



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

**Strasbourg, 17. travnja 2019.
(OR. en)**

**2017/0293 (COD)
LEX 1908**

**PE-CONS 6/1/19
REV 1**

**CLIMA 13
ENV 33
TRANS 15
MI 28
CODEC 83**

**UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA O UTVRĐIVANJU STANDARDNIH
VRIJEDNOSTI EMISIJA CO₂ ZA NOVE OSOBNE AUTOMOBILE I ZA NOVA LAKA
GOSPODARSKA VOZILA TE O STAVLJANJU IZVAN SNAGE UREDBI (EZ) BR. 443/2009 I
(EU) BR. 510/2011 (PREINAKA)**

UREDBA (EU) 2019/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 17. travnja 2019.

o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂
za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila
te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011

(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 odbora¹,
nakon savjetovanja s Odborom regija,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 227, 28.6.2018., str. 52.

² Stajalište Europskog parlamenta od 27. ožujka 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 15. travnja 2019.

budući da:

- (1) Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ te Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća² značajno su izmijenjene nekoliko puta. S obzirom na daljnje izmjene te bi uredbe radi jasnoće trebalo preinačiti.
- (2) Kako bi se osigurao koherentan i učinkovit prelazak nakon preinake i stavljanja izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011, ova bi se Uredba trebala primjenjivati od 1. siječnja 2020. Međutim, primjereno je do 2024. zadržati nepromijenjene standardne vrijednosti emisija CO₂ i postupke provedbe za postizanje tih vrijednosti kako su utvrđene u tim uredbama.

¹ 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.).

² 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.).

- (3) Pariškim sporazumom¹ utvrđuje se, među ostalim, dugoročni cilj u skladu s ciljem da se povećanje globalne prosječne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju te da se ulažu napor da se to povećanje zadrži na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Najnovije znanstvene spoznaje iz posebnog izvješća Međuvladina panela o klimatskim promjenama (IPCC) o učinku globalnog zatopljenja od 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju i povezanih globalnih kretanja emisija stakleničkih plinova nedvosmisleno potvrđuju negativne učinke klimatskih promjena. U tom se posebnom izvješću zaključuje da je za ograničavanje globalnog zatopljenja ključno smanjenje emisija u svim sektorima.
- (4) Kako bi se doprinijelo ciljevima Pariškog sporazuma, potrebno je ubrzati transformaciju cjelokupnog prometnog sektora prema nultoj stopi emisija, uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 28. studenoga 2018. pod naslovom „Čist planet za sve – Europska strateška dugoročna vizija za prosperitetno, moderno, konkurentno i klimatski neutralno gospodarstvo”, u kojoj se iznosi vizija potrebne gospodarske i društvene transformacije, uz angažman svih sektora gospodarstva i društva u prelasku na nultu neto stopu emisija stakleničkih plinova do 2050. Također je potrebno bez odgode drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje znatno štete našem zdravlju i okolišu. Emisije iz vozila s konvencionalnim motorima s unutarnjim izgaranjem trebat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Na tržište će se trebati staviti vozila s nultim i niskim emisijama i na njemu steći znatni udio do 2030. U razdoblju nakon 2030. bit će potrebna daljnja smanjenja emisija CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila.

¹ SL L 282, 19.10.2016., str. 4.

- (5) U komunikacijama Komisije od 31. svibnja 2017. pod naslovom „Europa u pokretu – Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve” i 8. studenoga 2017. pod naslovom „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija: Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike” ističe se da su standardne vrijednosti emisija CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila snažan pokretač inovacija i učinkovitosti te će doprinijeti jačanju konkurentnosti automobilske industrije i pripremiti teren za vozila s nultim i niskim emisijama na tehnološki neutralan način.
- (6) Ovom se Uredbom predviđa jasan put za smanjenje emisija CO₂ iz sektora cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu do 2030. za najmanje 40 % u odnosu na 1990., kako je prihvaćeno u zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. te odobreno kao planirani nacionalno utvrđen doprinos Unije i njezinih država članica u okviru Pariškog sporazuma na sastanku Vijeća za okoliš 6. ožujka 2015.

- (7) Uredbom (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća¹ utvrđuju se obveze država članica da ispune cilj Unije da do 2030. smanji svoje emisije stakleničkih plinova za 30 % u odnosu na razine iz 2005. za sektore koji nisu dio sustava trgovanja emisijama Europske unije uspostavljenog Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća². Cestovni promet znatno doprinosi emisijama iz tih sektora. Povrh toga, emisije iz cestovnog prometa imaju trend rasta i dalje su znatno iznad razina iz 1990. Ako se emisije iz cestovnog prometa dodatno povećaju, takvim će se povećanjima nastaviti poništavati smanjenja emisija koja su drugi sektori ostvarili radi suzbijanja klimatskih promjena.
- (8) U zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. naglašena je važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizika povezanih s ovisnosti o fosilnim gorivima u prometnom sektoru s pomoću sveobuhvatnog i tehnološki neutralnog pristupa promicanju smanjenja emisija i energetske učinkovitosti u prometu, prijevozu na električni pogon i obnovljivim izvorima energije u prometu i nakon 2020.

¹ Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 156, 19.6.2018., str. 26.).

² Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

- (9) Kako bi se potrošačima u Uniji pružila sigurna, održiva, konkurentna i povoljna energija, energetska učinkovitost kojom se doprinosi ograničavanju potražnje jedna je od pet usko povezanih međusobno nadopunjujućih dimenzija iz komunikacije Komisije od 25. veljače 2015. pod naslovom „Okvirna strategija za otpornu energetska uniju s naprednom klimatskom politikom”. U toj se komunikaciji navodi da iako svi gospodarski sektori moraju poduzeti korake kako bi povećali učinkovitost svoje potrošnje energije, promet ima velik potencijal za energetska učinkovitost, koji se može ostvariti i stalnom usmjerenošću na strože standardne vrijednosti emisija CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila u razdoblju do 2030.
- (10) U evaluaciji uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 provedenoj 2015. zaključeno je da su te uredbe bile relevantne, uglavnom koherentne te da su dovele do znatnih ušteda emisija, a pritom su troškovno učinkovitije 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. Međutim, zbog sve veće razlike između emisija CO₂ izmjenjenih u okviru novog europskog ciklusa vožnje (NEDC) i emisija CO₂ iz vozila koja voze u stvarnim uvjetima smanjena je korist od tih uredbi.

- (11) Stoga je primjereno nastojati ostvariti ciljeve uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 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 tih ciljnih vrijednosti u obzir su uzeti njihova učinkovitost u pogledu postizanja troškovnog učinkovitog doprinosa smanjenju emisija iz sektora koji su obuhvaćeni Uredbom (EU) 2018/842 do 2030., troškovi i uštede koji iz toga proizlaze za društvo, proizvođače i korisnike vozila te njihov izravni i neizravni utjecaj na zapošljavanje, konkurentnost i inovacije kao i ostvarene popratne koristi u pogledu smanjenog onečišćenja zraka i energetske sigurnosti. S obzirom na to da je tržišni udio i, posljedično, ukupan doprinos emisija CO₂ iz osobnih automobila znatno viši nego kod lakih gospodarskih vozila, smatra se da je primjeren diferencirani pristup između osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila.
- (12) Trebalo bi osigurati društveno prihvatljiv i pravedan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija. Stoga je važno u obzir uzeti socijalne učinke takvog prelaska u cijelom automobilskom vrijednosnom lancu i proaktivno odgovoriti na posljedice za zapošljavanje. U tom smislu na razini Unije te na nacionalnim i regionalnim razinama treba razmotriti ciljne programe za prekvalifikaciju, usavršavanje i preraspodjelu radnika, kao i inicijative za obrazovanje i traženje posla u negativno pogođenim zajednicama i regijama, u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima. U okviru tog prelaska trebalo bi poboljšati zapošljavanje žena i povećati jednake mogućnosti u tom sektoru.

- (13) Uspješan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija zahtijeva integrirani pristup i okruženje pogodno za poticanje inovacija i zadržavanje vodećeg tehnološkog položaja Unije u tom sektoru. To uključuje javna i privatna ulaganja u istraživanja i inovacije, povećanje opskrbe vozilima s nultim i niskim emisijama, uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu, integraciju u energetske sustave, kao i održivu opskrbu materijalima i održivu proizvodnju, ponovnu uporabu i recikliranje baterija u Europi. To zahtijeva koherentno djelovanje na razini Unije te na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.
- (14) Kao dio provedbe Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća¹, godine 2017. počeo se primjenjivati novi ispitni postupak za mjerenje emisija CO₂ i potrošnje goriva osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila, Globalno usklađeni ispitni postupak za laka vozila („WLTP”), utvrđen u Uredbi Komisije (EU) 2017/1151². Tim se ispitnim postupkom dobivaju vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su reprezentativnije u pogledu stvarnih uvjeta.

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

² 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 (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

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 bi nove standardne vrijednosti emisija CO₂ trebalo definirati kao razine smanjenja utvrđene u odnosu na ciljne vrijednosti iz 2021. izračunane na temelju emisija CO₂ izmjerenih u svrhe ispitnog postupka za mjerenje emisija WLTP. Kako bi se osigurala konzistentnost i reprezentativnost vrijednosti upotrijebljenih kao početna točka za utvrđivanje ciljnih vrijednosti smanjenja emisija koje se trebaju primijeniti 2025. i 2030., uvjeti za provedbu tih mjerenja razjašnjeni su u okviru provedbe provedbenih uredbi Komisije (EU) 2017/1152¹ i (EU) 2017/1153².

- (15) Važno je da se kod utvrđivanja zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO₂ proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Uniji za čitave njihove nove vozne parkove osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u Uniji.

¹ 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.).

² 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.).

