerava smanjenje ostvareno na temelju kriterija utvrđenih u stavku 2.~~

↓ novo

Članak 12.

Stvarne emisije CO₂ i potrošnja energije

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. Ona osigurava da se javnost obavješćuje o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.

2. Komisija u tu svrhu osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje pouzdane anonimizirane podatke o stvarnim emisijama CO₂ i potrošnji energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila.
3. Komisija može provedbenim aktima donijeti mjere iz ovog članka u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.

↓ 443/2009 (prilagođeno)

Članak 13.

~~Preispitivanje i izvješće~~ ☒ Prilagodba vrijednosti M₀ i TM₀ ☒

~~1. 2010. godine Komisija dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u kojem daje pregled ostvarenog napretka prema provedbi integriranog pristupa Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz lakih vozila.~~

↓ novo

1. Vrijednosti M₀ i TM₀ iz dijelova A i B Priloga I. prilagođavaju se kako slijedi:

↓ 443/2009 (prilagođeno)
⇒ novo

~~2. (a) Do 31. listopada 2014. ☒ 2020. ☒ i zatim svake tri godine, donose se mjere za izmjenu Priloga I. kojima se~~ vrijednost M₀ ~~iz tog Priloga prilagođava~~ ☒ u točkama od 1. do 5. dijela A Priloga I. prilagođava se ☒ prosječnoj masi ⇒ u voznom stanju ⇐ novih osobnih automobila u prethodne tri kalendarske godine ⇒ 2017., 2018. i 2019. Ta nova vrijednost M₀ primjenjuje se od 1. siječnja 2022. do 31. prosinca 2024.; ⇐

↓ novo

(b) do 31. listopada 2022. vrijednost M₀ u točkama od 1. do 5. dijela B Priloga I. prilagođava se prosječnoj masi u voznom stanju novih lakih gospodarskih vozila u prethodne tri kalendarske godine 2019., 2020. i 2021. Ta nova vrijednost M₀ primjenjuje se 2024.;

(c) do 31. listopada 2022. indikativna vrijednost TM₀ za 2025. određuje se kao odgovarajuća prosječna ispitna masa novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila 2021.;

(d) do 31. listopada 2024. i svake druge godine nakon toga vrijednosti TM₀ u dijelovima A i B Priloga I. prilagođavaju se odgovarajućoj prosječnoj ispitnoj masi novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila u prethodne dvije kalendarske godine počevši od 2022. i 2023. Nova odgovarajuća vrijednost TM₀ primjenjuje se od 1. siječnja te kalendarske godine nakon datuma prilagodbe.

↓ 443/2009

~~Te mjere prvi put stupaju na snagu 1. siječnja 2016. i zatim svake tri godine.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 10.
točka (a) (prilagođeno)

2. Komisija putem delegiranih akata donosi ~~te~~ mjere iz stavka 1. u skladu s člankom 16.14.a.

↓ 510/2011

Članak ~~13~~ 14. Revizija i izvješće

↓ novo

1. Komisija 2024. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, kojemu će se, prema potrebi, priložiti prijedlog za izmjenu Uredbe. U izvješću će se, među ostalim, razmotriti stvarna reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama te uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁶.

↓ 253/2014 članak 1. stavak 5.
točka (a) (prilagođeno)

~~1. Komisija do 31. prosinca 2015. provodi reviziju ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te ovdje određenih modaliteta kao i drugih aspekata ove Uredbe kako bi ustanovila ciljne vrijednosti emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila za razdoblje nakon 2020. U tom pogledu, procjena potrebne stope smanjenja mora biti u skladu s dugoročnim klimatskim ciljevima Unije i implikacijama za razvoj troškovno učinkovite tehnologije smanjenja CO₂ za laka gospodarska vozila. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima te revizije. To izvješće uključuje sve odgovarajuće prijedloge izmjena ove Uredbe, uključujući moguće određivanje realnog i ostvarivog cilja na temelju sveobuhvatne procjene učinka koja će razmotriti neprekidnu konkurentnost industrije lakih gospodarskih vozila i s njom povezanih zavisnih industrija. Prilikom razvoja tih prijedloga Komisija osigurava da su što neutralniji sa stajališta tržišnog natjecanja te da su socijalno pravični i održivi.~~

⁴⁶ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.)