- (16) Evaluacija Direktive 1999/94/EC Europskog parlamenta i Vijeća¹ koju je Komisija provela 2016. godine pokazala je potrebu za daljnjim pojašnjenjem i pojednostavljenjem tog zakonodavnog akta, što bi moglo povećati njegovu relevantnost, učinkovitost, djelotvornost i koherentnost. Komisija bi stoga najkasnije 31. prosinca 2020. trebala preispitati tu direktivu i prema potrebi podnijeti odgovarajući zakonodavni prijedlog. Kako bi se poduprla primjena najučinkovitijih vozila u smislu potrošnje goriva i ekološke prihvatljivosti, u okviru tog preispitivanja trebalo bi posebno razmotriti uključivanje lakih gospodarskih vozila i potrebu za bolje osmišljenim i dodatno usklađenim zahtjevima Unije u pogledu označivanja kojima bi se potrošačima mogle pružiti usporedive i pouzdane informacije prilagođene korisnicima o prednostima vozila s nultim i niskim emisijama, uključujući informacije o onečišćivačima zraka.
- (17) Ciljne vrijednosti smanjenja emisija za vozne parkove novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u cijeloj Uniji 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 automobilskoj industriji da ne odgađa uvođenje energetski učinkovitih tehnologija i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.

¹ Direktiva 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o dostupnosti podataka za potrošače o ekonomičnosti potrošnje goriva i emisijama CO₂ u vezi s prodajom novih osobnih automobila (SL L 12, 18.1.2000., str. 16.).

- (18) Standardne vrijednosti emisija CO₂ utvrđene u ovoj Uredbi primjenjuju se na nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila. U odnosu na postojeći vozni park takvih vozila, uključujući rabljena vozila, mogu se, među ostalim, na nacionalnoj razini i razini Unije poduzeti i dodatne mjere usmjerene na smanjenje emisija. Na primjer, mogle bi se poduzeti mjere za poticanje veće stope obnove voznog parka kako bi se starija vozila s većim emisijama što brže zamijenila s onima s boljim značajkama. Pristup jeftinijim vozilima s nulnim i niskim emisijama mogao bi potaknuti promjenu ponašanja potrošača i brže uvođenje tehnologija s niskim emisijama.
- (19) Iako je Unija među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i sektoru ima vodeći tehnološki položaj u globalnom automobilskom sektoru, konkurencija je sve veća i taj se 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, uključujući poseban poticaj u pogledu vozila s nulnim i niskim emisijama, kojim će se doprinositi stvaranju velikog domaćeg tržišta i podupirati tehnološki razvoj i inovacije.
- (20) Trebalo bi uvesti namjenski poticajni mehanizam kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nulnim emisijama. Taj mehanizam trebalo bi osmisliti tako da se njime promiče veći udio vozila s nulnim i niskim emisijama na tržištu Unije. Trebalo bi uvesti i posebnu prijelaznu mjeru kako bi se potrošačima iz država članica sa slabim razinama prodora vozila s nulnim i niskim emisijama na tržište omogućio pristup takvim vozilima.

- (21) Utvrđivanje primjerenih referentnih vrijednosti za udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku EU-a te dobro osmišljen mehanizam za podešavanje specifične ciljne vrijednosti emisija proizvođača na temelju udjela vozila s nultim i niskim emisijama u njegovu voznom parku trebali bi omogućiti snažan i pouzdan poticaj za razvoj, stavljanje na tržište i prodaju takvih vozila te istodobno i dalje omogućavati daljnja poboljšanja učinkovitosti standardnih motora s unutarnjim izgaranjem.
- (22) Pri određivanju olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama primjereno je uzeti u obzir razliku u emisijama CO₂ među vozilima. Što se tiče osobnih automobila, trebalo bi prepoznati ulogu vozila s niskim emisijama, a osobito hibridnih električnih vozila na punjenje, u okviru prelaska na vozila s nultom razinom emisija. Mehanizmom prilagodbe trebalo bi se osigurati da se proizvođaču koji premaši referentnu vrijednost dodijeli viša specifična ciljna vrijednost emisija. Kako bi se osigurao uravnotežen pristup, granične bi vrijednosti trebalo utvrditi s obzirom na razinu prilagodbe koju taj mehanizam omogućuje. Time će se djelovati poticajno, promičući pravodobno uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu te ostvarujući velike koristi za potrošače, konkurentnost i okoliš.
- (23) Zakonodavni okvir za provedbu ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a trebao bi osigurati ciljne vrijednosti smanjenja emisija koje su neutralne u pogledu tržišnog natjecanja, socijalno pravične i održive, kod kojih se u obzir uzima raznolikost europskih proizvođača automobila i kojima se izbjegava svako neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja između njih.

- (24) Da bi se očuvala raznolikost tržišta osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i njegova sposobnost da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti specifičnih emisija trebalo bi definirati u skladu s korisnosti vozila na linearnoj osnovi. Smatra se da je zadržavanje mase kao parametra korisnosti koherentno s postojećim sustavom. Kako bi se bolje odrazila masa vozila koja se upotrebljavaju na cesti, parametar bi se trebao promijeniti, s učinkom od 2025., s mase u voznom stanju u ispitnu masu vozila, kako je određeno u WLTP-u.
- (25) Trebalo bi izbjeći mijenjanje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a zbog promjena prosječne mase voznog parka. Promjene prosječne mase trebalo bi stoga bez odgode odraziti u izračunima ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te bi prilagodbe prosječne vrijednosti mase koja se u tu svrhu upotrebljava trebalo obavljati svake dvije godine, s učinkom od 2025.

- (26) Kako bi se teret smanjenja emisija raspodijelio na način koji je neutralan u pogledu tržišnog natjecanja i pravedan te 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 CO₂ svih novih vozila registriranih u toj godini te uzeti u obzir promjenu ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a između 2021., 2025. i 2030. s ciljem osiguravanja jednakog tereta u pogledu smanjenja emisija za sve proizvođače. U pogledu lakih gospodarskih vozila, na proizvođače lakših kombija, proizašlih iz automobila, trebao bi se primijeniti isti pristup kao za proizvođače osobnih automobila, a za proizvođače vozila u težim segmentima trebao bi se odrediti viši i fiksni nagib za cijelo ciljno razdoblje.
- (27) Ovom se Uredbom nastoje ostvariti njezini ciljevi, među ostalim, stvaranjem poticaja za ulaganja automobilske industrije u nove tehnologije. Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i pruža mehanizam kojim bi se trebao moći priznati tehnološki razvoj koji će se dostići u budućnosti. Iskustvo pokazuje da su eko-inovacije uspješno doprinijele troškovnoj učinkovitosti uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 te smanjenju stvarnih emisija CO₂. Stoga bi trebalo zadržati taj način funkcioniranja te proširiti područje primjene kako bi se potaknula poboljšanja u pogledu učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

- (28) Međutim, trebalo bi osigurati ravnotežu između poticaja eko-inovacijama i onim tehnologijama za koje je učinak smanjenja emisija dokazan službenim ispitnim postupkom. Slijedom toga, 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 razine 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.
- (29) Održive lake komponente važne su za smanjenje potrošnje energije i emisija CO₂ novih vozila. Njihovim daljnjim razvojem i uvođenjem trebao bi se poduprijeti prelazak na mobilnost s nultim i niskim emisijama.
- (30) Direktivom 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ uspostavljen je usklađen 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.
- (31) U svrhu homologacije, posebni zahtjevi vrijede za vozila za posebne namjene kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, pa bi stoga trebala biti isključena iz područja primjene ove Uredbe.

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

- (32) U slučajevima kada bi laka gospodarska vozila s nultom stopom emisija s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, bila izvan područja primjene ove Uredbe samo zbog mase sustava za pohranu energije, primjereno je dopustiti da ta vozila budu obuhvaćena područjem primjene.
- (33) Za velike proizvođače nije primjereno koristiti istu metodu utvrđivanja ciljnih vrijednosti smanjenja emisija kao i za male proizvođače koje se prema kriterijima navedenima u ovoj Uredbi smatra neovisnima. Ti mali proizvođači trebali bi imati mogućnost podnošenja zahtjeva za alternativne ciljne vrijednosti smanjenja emisija vezane za tehnološki potencijal koji vozila dotičnog proizvođača imaju za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂ i koje odgovaraju obilježjima dotičnih segmenata tržišta.
- (34) Uzimajući u obzir neproporcionalan učinak na najmanje proizvođače koji bi proizlazio iz usklađenosti s ciljnim vrijednostima specifičnih emisija definiranim na temelju korisnosti vozila, velikog administrativnog tereta postupka odobravanja odstupanja 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 za odstupanje i on mu se odobri, primjereno je od takvog proizvođača zahtijevati da ispuni tu ciljnu vrijednost odstupanja.

- (35) Postupkom za odobravanje odstupanja od ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a od 95 g CO₂/km specijaliziranim proizvođačima automobila osigurava se da teret smanjenja emisija koje ti proizvođači moraju postići odgovara teretu smanjenja emisija velikih proizvođača u pogledu te ciljne vrijednosti. Primjereno je tim specijaliziranim proizvođačima nastaviti pružati mogućnost odobrenja odstupanja i od ciljnih vrijednosti primjenjivih od 2025., do 2028.
- (36) Kod određivanja prosječnih specifičnih emisija CO₂ za sve nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila registrirana u Uniji za koje su proizvođači odgovorni trebalo bi uzeti u obzir sve osobne automobile i laka gospodarska vozila neovisno o njihovoj masi ili drugim karakteristikama, ovisno o slučaju. Iako Uredbom (EZ) br. 715/2007 nisu obuhvaćeni osobni automobili i laka gospodarska vozila čija je referentna masa veća od 2 610 kg i na koje homologacija nije proširena u skladu s člankom 2. stavkom 2. te uredbe, emisije za ta vozila trebalo bi mjeriti u skladu s istim mjernim postupcima koji su određeni na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007, osobito postupcima utvrđenima u Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008¹ i u Uredbi (EU) 2017/1151, te korelacijskim postupcima donesenima na temelju uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011, a osobito provedbenih uredbi (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153. Tako dobivene vrijednosti emisije CO₂ trebalo bi upisati u certifikat o sukladnosti vozila kako bi ih se moglo uvrstiti u sustav praćenja.

¹ 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.).

- (37) Specifične emisije CO₂ dovršenih lakih gospodarskih vozila trebalo bi dodijeliti proizvođaču osnovnog vozila.
- (38) Trebalo bi uzeti u obzir specifičnu situaciju proizvođača lakih gospodarskih vozila koji proizvode nepotpuna vozila koja se homologiraju u više etapa. Iako su ti proizvođači odgovorni za ispunjenje ciljnih vrijednosti 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 provedbenim mjerama donesenima na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007.
- (39) Radi pružanja veće fleksibilnosti u svrhu postizanja njihovih ciljnih vrijednosti u okviru ove Uredbe, proizvođači se mogu udružiti na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi. Sporazum o udruživanju ne bi smio biti dulji od pet godina, ali bi se trebao moći produljiti. Kad se proizvođači udruže, trebalo bi smatrati da su postigli svoje ciljne vrijednosti u okviru ove Uredbe ako prosječne emisije udruženja u cjelini nisu više od ciljne vrijednosti specifičnih emisija za to udruženje.
- (40) Mogućnost udruživanja proizvođača pokazala se kao troškovno učinkovit način postizanja usklađenosti s ciljnim vrijednostima emisija CO₂, posebno zato što se tako olakšava postizanje te usklađenosti onim proizvođačima koji proizvode ograničeni raspon vozila. Kako bi se poboljšala neutralnost u pogledu 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.
- (41) Potreban je snažan mehanizam za kontrolu kako bi se osiguralo postizanje ciljnih vrijednosti predviđenih ovom Uredbom.

- (42) Za postizanje smanjenja emisija CO₂ koje se zahtijeva ovom Uredbom također je bitno da su emisije vozila koja su u uporabi u skladu s vrijednostima CO₂ utvrđenima prilikom homologacije. Stoga bi Komisija prilikom izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ vozila u uporabi.
- (43) Komisija bi trebala imati ovlasti da utvrdi i provede postupak provjere odgovaraju li emisije CO₂ vozila u uporabi, kako su utvrđene u skladu WLTP-om vrijednostima emisija CO₂ zabilježenima u certifikatima o sukladnosti. Pri izradi tog postupka posebnu pozornost trebalo bi posvetiti utvrđivanju metoda, uključujući korištenje podataka iz ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije, za otkrivanje strategija kojima se učinkovitost vozila u pogledu CO₂ umjetno poboljšava u postupku homologacijskog ispitivanja. U slučaju da se tijekom takvih provjera utvrde odstupanja ili strategije kojima se umjetno poboljšava učinkovitost vozila u pogledu emisije CO₂, te nalaze treba smatrati dostatnim razlozima za sumnju da postoji ozbiljan rizik od nesukladnosti u pogledu zahtjeva utvrđenih u Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i Uredbi (EZ) br. 715/2007, a na temelju toga države članice trebale bi poduzeti potrebne mjere u skladu s poglavljem XI. Uredbe (EU) 2018/858.

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

- (44) Specifične emisije CO₂ iz novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u Uniji mjere se na usklađenoj osnovi u skladu s WLTP-om. Kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjilo administrativno opterećenje ovom Uredbom, usklađenost bi trebalo mjeriti upućivanjem na podatke o registraciji novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u Uniji koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Kako bi se osigurala dosljednost podataka koji se koriste u procjeni usklađenosti, pravila za prikupljanje tih 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.
- (45) Trebalo bi na razini Unije ocjenjivati usklađenost proizvođača s ciljnim vrijednostima utvrđenima ovom Uredbom. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO₂ prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije. Komisija bi u svojem preispitivanju u 2023. trebala ocijeniti mogućnost dodjele iznosa premije za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu čiji je cilj osiguravanje pravednog prelaska na mobilnost s nulnim emisijama i podupiranje prekvalificiranja, usavršavanja i drugog osposobljavanja radnika u automobilskom sektoru.
- (46) Bilo kojom nacionalnom mjerom koju države članice eventualno provode ili uvode u skladu s člankom 193. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) ne bi se smjele, s obzirom na ciljeve i postupke utvrđene ovom Uredbom, uvoditi dodatne ili strože sankcije za proizvođače koji nisu postigli svoje ciljne vrijednosti u okviru ove Uredbe.

- (47) Ova Uredba ne bi smjela dovoditi u pitanje potpunu primjenu pravila Unije o tržišnom natjecanju.
- (48) Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO₂ u stvarnosti uvelike ovisi o stvarnoj reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu sa znanstvenim mišljenjem 1/2016 Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM) pod naslovom „Premošćivanje razlike između stvarnih emisija CO₂ iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja” i preporukom Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon njegove istrage o mjerenjima emisija u automobilskom sektoru¹, trebalo bi uspostaviti mehanizam za ocjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije vozila utvrđenih u skladu s WLTP-om. Najpouzdaniji način osiguravanja stvarne reprezentativnosti vrijednosti homologacije jest korištenjem podataka iz ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije. Komisija bi stoga trebala imati ovlasti da razvije postupke za prikupljanje i obradu podataka o potrošnji goriva i energije potrebnih za provedbu tih procjena te da zajamči javnu dostupnost takvih podataka, istodobno osiguravajući zaštitu svih osobnih podataka. Osim toga, kako bi se osigurala dostupnost podataka o potrošnji goriva i energije iz baterijskih električnih vozila i vozila s pogonskim sklopovima koji upotrebljavaju plinovita goriva, uključujući vodik, primjereno je da rad na standardizaciji ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije za takva vozila bude proveden bez odgode u okviru provedbe Uredbe (EU) 2017/1151.

¹ SL C 298, 23.8.2018., str. 140.

- (49) Osim toga, Komisija bi trebala ocijeniti kako podaci o potrošnji goriva i energije mogu pomoći osigurati da emisije CO₂ iz vozila utvrđene u skladu s WLTP-om i dalje predstavljaju stvarne emisije tijekom vremena za sve proizvođače i, točnije, kako se ti podaci mogu upotrijebiti za praćenje razlike između laboratorijskih i stvarnih emisija CO₂ i, prema potrebi, sprječavanje povećanja te razlike.
- (50) Važno je na razini Unije procijeniti emisije tijekom cijelog životnog ciklusa iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila. U tu svrhu Komisija bi najkasnije 2023. trebala ocijeniti mogućnost razvoja zajedničke metodologije Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa takvih vozila stavljenih na tržište Unije. Komisija bi trebala donijeti daljnje mjere, uključujući, prema potrebi, zakonodavne prijedloge.
- (51) Napredak ostvaren u okviru Uredbe (EU) 2018/842 i Direktive 2003/87/EZ preispitat će se 2024. godine. Stoga je primjereno provesti sveobuhvatno preispitivanje učinkovitosti ove Uredbe 2023. godine kako bi se omogućila koordinirana i koherentna procjena mjera provedenih u okviru tih instrumenata. Komisija bi u tom preispitivanju u 2023. trebala utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila nakon 2030. kako bi se znatno doprinijelo postizanju dugoročnog cilja Pariškog sporazuma. Prema potrebi, izvješću o tom preispitivanju trebalo bi priložiti prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

- (52) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji u vezi s određivanjem detaljnih uvjeta dogovora o udruživanju, donošenjem detaljnih pravila o postupcima za praćenje podataka o prosječnim emisijama i izvješćivanje o njima te o primjeni priloga II. i III., donošenjem detaljnih pravila o postupcima za izvješćivanje o odstupanjima utvrđenima, kao rezultat provjera, u emisijama CO₂ iz vozila u uporabi i za uzimanje u obzir tih odstupanja u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača, određivanjem sredstava za naplatu premija za prekomjerne emisije, objavljivanjem učinkovitosti proizvođača, donošenjem detaljnih odredbi o postupku za odobravanje inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija, donošenjem detaljnog postupka za prikupljanje i obradu parametara koji se odnose na stvarne emisije CO₂ i potrošnju goriva ili energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila, utvrđivanjem postupaka za provođenje provjera i. da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su zabilježene u certifikatima o sukladnosti odgovaraju emisijama CO₂ i potrošnji goriva vozila u uporabi te ii. prisutnosti ugrađenih strategija ili strategija povezanih s uzorcima vozila kojima se umjetno poboljšava učinkovitost vozila u ispitivanjima provedenima za potrebe homologacije i utvrđivanjem korelacijskih parametara koji su potrebni u svrhu odražavanja svake promjene u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO₂. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.

¹ 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.).

- (53) Kako bi se, ovisno o slučaju, izmijenili ili dopunili elementi odredaba ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u pogledu izmjene zahtjeva za podatke i parametara podataka utvrđenih u prilogima II. i III. ovoj Uredbi, utvrđivanja pravila u pogledu tumačenja kriterija za ispunjavanje uvjeta za odstupanje za određene proizvođače, sadržaja zahtjeva za odstupanje te sadržaja i procjene programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂, izmjene dijela A Priloga I. ovoj Uredbi u svrhu utvrđivanja formula za izračun ciljnih vrijednosti odstupanja za specijalizirane proizvođače, prilagodbe ograničenja ukupnog doprinosa inovativnih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija CO₂ jednog proizvođača s učinkom od 2025. nadalje, utvrđivanjem vodećih načela i kriterija za utvrđivanje postupaka za provedbu provjera, uspostave mjera za prilagodbu vrijednosti M_0 i TM_0 te prilagodbe formula za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija kako bi se odrazila promjena u regulatornom ispitnom postupku. 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 2016.¹. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se odnose na pripremu delegiranih akata.