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~2. U svrhu postizanja ciljne vrijednosti predviđene za 2020. godinu, Komisija prema potrebi do 2014. podnosi prijedloge Europskom Parlamentu i Vijeću za uvrštenje u ovu Uredbu vozila kategorije N₂ i M₂ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i vozila na koja se proširuje homologacija u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007.~~

~~3. Nakon procjene učinaka, Komisija do 2014. godine objavljuje izvješće o dostupnosti podataka o otisku i korisnoj nosivosti i njihovoj primjeni kao parametra korisnosti za utvrđivanje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i, prema potrebi, Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog za izmjenu Priloga I. u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom.~~

~~5. Do 31. listopada 2016. i zatim svake tri godine, Komisija izmjenjuje Prilog I. donošenjem delegiranih akata u skladu s člankom 15. i prema uvjetima utvrđenim u člancima 16. i 17. radi prilagodavanja vrijednosti M₀, koje su u njima navedene, prosječnoj masi novih lakih gospodarskih vozila iz prethodne tri kalendarske godine.~~

~~Te se izmjene prvi put počinju primjenjivati 1. siječnja 2018. i potom svake tri godine.~~

~~4. Do 31. prosinca 2011. Komisija utvrđuje postupak za dobivanje reprezentativnih vrijednosti emisija CO₂, učinkovitosti goriva i mase dovršenih vozila, pri čemu osigurava da proizvođač osnovnog vozila pravovremeno ima pristup podacima o masi i specifičnim emisijama CO₂ dovršenog vozila.~~

~~6. Komisija uvrštava laka gospodarska vozila u reviziju postupaka za mjerenje emisija CO₂ u skladu s člankom 13. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 443/2009.~~

~~Komisija uvrštava laka gospodarska vozila u reviziju Direktive 2007/46/EZ u skladu s člankom 13. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

⇒ novo

~~3.2. Od 2012. godine Komisija ⇒ uzima u obzir procjene provedene u skladu s člankom 12. i može, prema potrebi, ⇐ provodi procjenu utjecaja kako bi do 2014. godine, kako se predviđa člankom 14. stavkom 3. Uredbe br. 715/2007, preispitala preispitati postupke za mjerenje emisija CO₂ utvrđene u toj Uredbi ☒ (EZ) br. 715/2007 ☒ . Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagodavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnog ponašanja automobila u pogledu ⇒ stvarnih ⇐ emisija CO₂ automobila ☒ i lakih gospodarskih vozila ☒ i kako bi se odobrene inovativne tehnologije iz članka 12. mogle integrirati u ispitni ciklus. Komisija osigurava da se ti postupci kasnije redovito preispitaju.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~4. Do 2010. Komisija preispituje Direktivu 2007/46/EZ kako bi svaki tip/varijanta/verzija odgovarala jedinstvenom kompletu inovativnih tehnologija.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 10.
točka (c) (prilagođeno)

~~5. Komisija najkasnije 31. prosinca 2015. preispituje ciljne vrijednosti specifičnih emisija i modalitete koji su utvrđeni u ovoj Uredbi, kao i druge aspekte ove Uredbe, uključujući je li parametar korisnosti i dalje potreban i jesu li masa ili otisak održiviji parametar korisnosti, kako bi utvrdila ciljne vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile za razdoblje nakon 2020. U tom pogledu, procjena nužne stope smanjenja u skladu je s dugoročnim klimatskim ciljevima Unije i učincima na razvoj troškovno učinkovite tehnologije smanjenja CO₂ za automobile. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima te revizije. To izvješće uključuje sve odgovarajuće prijedloge izmjena ove Uredbe, uključujući moguće određivanje realističnog i ostvarivog cilja na temelju sveobuhvatne procjene utjecaja koja će razmotriti nastavak konkurentnosti automobilske industrije i o njoj ovisnih industrija. Prilikom razvoja tih prijedloga Komisija osigurava da su što neutralniji sa stajališta tržišnog natjecanja te da su socijalno pravični i održivi.~~