¹ SL L 123, 12.5. 2016., str. 1.

- (54) Uredbe (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 trebalo bi staviti izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020.
- (55) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, to jest utvrđivanje zahtjeva u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega i učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

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 kako bi se doprinijelo ostvarivanju cilja Unije da smanji svoje emisije stakleničkih plinova, kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2018/842, i ciljeva Pariškog sporazuma radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.
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.
3. Ova će Uredba do 31. prosinca 2024. biti dopunjena dodatnim mjerama koje odgovaraju smanjenju od 10 CO₂/km kao dio integriranog pristupa Unije iz komunikacije Komisije od 7. veljače 2007. pod naslovom „Rezultati preispitivanja strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila”.

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 % ciljne vrijednosti 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 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I.
5. Od 1. siječnja 2030. 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 37,5 % ciljne vrijednosti 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 31 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela B Priloga I.
6. Od 1. siječnja 2025. primjenjuje se referentna vrijednost vozila s nultim i niskim emisijama jednaka 15 %-tnom udjelu odgovarajućih voznih parkova novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila, u skladu s točkom 6.3. dijela A i točkom 6.3. dijela B Priloga I.

7. Od 1. siječnja 2030. primjenjuju se sljedeće referentne vrijednosti vozila s nultim i niskim emisijama u skladu s točkom 6.3. dijela A odnosno točkom 6.3. dijela B Priloga I.:
- (a) referentna vrijednost jednaka 35 %-tnom udjelu voznog parka novih osobnih automobila; i
 - (b) referentna vrijednost jednaka 30 %-tnom udjelu voznog parka novih lakih gospodarskih vozila.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na sljedeća motorna vozila:
- (a) vozila kategorije M₁, kako je definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ („osobni automobili”), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije („novi osobni automobili”);

- (b) vozila kategorije N₁, kako je definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom ne većom od 2 610 kg i na vozila kategorije N₁ na koja je homologacija proširena u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”). U slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, ona se od 1. siječnja 2025. za potrebe ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje Direktivu 2007/46/EZ i Uredbu (EZ) br. 715/2007 računaju kao laka gospodarska vozila koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ako je prekomjerna referentna masa isključivo posljedica mase sustava za pohranu energije.
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 primjenjuje na vozila za posebne namjene kako su definirana u točki 5. dijela A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ.
4. Članak 4., članak 7. stavak 4. točke (b) i (c), članak 8. i članak 9. 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 podnese zahtjev za odstupanje i ono mu se odobri u skladu s člankom 10.

Članak 3.

Definicije

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:
 - (a) „prosječne specifične emisije CO₂” znači, u odnosu na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO₂ za sve nove osobne automobile ili za sva nova laka gospodarska vozila koja je proizveo taj proizvođač;
 - (b) „certifikat o sukladnosti” znači certifikat o sukladnosti 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 ne mora biti dovršeno kako bi ispunilo odgovarajuće tehničke zahtjeve Direktive 2007/46/EZ;
- (e) „osnovno vozilo” znači svako lako gospodarsko vozilo koje se upotrebljava u početnom stupnju postupka višestupanjske homologacije;
- (f) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koje je odgovorno homologacijskom tijelu za sve aspekte postupka EZ homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ te za osiguravanje sukladnosti proizvodnje;
- (g) „masa u voznom stanju” ili „M” znači masa osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila s karoserijom, spremnog za vožnju, kako je navedena u certifikatu o sukladnosti i definirana u točki 2.6. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;

- (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 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 na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007, osobito u skladu s istim mjernim postupkom koji se 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 takva vozila;
- (i) „otisak” znači prosječan razmak kotača na istoj osovinu pomnožen s međuosovinskim razmakom, kako su navedeni u certifikatu o sukladnosti i definirani u točkama 2.1. i 2.3. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
- (j) „ciljna vrijednost specifičnih emisija” znači, u odnosu na proizvođača, godišnja ciljna vrijednost utvrđena u skladu s Prilogom I. ili, ako je proizvođaču odobreno odstupanje u skladu s člankom 10., ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s tim odstupanjem;
- (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” ili „TM” 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.
- (n) „korisna nosivost” znači razlika između najveće 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 njegova povezana poduzeća. U odnosu na proizvođača, „povezana poduzeća” znači:

- (a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:
 - i. natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili
 - ii. ovlast 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 zajednički 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 njegovih povezanih poduzeća iz točaka od (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.

Članak 4.

Ciljne vrijednosti specifičnih emisija

1. Proizvođač osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO₂ ne premašuju 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 odstupanje prema članku 10., u skladu s tim odstupanjem;

- (b) za svaku kalendarsku godinu od 2021. do 2024. ciljne vrijednosti specifičnih emisija utvrđene u skladu s točkama 3. i 4. dijela A ili točkama 3. i 4. dijela B Priloga I., ovisno o slučaju, ili, ako je proizvođaču odobreno odstupanje prema članku 10., u skladu s tim odstupanjem i točkom 5. dijela A ili točkom 5. dijela B Priloga I.;
 - (c) za svaku kalendarsku godinu počevši od 2025. ciljne vrijednosti specifičnih emisija utvrđene u skladu s točkom 6.3. dijela A ili točkom 6.3. dijela B Priloga I. ili, ako je proizvođaču odobreno odstupanje prema članku 10., u skladu s tim odstupanjem.
2. U slučaju lakih gospodarskih vozila, ako nisu raspoložive specifične emisije CO₂ dovršenog vozila, proizvođač osnovnog vozila za utvrđivanje svojih prosječnih specifičnih emisija CO₂ koristi specifične emisije CO₂ osnovnog vozila.
3. Za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ svakog proizvođača u obzir se uzimaju sljedeći postoci novih osobnih automobila svakog proizvođača registriranih u relevantnoj godini:
- 95 % u 2020.,
 - 100 % od 2021. nadalje.

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:

- 2 osobna automobila u 2020.,
- 1,67 osobnih automobila u 2021.,
- 1,33 osobna automobila u 2022.,
- 1 osobni automobil od 2023.

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, kako je izračunano u skladu s člankom 5. Provedbene uredbe (EU) 2017/1153.

Članak 6.

Udruživanje

1. Proizvođači, osim proizvođača kojima je odobreno odstupanje prema članku 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, pod uvjetom da sveukupno trajanje svakog sporazuma ne premašuje pet kalendarskih godina, i mora se sklopiti najkasnije 31. prosinca prve kalendarske godine za koju se planira udružiti emisije. Proizvođači koji se udružuju Komisiji dostavljaju sljedeće podatke:
 - (a) popis proizvođača koji ulaze u udruženje;
 - (b) 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 zaračunane udruženju u skladu s člankom 8.;
 - (c) dokaze da će voditelj udruženja moći ispunjavati obveze iz točke (b);
 - (d) kategoriju vozila registriranih kao M₁ ili N₁ na koje će se udruženje primjenjivati.
3. Ako predloženi voditelj udruženja ne ispuni obvezu plaćanja premije za prekomjerne emisije koja je zaračunana udruženju u skladu s člankom 8., Komisija o tome obavješćuje proizvođače.
4. Proizvođači koji su članovi udruženja zajednički obavješćuju Komisiju o svakoj promjeni u pogledu voditelja udruženja ili njegova financijskog statusa u mjeri u kojoj to može utjecati na njegovu sposobnost ispunjavanja zahtjeva plaćanja premije za prekomjerne emisije koja je zaračunana udruženju u skladu s člankom 8. kao i o svakoj promjeni koja se odnosi na članove udruženja ili o raspuštanju udruženja.

5. Proizvođači mogu sklapati dogovore o udruživanju pod uvjetom da su njihovi sporazumi u skladu s člancima 101. i 102. UFEU-a 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 pravila Unije o tržišnom natjecanju na takva udruženja, svi članovi udruženja osiguravaju prije svega da se u okviru njihovih dogovora o udruživanju ne 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 ako svi proizvođači u udruženju čine dio iste skupine povezanih proizvođača.
7. Osim ako je dana obavijest u skladu sa stavkom 3. ovog članka, proizvođači u udruženju za koje su Komisiji dostavljeni podaci smatraju se jednim proizvođačem za potrebe ispunjavanja obveza prema članku 4. Informacije o praćenju i izvješćivanju u pogledu pojedinačnih proizvođača kao i svih udruženja evidentirat će se, dostavljati i biti dostupne u središnjem registru iz članka 7. stavka 4.
8. Komisija može provedbenim aktima odrediti detaljne uvjete koji se primjenjuju na dogovor o udruživanju sklopljen u skladu sa stavkom 5. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Članak 7.

Praćenje prosječnih emisija i izvješćivanje o njima

1. Za svaku kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svaki novi osobni automobil i svako novo lako gospodarsko vozilo registrirano na svojem državnom području u skladu s dijelom A Priloga II. i dijelom A Priloga III. ovoj Uredbi. Ti se podaci stavljaju na raspolaganje proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili predstavnicima u svakoj državi članici. Države članice ulažu sve napore da tijela nadležna za izvješćivanje rade na transparentan način. Svaka država članica osigurava da specifične emisije CO₂ osobnih automobila koji nisu homologirani u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 budu izmjerene i upisane u certifikat o sukladnosti.
2. Do 28. veljače svake godine, svaka država članica utvrđuje i dostavlja Komisiji podatke navedene u dijelu A Priloga II. i dijelu A Priloga III. za prethodnu kalendarsku godinu. Podaci se dostavljaju u skladu s formatom utvrđenim u dijelu B Priloga II. i dijelu C Priloga III.
3. Na zahtjev Komisije država članica dostavlja i cijeli skup podataka prikupljenih u skladu sa stavkom 1.
4. Komisija vodi središnji registar podataka koje države članice dostavljaju u skladu s ovim člankom i do 30. lipnja svake godine 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 obavještuje o svojem privremenom izračunu za tog proizvođača. U toj obavijesti obuhvaćeni su podaci o broju registriranih novih osobnih automobila i novih 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 njihovu mišljenju došlo do pogreške.