↓ 443/2009 (prilagođeno)

~~6. Nakon procjene utjecaja, Komisija do 2014. godine objavljuje izvješće o dostupnosti podataka o otisku i njegovoj primjeni kao parametra korisnosti za utvrđivanje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i prema potrebi Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog za izmjenu Priloga I.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 10.
točka (d) (prilagođeno)
⇒ novo

~~73.~~ Komisija putem provedbenih akata određuje parametre korelacije koji su potrebni u svrhu odražavanja svake promjene u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO₂ iz Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Uredbe (EZ) br. 692/2008 ⇒ te, prema potrebi, Uredbe (EU) 2017/1151 ⇐ . Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka ~~14.~~15. stavka 2. ove Uredbe.

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom ~~14.a~~ 16. radi usklađenja formula navedenih u Prilogu I., koristeći metodologiju donesenu u skladu s prvim podstavkom, istodobno osiguravajući da stari i novi ispitni postupci predviđaju zahtjeve za smanjenje usporedive strogosti za proizvođače i vozila različite korisnosti.

↓ 253/2014 članak 1. stavak 5.
točka (b)

~~Komisija provedbenim aktima određuje potrebne parametre korelacije koji su potrebni za odražavanje svake promjene u regulatornom ispitnom postupku iz Uredbe (EZ) br. 715/2007 i~~

~~Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 za mjerenje specifičnih emisija CO₂⁴⁷. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe.~~

~~Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15. i podložno uvjetima utvrđenim u članku 16. i članku 17. radi prilagodavanja formula određenih u Prilogu I., korištenjem metodologije donesene na temelju prvog podstavka, istodobno osiguravajući da su u starim i novim ispitnim postupcima utvrđeni jednako strogi uvjeti smanjenja za proizvođače i vozila različite namjene.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 11.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~Članak 15.44~~

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za ~~klimatske promjene~~ ☒ energetske unije ☒ osnovan [člankom ~~9.37.~~] ~~Odluke br. 280/2004/EZ~~ ☒ [Uredbe (EU) [...]] ☒ Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁸ ⇒⁴⁹ ⇐. Navedeni Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁰.
2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Ako Odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

↓ 510/2011 (prilagođeno)

~~Članak 14.~~

Postupak odbora

1. ~~Komisiji u radu pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan prema članku 9. Odluke br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o mehanizmu za praćenje emisija stakleničkih plinova u Zajednici i za provedbu Kyotskog protokola⁵¹. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.~~
2. ~~Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011~~

⁴⁷ Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

⁴⁸ Odluka br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o mehanizmu za praćenje stakleničkih plinova u Zajednici i za provedbu Kyotskog protokola (SL L 49, 19.2.2004., str. 1.).

⁴⁹ Uredba (EU) [.../...] Europskog parlamenta i Vijeća o upravljanju energetskom unijom (SL L ..., ...).

⁵⁰ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

⁵¹ SL L 49, 19.2.2004., str. 1.

↓ 253/2014 članak 1. stavak 6.
(prilagođeno)

~~2.a Ako odbor iz stavka 1. ne donese mišljenje, Komisija ne donosi naert provedbenog akta, nego se primjenjuje treći podstavak članka 5. stavka 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.~~

↓ 333/2014 članak 1. stavak 12.
(prilagođeno)
⇒ novo

Članak ~~14.~~16.