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

- 6. Države članice imenuju nadležno tijelo za prikupljanje podataka o praćenju i za njihovo priopćavanje u skladu s ovom Uredbom te obavještuju Komisiju o imenovanom nadležnom tijelu.

Imenovana nadležna tijela osiguravaju točnost i potpunost podataka koji se dostavljaju Komisiji i osiguravaju kontaktnu točku koja je na raspolaganju za brzo odgovaranje na zahtjeve Komisije za uklanjanje pogrešaka i propusta u dostavljenim skupovima podataka.

7. Komisija provedbenim aktima donosi detaljna pravila o postupcima za praćenje podataka i izvješćivanje o njima iz stavaka od 1. do 6. ovog članka te o primjeni priloga II. i III. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.
8. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene zahtjeva za podatke i parametara podataka utvrđenih u prilogima II. i III.
9. Homologacijska tijela bez odgode izvješćuju Komisiju o odstupanjima utvrđenima u emisijama CO₂ iz vozila u uporabi u odnosu na specifične emisije CO₂ navedene u certifikatima o sukladnosti, kao rezultat provjera provedenih u skladu s člankom 13.

Komisija uzima u obzir ta odstupanja za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača.

Komisija provedbenim aktima donosi detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o takvim odstupanjima i za njihovo uzimanje u obzir u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

10. Komisija najkasnije 2023. ocjenjuje mogućnost razvoja zajedničke metodologije Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila stavljenih na tržište Unije. Komisija tu ocjenu dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga.
11. Države članice u skladu s ovim člankom također prikupljaju i dostavljaju podatke o registraciji vozila kategorija M₂ i N₂, kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom ne većom od 2 610 kg, i vozila na koja je homologacija proširena u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007.

Članak 8.

Premija za prekomjerne emisije

1. Za svaku kalendarsku godinu Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije proizvođaču ili, ovisno o slučaju, voditelju 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:

(prekomjerne emisije × 95 EUR) × broj novoregistriranih vozila.

Za potrebe ovog članka primjenjuju se sljedeće definicije:

- „prekomjerne emisije” znači pozitivan broj grama po kilometru za koji su prosječne specifične emisije CO₂ nekog proizvođača, uzimajući u obzir smanjenja emisija CO₂ zbog inovativnih tehnologija odobrenih u skladu s člankom 11., bile veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija u kalendarskoj godini ili dijelu kalendarske godine na koji se odnosi obveza na temelju članka 4., zaokruženo na najbliža tri decimalna mjesta, i
 - „broj novoregistriranih vozila” znači broj novih osobnih automobila ili novih lakih gospodarskih vozila brojanih zasebno koje je on proizveo i koji su registrirani u tom razdoblju u skladu s kriterijima za postupno uvođenje iz članka 4. stavka 3.
3. Komisija provedbenim aktima određuje sredstva za naplatu premija za prekomjerne emisije zaračunanih na temelju stavka 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.
4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.

Članak 9.

Objavljivanje učinkovitosti proizvođača

1. Komisija do 31. listopada svake godine provedbenim aktima objavljuje popis u kojem 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 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 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.;
 - (f) prosječnu ispitnu masu svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.
2. U popisu koji se objavljuje na temelju stavka 1. ovog članka navodi se i je li proizvođač ispunio zahtjeve iz članka 4. za prethodnu kalendarsku godinu.

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

Članak 10.

Odstupanja za određene proizvođače

1. Zahtjev za odstupanje 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; 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; ili
 - (c) je dio skupine povezanih proizvođača, ali posluje u vlastitim proizvodnim pogonima i ima vlastiti projektni centar.

2. Odstupanje za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti na razdoblje od najviše pet kalendarskih godina koje se može produljiti. Zahtjev se podnosi Komisiji i uključuje:
- (a) ime proizvođača i ime osobe za kontakt proizvođača;
 - (b) dokaz da proizvođač ispunjava uvjete za odstupanje 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; i
 - (d) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, uzimajući u obzir obilježja tržišta za tip proizvedenog osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila.
3. Ako Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za odstupanje za koje je podnio zahtjev na temelju stavka 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, uzimajući u obzir obilježja tržišta za tip proizvedenog osobnog automobila ili lakoga gospodarskoga vozila, Komisija proizvođaču odobrava odstupanje.
- Zahtjev se podnosi najkasnije 31. listopada prve godine u kojoj se odstupanje primjenjuje.

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

Takav zahtjev može podnijeti proizvođač za sebe ili za sebe zajedno s bilo kojim od svojih povezanih poduzeća. Zahtjev se podnosi Komisiji i uključuje:

- (a) sve podatke iz stavka 2. točaka (a) i (c) uključujući, ako su relevantni, podatke o povezanim poduzećima;
- (b) u vezi sa zahtjevima koji se odnose na točke od 1. do 4. dijela A Priloga I., ciljnu vrijednost koja je 45 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ u 2007. godini ili, ako se jedan zahtjev podnosi za više povezanih poduzeća, 45 %-tno smanjenje prosjeka prosječnih specifičnih emisija CO₂ tih poduzeća u 2007. godini;
- (c) u vezi sa zahtjevima koji se odnose na točku 6.3. dijela A Priloga I. ovoj Uredbi, ciljnu vrijednost primjenjivu u kalendarskim godinama od 2025. do 2028. koja odgovara smanjenju navedenom u članku 1. stavku 4. točki (a) ove Uredbe za ciljnu vrijednost izračunanu u skladu s točkom (b) ovog stavka, uzimajući u obzir emisije CO₂ izmjerene u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151.

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, uzimajući u obzir obilježja tržišta za tip proizvedenog automobila. Tu ciljnu vrijednost podnositelj zahtjeva koristi za potrebe drugog podstavka točke (b).

Komisija proizvođaču odobrava odstupanje ako se dokaže da su ispunjeni kriteriji za odstupanje navedeni u ovom stavku.

5. Proizvođač koji podliježe odstupanju u skladu s ovim člankom odmah obavješćuje Komisiju o svakoj promjeni koja ima ili bi mogla imati utjecaja na njegovo ispunjavanje uvjeta za odstupanje.
6. Ako Komisija smatra, na temelju obavijesti iz stavka 5. ili na nekoj drugoj osnovi, da proizvođač više ne ispunjava uvjete za odstupanje, ona odobreno odstupanje opoziva s učinkom od 1. siječnja sljedeće kalendarske godine i o tome obavješćuje proizvođača.
7. Ako proizvođač ne dostigne svoju ciljnu vrijednost specifičnih emisija, Komisija mu zaračunava premiju za prekomjerne emisije kako je predviđeno u članku 8.
8. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. kojima se utvrđuju pravila radi dopune stavaka od 1. do 7. ovog članka, u pogledu tumačenja kriterija za ispunjavanje uvjeta za odstupanje, sadržaja zahtjeva te sadržaja i procjene programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂.

Komisija je također ovlaštena za donošenje delegirane akata u skladu s člankom 17. radi izmjene dijela A Priloga I. u svrhu utvrđivanja formula za izračun ciljnih vrijednosti odstupanja iz stavka 4. drugog podstavka točke (c) ovog članka.

9. Zahtjevi za odstupanje, uključujući podatke koji ga potvrđuju, obavijesti iz stavka 5., opozivi iz stavka 6., eventualno uvođenje premije za prekomjerne emisije iz stavka 7. i mjere donesene u skladu sa stavkom 8. javno su dostupni, podložno Uredbi (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća¹.

Članak 11.

Eko-inovacije

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

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

¹ 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.).

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

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

2. Komisija provedbenim aktima donosi detaljne odredbe o postupku za odobravanje inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija iz stavka 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. Te se detaljne odredbe temelje na sljedećim kriterijima za inovativne tehnologije:
 - (a) dobavljač ili proizvođač mora biti odgovoran 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) inovativne tehnologije ne smiju:

- i. biti obuhvaćene obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO₂/km iz članka 1. stavka 3.; niti
- ii. biti obvezne prema drugim odredbama prava Unije.

S učinkom od 1. siječnja 2025. kriterij iz prvog podstavka točke (d) podtočke i. ne primjenjuje u odnosu na poboljšanja učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

3. Dobavljač ili proizvođač koji podnosi zahtjev za mjeru koju treba odobriti kao inovativnu tehnologiju ili paket inovativnih tehnologija Komisiji dostavlja izvješće, uključujući izvješće o provjeri koje sastavlja neovisno i certificirano tijelo. U slučaju moguće interakcije te mjere s drugom već odobrenom inovativnom tehnologijom ili drugim već odobrenim paketom inovativnih tehnologija, u tom se izvješću spominje ta interakcija, a u izvješću o provjeri ocjenjuje se u kojoj mjeri ta interakcija mijenja smanjenje koje se ostvaruje svakom od mjera.
4. Komisija ovjerava smanjenje ostvareno na temelju kriterija utvrđenih u stavku 2.

Članak 12.

Stvarne emisije CO₂ i potrošnja goriva ili energije

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007.

Nadalje, Komisija redovito prikuplja podatke o stvarnim emisijama CO₂ i potrošnji goriva ili energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila koja upotrebljavaju ugrađene uređaje za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije, počevši od novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021.

Komisija osigurava da javnost bude obaviještena o promjenama te stvarne reprezentativnosti tijekom vremena.