Izvršavanje ovlasti

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

~~2.1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 7. stavka 7. članka 8. stavka 9. drugog podstavka, članka ~~11.~~10. stavka 8. ⇒ članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka ⇐, članka 13. stavka 2. ~~trećeg podstavka~~ i članka ~~13.~~14. stavka 3. drugog podstavka dodjeljuje se Komisiji na ~~razdoblje od pet godina počevši od 8. travnja 2014~~ ⇒ neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe] ⇐. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti automatski se produljuje za razdoblja jednako trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.~~

~~3.2. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8. stavka 9. članka 7. stavka 7. drugog podstavka, članka ~~11.~~10. stavka 8. ⇒ članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, ⇐ članka 13. stavka 2. ~~trećeg podstavka~~ i članka ~~13.~~14. stavka 3. drugog podstavka. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.~~

~~4.3. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.~~

~~5.4. Delegirani akt donesen na temelju članka 8. stavka 9. članka 7. stavka 7. drugog podstavka, članka ~~11.~~10. stavka 8., ⇒ članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, ⇐ članka 13. stavka 2. ~~trećeg podstavka~~ i članka ~~13.~~14. stavka 3. drugog podstavka stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.~~

- ~~1. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 9., drugog podstavka, članka 11. stavka 7., članka 13. stavka 5. i članka 13. stavka 6., četvrtog podstavka, dodjeljuje se Komisiji za razdoblje od 5 godina, počevši od 3. lipnja 2011. Komisija sastavlja izvješće o delegiranoj ovlašt najmanje šest mjeseci prije završetka navedenog petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlašt automatski se produžuje za jednako duga razdoblja, osim u slučaju da tu ovlašt Europski parlament ili Vijeće ukine u skladu s člankom 16.~~
- ~~2. Čim Komisija donese delegirani akt, ona ga istovremeno dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću.~~
- ~~3. Ovlašt za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji prema uvjetima iz članka 16. i 17.~~

~~Članak 16.~~

~~Ukidanje delegirane ovlašt~~

- ~~1. Europski parlament ili Vijeće može delegiranu ovlašt iz članka 8. stavka 9., drugog podstavka, članka 11. stavka 7., članka 13. stavka 5. i članka 13. stavka 6., četvrtoga podstavka ukinuti u svakom trenutku.~~
- ~~2. Institucija koja je započela interni postupak odlučivanja o eventualnom oduzimanju delegirane ovlašt nastoji u razumnom roku prije donošenja konačne odluke o tome obavijestiti ostale institucije i Komisiju, navodeći pritom delegiranu ovlašt koja bi mogla biti ukinuta i moguće razloge za to ukidanje.~~
- ~~3. Odlukom o ukidanju ovlašt prestaju važiti ovlašt navedene u toj odluci. Ta odluka proizvodi pravne učinke odmah ili od datuma navedenog u odluci. Odluka se objavljuje u *Službenom listu Europske unije*.~~

~~Članak 17.~~

~~Prigovori na delegirane akte~~

- ~~1. Europski parlament i Vijeće mogu uložiti prigovor na delegirani akt u roku od dva mjeseca od datuma notifikacije.~~
~~Na inicijativu Europskoga parlamenta i Vijeća navedeni se rok produžuje za dva mjeseca.~~
- ~~2. Ako po isteku roka iz stavka 1. ni Europski parlament ni Vijeće ne ulože prigovor na delegirani akt, taj se akt objavljuje u *Službenom listu Europske unije* i stupa na snagu na datum koji se u njemu navede.~~
~~Delegirani akt može se objaviti u *Službenom listu Europske unije* i stupiti na snagu prije isteka toga roka ako i Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju da nemaju namjeru uložiti prigovor.~~
- ~~3. Ako Europski parlament ili Vijeće uloži prigovor na delegirani akt u roku iz stavka 1., taj akt ne stupa na snagu. Institucija koja uloži prigovor obrazlaže razloge za prigovor na delegirani akt.~~

↓ novo

Članak 17.

Izmjena Uredbe (EZ) br. 715/2007

U Uredbu (EZ) br. 715/2007 umeće se sljedeći članak 11.a:

„Članak 11.a

Sukladnost u uporabi emisija CO₂ i potrošnje goriva

1. Podložno donošenju i stupanju na snagu postupaka iz stavka 2. homologacijska tijela na temelju primjerenih i reprezentativnih uzoraka provjeravaju jesu li vozila koja su u uporabi i kojima su dodijelila homologaciju sukladna s vrijednostima emisija CO₂ i potrošnje goriva zabilježenima u certifikatima o sukladnosti.
2. Komisija donosi provedbene akte u skladu s člankom 15. kako bi odredila postupke za provjeru sukladnosti u uporabi lakih vozila s obzirom na vrijednosti CO₂ i potrošnje goriva iz certifikata.”

↓ 443/2009 (prilagođeno)

Članak ~~15~~.18.

Stavljanje izvan snage

~~Odluka br. 1753/2000/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2010.~~

~~Međutim, članci 4., 9. i 10. te Odluke i dalje se primjenjuju dok Komisija Europskom parlamentu ne dostavi izvješće o podacima praćenja za kalendarsku godinu 2009.~~

↓ novo

Uredbe (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 stavljaju se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020.

Upućivanja na uredbe stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.

↓ 443/2009 (prilagođeno)

⇒ novo

Članak ~~16~~.19.

Stupanje na snagu

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

⇒ Primjenjuje se od 1. siječnja 2020. ⇐

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

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

**ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ ZA PRIJEDLOGE S UTJECAJEM
NA PRORAČUN OGRANIČENIM ISKLJUČIVO NA PRIHODOVNU STRANU**

1. NAZIV PRIJEDLOGA:

Uredba Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz lakih vozila (preinaka).

2. PRORAČUNSKJE LINIJE:

Poglavlje i članak: Proračunsko poglavlje 71 – Novčane i ugovorne kazne, proračunska stavka 7 1 9 1 – Ostale nenamjenske novčane i ugovorne kazne

Iznos predviđen u proračunu za dotičnu godinu: p. m. (vidjeti odjeljak 5.)

3. FINANCIJSKI UTJECAJ

- Prijedlog nema financijski utjecaj.
- Prijedlog nema financijski utjecaj na rashode, ali ima sljedeći financijski utjecaj na prihode:

(u milijunima EUR, do jednog decimalnog mjesta)

Proračunska linija	Prihodi ⁵²
Proračunsko poglavlje 71 – Novčane i ugovorne kazne, proračunska stavka 7 1 9 1 – Ostale nenamjenske novčane i ugovorne kazne	p.m. (vidjeti odjeljak 5.)

4. MJERE ZA SPRJEČAVANJE PRIJEVARA

Uz primjenu Financijske uredbe kako bi se spriječile prijevare i nepravilnosti, kao dio godišnjeg postupka praćenja i izvješćivanja provodit će se kontrola kvalitete i provjera dostavljenih podataka.

5. OSTALE NAPOMENE

U skladu s člankom 8. Prijedloga Komisija proizvođaču ili, u slučaju udruženja proizvođača, voditelju udruženja zaračunava premiju za prekomjerne emisije ako

⁵² Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (poljoprivredne pristojbe, pristojbe na šećer, carine), navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, odnosno bruto iznosi umanjeni za 20 % na ime troškova naplate.

prosječne specifične emisije CO₂ premaše njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija. Taj je postupak u skladu s člankom 9. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 443/2009⁵³ i s člankom 9. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 510/2011⁵⁴ koje su trenutačno na snazi i koje se sjedinjuju i zamjenjuju novim zakonodavstvom. Metode za naplatu premija za prekomjerne emisije utvrđene su u Odluci Komisije 2012/100/EU⁵⁵ i Odluci Komisije 2012/99/EU⁵⁶.

Budući da će se prihod ostvariti samo ako proizvođač premaši svoju ciljnu vrijednost specifičnih emisija, nije moguće predvidjeti hoće li biti prihoda i, ako ih bude, utvrditi njihov iznos.

53 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>
54 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>
55 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>
56 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>