2. U svrhu navedenu u stavku 1., počevši od 1. siječnja 2021., Komisija osigurava da joj se od proizvođača, nacionalnih tijela ili putem izravnog prijenosa podataka iz vozila, ovisno o slučaju, na raspolaganje u redovitim intervalima stavljaju sljedeći parametri koji se odnose na stvarne emisije CO₂ i potrošnju goriva ili energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila:

- (a) identifikacijski broj vozila;
- (b) potrošeno gorivo i/ili električna energija;
- (c) ukupna prijeđena udaljenost;

- (d) za hibridna električna vozila s vanjskim punjenjem, potrošeno gorivo i električna energija te prijeđena udaljenost raspoređeni prema različitim načinima vožnje;
- (e) ostali parametri potrebni kako bi se osiguralo ispunjavanje obveza iz stavka 1.

Komisija obrađuje podatke primljene na temelju prvog podstavka kako bi uspostavila anonimizirane i zbirne skupove podataka, među ostalim po proizvođaču, za potrebe iz stavka 1. Identifikacijski brojevi vozila upotrebljavaju se samo u svrhu te obrade podataka i ne zadržavaju se dulje nego što je to u tu svrhu potrebno.

3. Kako bi se spriječilo povećavanje razlike u odnosu na stvarne emisije Komisija najkasnije 1. lipnja 2023. ocjenjuje kako se podaci o potrošnji goriva i energije mogu koristiti da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili energije vozila utvrđene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 ostanu reprezentativne za stvarne emisije tijekom vremena za svakog proizvođača.

Komisija prati i svake godine izvješćuje o tome kako se razlika iz prvog podstavka razvija u razdoblju od 2021. do 2026. te, s ciljem sprečavanja povećanja te razlike, tijekom 2027. ocjenjuje izvedivost mehanizma prilagodbe prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača od 2030. i, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za uvođenje takvog mehanizma.

4. Komisija provedbenim aktima donosi detaljni postupak za prikupljanje i obradu podataka iz stavka 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Članak 13.

Provjera emisija CO₂ vozila u uporabi

1. Proizvođači osiguravaju da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su zabilježene u certifikatima o sukladnosti odgovaraju emisijama CO₂ i potrošnji goriva vozila u uporabi kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151.
2. Nakon stupanja na snagu postupaka iz stavka 4. prvog podstavka homologacijska tijela za one porodice vozila za koje su ona odgovorna za homologaciju, na temelju odgovarajućih i reprezentativnih uzoraka vozila, provjeravaju odgovaraju li vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su zabilježene u certifikatima o sukladnosti emisijama CO₂ i potrošnji goriva vozila u uporabi kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, pritom uzimajući u obzir, među ostalim, dostupne podatke iz ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije.

Homologacijska tijela također provjeravaju prisutnost ugrađenih strategija ili strategija povezanih s uzorcima vozila kojima se umjetno poboljšava učinkovitost vozila u ispitivanjima provedenima za potrebe homologacije, među ostalim upotrebom podataka iz ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije.

3. Ako se na temelju provjera provedenih u skladu sa stavkom 2. otkrije da ne postoji podudarnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili da postoje strategije kojima se umjetno poboljšava učinkovitost vozila, odgovorno homologacijsko tijelo, uz poduzimanje potrebnih mjera iz poglavlja XI. Uredbe (EU) 2018/858, osigurava ispravak certifikata o sukladnosti.
4. Komisija provedbenim aktima određuje postupke za provedbu provjera iz stavka 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Komisija je ovlaštena, prije donošenja provedbenih akata iz prvog podstavka ovog stavka, za donošenje delegiranog akta u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem vodećih načela i kriterija za utvrđivanje postupaka iz prvog podstavka ovog stavka.

Članak 14.

Prilagodba vrijednosti M_0 i TM_0

1. Vrijednosti M_0 i TM_0 iz dijelova A i B Priloga I. prilagođavaju se kako slijedi:
 - (a) do 31. listopada 2020. vrijednost M_0 u točki 4. dijela A Priloga I. prilagođava se prosječnoj masi u voznom stanju svih novih osobnih automobila registriranih u 2017., 2018. i 2019. Ta nova vrijednost M_0 primjenjuje se od 1. siječnja 2022. do 31. prosinca 2024.;

- (b) do 31. listopada 2022. vrijednost M_0 u točki 4. dijela B Priloga I. prilagođava se prosječnoj masi u voznom stanju svih novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2019., 2020. i 2021. Ta nova vrijednost M_0 primjenjuje se 2024.;
 - (c) do 31. listopada 2022. indikativna vrijednost TM_0 za 2025. određuje se kao odgovarajuća prosječna ispitna masa svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021.;
 - (d) do 31. listopada 2024. i svake druge godine nakon toga vrijednosti TM_0 u točki 6.2. dijela A i točki 6.2. dijela B Priloga I. prilagođavaju se odgovarajućoj prosječnoj ispitnoj masi svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u prethodne dvije kalendarske godine, počevši od 2022. i 2023. Nove vrijednosti TM_0 primjenjuju se od 1. siječnja kalendarske godine koja slijedi nakon datuma prilagodbe.
2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe uspostavom mjera iz stavka 1. ovog članka.

Članak 15.

Preispitivanje i izvješćivanje

1. Komisija 2023. detaljno preispituje djelotvornost ove Uredbe te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja.

2. U izvješću iz stavka 1. Komisija razmatra, među ostalim, stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007; stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u pogledu lakih gospodarskih vozila; uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu na temelju Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹, uključujući njihovo financiranje; potencijalni doprinos uporabe sintetičkih i naprednih alternativnih goriva proizvedenih s pomoću obnovljive energije smanjenju emisija; smanjenje emisija CO₂ koje je stvarno zabilježeno na razini postojećeg voznog parka; funkcioniranje poticajnog mehanizma za vozila s nultim i niskim emisijama; potencijalne učinke prijelazne mjere iz točke 6.3. dijela A Priloga I; učinak ove Uredbe na potrošače, osobito na one s niskim i srednje visokim prihodima; kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na čistu, konkurentnu i cjenovno prihvatljivu mobilnost u Uniji.

Komisija u tom izvješću utvrđuje i jasan put za daljnje smanjenje emisija CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila nakon 2030. kako bi znatno doprinijela postizanju dugoročnog cilja Pariškog sporazuma.

¹ 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.).

3. Izvješću iz stavka 2. prilaže se, prema potrebi, prijedlog za izmjenu ove Uredbe, posebno moguća revizija ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2030. s obzirom na elemente navedene u stavku 2. i uvođenje obvezujućih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija za 2035. i razdoblje od 2040. nadalje za osobne automobile i vozila lake kategorije kako bi se osigurao pravodobni prijelaz prometnog sektora prema postizanju nulte neto stope emisija u skladu s ciljevima Pariškog sporazuma.
4. Komisija u okviru preispitivanja iz stavka 1. ovog članka ocjenjuje izvedivost razvoja postupaka ispitivanja stvarnih emisija s pomoću prijenosnih sustava za mjerenje emisija (PEMS). Komisija uzima u obzir tu ocjenu kao i ocjene provedene u skladu s člankom 12. ove Uredbe i može, prema potrebi, preispitati postupke za mjerenje emisija CO₂ utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007. Komisija osobito daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnih emisija CO₂ osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila.
5. Komisija u okviru preispitivanja iz stavka 1. ovog članka ocjenjuje mogućnost dodjele prihoda od premija za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu s ciljem osiguravanja pravednog prelaska na klimatski neutralno gospodarstvo kako je navedeno u članku 4.1. Pariškog sporazuma, posebno radi potpore prekvalificiranju, usavršavanju i drugom osposobljavanju te preraspodjeli radnika u automobilskom sektoru u svim pogođenim državama članicama, posebno u regijama i zajednicama koje su najviše pogođene tim prelaskom. Komisija prema potrebi u tu svrhu donosi zakonodavni prijedlog najkasnije 2027.

6. Komisija do 31. prosinca 2020. preispituje Direktivu 1999/94/EZ uzimajući u obzir potrebu da se potrošačima pruže točne, pouzdane i usporedive informacije o potrošnji goriva, emisijama CO₂ i emisijama onečišćivača zraka novih osobnih automobila koji se stavljaju na tržište te ocjenjuje mogućnosti uvođenja oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila. Preispitivanju se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.
7. Komisija provedbenim aktima određuje korelacijske parametre koji su potrebni u svrhu odražavanja svake promjene u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO₂ iz uredbi (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 692/2008 te, ako je primjenjivo, Uredbe (EU) 2017/1151. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. ove Uredbe.
8. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene ove Uredbe prilagođavanjem formula navedenih u Prilogu I., koristeći se metodologijom donesenom u skladu sa stavkom 7. ovog članka, istodobno osiguravajući da stari i novi ispitni postupci predviđaju zahtjeve u pogledu smanjenja koji su usporedive strogosti za proizvođače i vozila različite korisnosti.

Članak 16.
Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene iz članka 44. stavka 1. točke (a) Uredbe (EU) br. 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.
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.

Članak 17.
Izvršavanje delegiranja ovlasti

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

¹ Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetsom unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1.).

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od šest godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Uredbe]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od šest godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

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

Članak 18.

Stavljanje izvan snage

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.

Članak 19.
Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu 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 Strasbourgu

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

PRILOG I.

DIO A.

CILJNE VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA ZA OSOBNE AUTOMOBILE

1. Za kalendarsku godinu 2020. specifične emisije CO₂ za svaki novi osobni automobil, u svrhu izračunâ iz ove točke i točke 2., utvrđuju se u skladu sa sljedećom formulom:

$$\text{Specifične emisije CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

pri čemu je:

M = masa u voznom stanju vozila u kilogramima (kg)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. Ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača u 2020. izračunava se kao prosjek specifičnih emisija CO₂, utvrđenih u skladu s točkom 1., svakog novog osobnog automobila registriranog u toj kalendarskoj godini koji je proizveo taj proizvođač.

3. Referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača za 2021. izračunava se kako slijedi:

$$\text{referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija u WLTP-u} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

pri čemu je:

WLTP _{CO2}	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ 2020. utvrđena u skladu s Prilogom XXI. Uredbi (EU) 2017/1151 i izračunana u skladu s člankom 4. stavkom 3. drugom alinejom ove Uredbe, ne uključujući pritom uštede CO ₂ koje proizlaze iz primjene članaka 5. i 11. ove Uredbe;
NEDC _{CO2}	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ 2020. utvrđena u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2017/1153 i izračunana u skladu s člankom 4. stavkom 3. drugom alinejom ove Uredbe, ne uključujući pritom uštede CO ₂ koje proizlaze iz primjene članaka 5. i 11. ove Uredbe;
NEDC _{2020target}	ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2020. izračunana u skladu s točkama 1. i 2.

4. Za kalendarske godine od 2021. do 2024. ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača izračunava se kako slijedi:

$$\text{ciljna vrijednost specifičnih emisija} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

pri čemu je:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija u WLTP-u za 2021. izračunana u skladu s točkom 3.;
a	0,0333;
$M_{\emptyset}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih osobnih automobila određenog proizvođača registriranih u relevantnoj ciljnoj godini u kilogramima (kg);
M_0	1 379,88 za 2021., te kako je definirano u članku 14. stavku 1. točki (a) za 2022., 2023. i 2024.;
$M_{\emptyset 2020}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih osobnih automobila određenog proizvođača registriranih u 2020. u kilogramima (kg);
$M_{0,2020}$	1 379,88.

5. Za proizvođača kojem je odobreno odstupanje za određenu ciljnu vrijednost emisija prema NEDC-u za 2021. ciljna vrijednost odstupanja na temelju WLTP-a izračunava se kako slijedi:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

pri čemu je:

WLTP _{CO2}	WLTP _{CO2} , kako je definiran u točki 3.;
NEDC _{CO2}	NEDC _{CO2} , kako je definiran u točki 3.;
NEDC _{2021target}	ciljna vrijednost odstupanja za 2021. koju je Komisija odobrila u skladu s člankom 10.

6. Od 1. siječnja 2025. ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a i ciljne vrijednosti specifičnih emisija za proizvođača izračunavaju se kako slijedi:

- 6.0. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za 2021.

Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za 2021. (EU fleet-wide target₂₀₂₁) jest prosjek, ponderiran na broj novih osobnih automobila registriranih u 2021., referentnih vrijednosti za 2021. (reference-values₂₀₂₁) utvrđenih za svakog pojedinačnog proizvođača na kojeg se primjenjuje ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

Referentna vrijednost za 2021. utvrđuje se za svakog proizvođača kako slijedi:

$$\text{reference} - \text{value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

pri čemu je:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$	prosjeak, za svakog proizvođača, izmjerenih kombiniranih emisija CO ₂ svakog novog osobnog automobila registriranog u 2020., kako je utvrđeno i prijavljeno u skladu s člankom 7.a Provedbene uredbe (EU) 2017/1153;
$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$	95 g/km;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	kako je definiran u točki 3.;
$M_{\emptyset 2021}$	prosječna masa u voznom stanju novih osobnih automobila određenog proizvođača registriranih u 2021. u kilogramima (kg);
$M_{0, 2021}$	prosječna masa u voznom stanju u kilogramima (kg) svih novih osobnih automobila registriranih u 2021. onih proizvođača za koje se primjenjuje ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.;
a	kako je definiran u točki 4.;

6.1. Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2025. i 2030.

6.1.1. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2025. do 2029.

$$\text{EU fleet-wide target}_{2025} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2025})$$

pri čemu je:

EU fleet-wide target₂₀₂₁ kako je definiran u točki 6.0.;

reduction factor₂₀₂₅ smanjenje navedeno u članku 1. stavku 4. točki (a).

6.1.2. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a od 2030. nadalje

$$\text{EU fleet-wide target}_{2030} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2030})$$

pri čemu je:

EU fleet-wide target₂₀₂₁ kako je definiran u točki 6.0.;

reduction factor₂₀₃₀ smanjenje navedeno u članku 1. stavku 5. točki (a).

6.2. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2025. nadalje

6.2.1. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = $EU \text{ fleet-wide target}_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2025}$ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.1.;

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

pri čemu je:

a_{2021}	nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (neovisna varijabla) i specifičnih emisija CO ₂ (ovisna varijabla) svakog novog osobnog automobila registriranog u 2021.
$average \text{ emissions}_{2021}$	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ svih novih osobnih automobila registriranih u 2021. onih proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.
TM	prosječna ispitna masa u kilogramima (kg) svih novih osobnih automobila određenog proizvođača registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini
TM ₀	vrijednost u kilogramima (kg) utvrđena u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d).

6.2.2. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2030. nadalje

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = $EU\ fleet-wide\ target_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

$EU\ fleet-wide\ target_{2030}$ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.2.;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet-wide\ target_{2030}}{Average\ emissions_{2021}}$$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definirano u točki 6.2.1.;

$average\ emissions_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.;

TM kako je definirano u točki 6.2.1.;

TM_0 kako je definirano u točki 6.2.1.

6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2025. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija = specific emissions reference target · ZLEV factor

pri čemu je:

specific emissions reference target	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ utvrđena u skladu s točkom 6.2.1. za razdoblje od 2025. do 2029. i u skladu s točkom 6.2.2. za razdoblje od 2030. nadalje
ZLEV factor	(1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je ZLEV factor određen kao 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju

pri čemu je:

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Za nove osobne automobile registrirane u državama članicama s udjelom vozila s nultim i niskim emisijama u njihovu voznom parku koji je manji od 60 % prosjeka Unije u 2017.¹ i s manje od 1 000 novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017., $ZLEV_{specific}$ do 2030. i uključujući 2030. izračunava se u skladu sa sljedećom formulom:

$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ako udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila registriranih u određenoj državi članici u jednoj godini u razdoblju od 2025. do 2030. premašuje 5 %, ta država članica ne ispunjava uvjete za primjenu multiplikatora od 1,85 u sljedećim godinama;

- x 15 % u razdoblju od 2025. do 2029. i 35 % u razdoblju od 2030. nadalje.

¹ Udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila određene države članice u 2017. računa se kao ukupan broj novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017., podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u istoj godini.

DIO B.

CILJNE VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA ZA LAKA GOSPODARSKA VOZILA

1. Za kalendarsku godinu 2020. specifične emisije CO₂ za svako novo lako gospodarsko vozilo, u svrhu izračunâ iz ove točke i točke 2., utvrđuju se u skladu sa sljedećom formulom:

$$\text{Specifične emisije CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

pri čemu je:

M = masa u voznom stanju vozila u kilogramima (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača u 2020. izračunava se kao prosjek specifičnih emisija CO₂, utvrđenih u skladu s točkom 1., svakog novog lakoga gospodarskog vozila registriranog u toj kalendarskoj godini koje je proizveo taj proizvođač.

3. Referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača za 2021. izračunava se kako slijedi:

$$\text{referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija u WLTP-u} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

pri čemu je:

WLTP _{CO2}	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ 2020. utvrđena u skladu s Prilogom XXI. Uredbi (EU) 2017/1151, ne uključujući pritom uštede CO ₂ koje proizlaze iz primjene članka 11. ove Uredbe;
NEDC _{CO2}	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO ₂ 2020. utvrđene u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2017/1152, ne uključujući pritom uštede CO ₂ nastalih koje proizlaze iz primjene članka 11. ove Uredbe;
NEDC _{2020target}	ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2020. izračunana u skladu s točkama 1. i 2.

4. Za kalendarske godine od 2021. do 2024. ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača izračunava se kako slijedi:

$$\text{ciljna vrijednost specifičnih emisija} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

pri čemu je:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija u WLTP-u za 2021. izračunana u skladu s točkom 3.;
a	0,096;
$M_{\emptyset}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih lakih gospodarskih vozila određenog proizvođača registriranih u relevantnoj ciljnoj godini u kilogramima (kg);
M_0	1 766,4 za 2020., za 2021., 2022. i 2023. vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 510/2011, a za 2024. vrijednost donesena u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (b) ove Uredbe;
$M_{\emptyset 2020}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih lakih gospodarskih vozila određenog proizvođača registriranih u 2020. u kilogramima (kg);
$M_{0,2020}$	1 766,4.

5. Za proizvođača kojem je odobreno odstupanje za određenu ciljnu vrijednost emisija prema NEDC-u za 2021. ciljna vrijednost odstupanja na temelju WLTP-a izračunava se kako slijedi:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{target2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

pri čemu je:

WLTP _{CO2}	WLTP _{CO2} , kako je definiran u točki 3.;
NEDC _{CO2}	NEDC _{CO2} , kako je definiran u točki 3.;
NEDC _{2021target}	ciljna vrijednost odstupanja za 2021. koju je Komisija odobrila u skladu s člankom 10.

6. Od 1. siječnja 2025. ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a i ciljne vrijednosti specifičnih emisija za proizvođača izračunavaju se kako slijedi:

6.0. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za 2021.

Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za 2021. (EU fleet-wide target₂₀₂₁) jest prosjek, ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021., referentnih vrijednosti za 2021. (reference-values₂₀₂₁) utvrđenih za svakog pojedinačnog proizvođača na kojeg se primjenjuje ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

Referentna vrijednost za 2021. utvrđuje se za svakog proizvođača kako slijedi:

$$\text{reference – value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

pri čemu je:

WLTP _{CO₂,measured}	prosjek, za svakog proizvođača, izmjerenih kombiniranih emisija CO ₂ svakog novog lakoga gospodarskog vozila registriranog u 2020., kako je utvrđeno i prijavljeno u skladu s člankom 7.a Provedbene uredbe (EU) 2017/1152;
NEDC _{2020, Fleet Target}	147 g/km;
NEDC _{CO₂}	kako je definiran u točki 3.;
M _{∅2021}	prosječna masa u voznom stanju novih lakih gospodarskih vozila određenog proizvođača registriranih u 2021. u kilogramima (kg);
M _{0,2021}	prosječna masa u voznom stanju u kilogramima (kg) svih novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021. onih proizvođača za koje se primjenjuje ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.;
a	kako je definiran u točki 4.;

6.1. Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2025. i 2030.

6.1.1. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2025. do 2029.

$$\text{EU fleet-wide target}_{2025} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2025})$$

pri čemu je:

EU fleet-wide target ₂₀₂₁	kako je definiran u točki 6.0.;
reduction factor ₂₀₂₅	smanjenje navedeno u članku 1. stavku 4. točki (b).

6.1.2. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a od 2030. nadalje

$$\text{EU fleet-wide target}_{2030} = \text{EU fleet-wide target}_{2021} \cdot (1 - \text{reduction factor}_{2030})$$

pri čemu je:

EU fleet-wide target ₂₀₂₁	kako je definiran u točki 6.0.;
reduction factor ₂₀₃₀	smanjenje navedeno u članku 1. stavku 5. točki (b).

6.2. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2025. nadalje

6.2.1. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = $EU \text{ fleet-wide target}_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2025}$ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.1.

α α_{2025} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 utvrđene u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d), odnosno α_{2021} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0 utvrđene u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d);

pri čemu je:

$\alpha_{2025} = \frac{\alpha_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

α_{2021} nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (neovisna varijabla) i specifičnih emisija CO_2 (ovisna varijabla) svakog novog lakoga gospodarskog vozila registriranog u 2021.;

average emissions₂₀₂₁ prosječna vrijednost specifičnih emisija CO_2 svih novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021. onih proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.;

TM prosječna ispitna masa u kilogramima (kg) svih novih lakih gospodarskih vozila određenog proizvođača registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini;

TM_0 vrijednost u kilogramima (kg) utvrđena u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d).

6.2.2. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2030. nadalje

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = $EU \text{ fleet-wide target}_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2030}$ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.2.;

α α_{2030} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 utvrđene u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d), odnosno α_{2021} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0 utvrđene u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d);

pri čemu je:

$$\alpha_{2030} = \frac{\alpha_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

α_{2021} kako je definirano u točki 6.2.1.;

$average \text{ emissions}_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.;

TM kako je definirano u točki 6.2.1.;

TM_0 kako je definirano u točki 6.2.1.

6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2025. nadalje

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

ciljna vrijednost specifičnih emisija = (specific emissions reference target – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₂₅)) · ZLEV factor

pri čemu je:

specific emissions reference target	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;
$\emptyset_{\text{targets}}$	prosjeak svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.1., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
ZLEV factor	(1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je ZLEV factor određen kao 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x 15 %.

6.3.2. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2030. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija = (specific emissions reference target – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU fleet-wide target₂₀₃₀)) · ZLEV factor

pri čemu je:

specific emissions reference target	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.2.;
$\emptyset_{\text{targets}}$	prosjeak svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.2., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
ZLEV factor	(1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je ZLEV factor određen kao 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x 30 %.

PRILOG II.

PRAĆENJE EMISIJA NOVIH OSOBNIH AUTOMOBILA I IZVJEŠĆIVANJE O NJIMA

DIO A

Prikupljanje podataka o novim osobnim automobilima i određivanje podataka za praćenje emisija CO₂

1. Države članice za svaku kalendarsku godinu za svaki novi osobni automobil registriran kao vozilo kategorije M₁ na njihovu državnom području bilježe sljedeće detaljne podatke:
 - (a) proizvođača;
 - (b) broj homologacije i njezino proširenje;
 - (c) tip, varijantu i izvedbu (ako je primjenjivo);
 - (d) marku i trgovačko ime;
 - (e) kategoriju homologiranog vozila;
 - (f) ukupan broj novih registracija;
 - (g) masu u voznom stanju;
 - (h) specifične emisije CO₂ (NEDC i WLTP);
 - (i) otisak: međuosovinski razmak, razmak kotača na upravljačkoj osovini i razmak kotača na drugoj osovini;

- (j) vrstu goriva i način rada s obzirom na gorivo;
- (k) radni obujam motora;
- (l) potrošnju električne energije;
- (m) šifru inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija i smanjenje emisija CO₂ zahvaljujući toj tehnologiji (NEDC i WLTP);
- (n) maksimalnu neto snagu;
- (o) identifikacijski broj vozila;
- (p) ispitnu masu u WLTP-u;
- (q) faktore odstupanja i verifikacije iz točke 3.2.8. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2017/1153;
- (r) kategoriju registriranog vozila;
- (s) identifikacijski broj porodice vozila;
- (t) električnu autonomiju, ako je primjenjivo.

Države članice Komisiji u skladu s člankom 7. stavljaju na raspolaganje sve podatke navedene u ovoj točki, u formatu utvrđenom u odjeljku 2. dijela B.

2. Detaljni podaci iz točke 1. uzimaju se iz certifikata o sukladnosti za dotičan osobni automobil. U slučaju vozila s dva goriva (benzin/plin) za koja su u certifikatima o sukladnosti navedene vrijednosti specifičnih emisija CO₂ za obje vrste goriva, države članice primjenjuju samo vrijednost koja je izmjerena za plin.
3. Države članice za svaku kalendarsku godinu određuju:
 - (a) ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu EZ homologaciji;
 - (b) ukupan broj novih registracija novih pojedinačno odobrenih osobnih automobila;
 - (c) ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu nacionalnoj homologaciji za male serije.

DIO B

Format za dostavu podataka

Za svaku godinu države članice dostavljaju podatke navedene u točkama 1. i 3. dijela A u sljedećim formatima:

ODJELJAK 1.

ZBIRNI PODACI PRIKUPLJENI PRAĆENJEM

Država članica ¹	
Godina	
Ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu EZ homologaciji	
Ukupan broj novih registracija novih pojedinačno odobrenih osobnih automobila	
Ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu nacionalnoj homologaciji za male serije	

¹ Kodovi ISO 3166 alpha-2 uz iznimku Grčke i Ujedinjene Kraljevine čiji su kodovi „EL” odnosno „UK”.

ODJELJAK 2.

DETALJNI PODACI PRIKUPLJENI PRAĆENJEM – OBRAZAC ZA JEDNO VOZILO

Upućivanje na točku 1. dijela A	Detaljni podaci po registriranom vozilu
(a)	Ime proizvođača – standardni naziv u EU-u
	Ime proizvođača na OEM deklaraciji
	Ime proizvođača u registru države članice ⁽¹⁾
(b)	Broj homologacije i njezino proširenje
(c)	Tip
	Varijanta
	Izvedba
(d)	Marka i trgovačko ime
(e)	Kategorija homologiranog vozila
(f)	Ukupan broj novih registracija
(g)	Masa u voznom stanju
(h)	Specifične emisije CO ₂ (kombinirano) Vrijednost prema NEDC-u do 31. prosinca 2020., osim za vozila obuhvaćena područjem primjene članka 5., za koje se vrijednost prema NEDC-u određuje do 31. prosinca 2022. u skladu s člankom 5. Provedbene uredbe (EU) 2017/1153
	Specifične emisije CO ₂ (kombinirano) Vrijednost prema WLTP-u
(i)	Međuosovinski razmak
	Razmak kotača na upravljačkoj osovini (1. osovina)
	Razmak kotača na drugoj osovini (2. osovina)

(j)	Vrsta goriva
	Način rada s obzirom na gorivo
(k)	Radni obujam motora (cm ³)
(l)	Potrošnja električne energije (Wh/km)
(m)	Oznaka ekoinovacija
	Ukupne uštede emisija CO ₂ zbog ekoinovacija u NEDC-u do 31. prosinca 2020.
	Ukupne uštede emisija CO ₂ zbog ekoinovacija u WLTP-u
(n)	Maksimalna neto snaga
(o)	Identifikacijski broj vozila
(p)	Ispitna masa u WLTP-u
(q)	Faktor odstupanja De (ako postoji)
	Faktor verifikacije (ako postoji)
(r)	Kategorija registriranog vozila
(s)	Identifikacijski broj porodice vozila
(t)	Električna autonomija, ako je dostupna

Napomene:

- ⁽¹⁾ U slučaju nacionalne homologacije za male serije (NSS) ili pojedinačnog odobrenja (IVA), ime proizvođača navodi se u stupcu „Ime proizvođača u registru države članice”, a u stupcu „Ime proizvođača – standardni naziv u EU-u” naznačuje se jedno od sljedećeg: „AA-NSS” ili „AA-IVA”, ovisno o slučaju.

PRILOG III.

PRAĆENJE EMISIJA

NOVIH LAKIH GOSPODARSKIH VOZILA I IZVJEŠĆIVANJE O NJIMA

A. Prikupljanje podataka o novim lakim gospodarskim vozilima i određivanje podataka za praćenje emisija CO₂

1. Detaljni podaci

1.1. Potpuna vozila registrirana kao vozila kategorije N₁

Za potpuna vozila koja imaju EZ homologaciju i registrirana su kao vozila kategorije N₁, države članice za svaku kalendarsku godinu za svako novo lako gospodarsko vozilo prvi put kad ga registriraju na svojem državnom području bilježe sljedeće detaljne podatke:

- (a) proizvođača;
- (b) broj homologacije i njezino proširenje;
- (c) tip, varijantu i izvedbu;
- (d) marku;
- (e) kategoriju homologiranog vozila;
- (f) kategoriju registriranog vozila;
- (g) specifične emisije CO₂ (NEDC i WLTP);

- (h) masu u voznom stanju;
- (i) najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila;
- (j) otisak: međuosovinski razmak, razmak kotača na upravljačkoj osovini i razmak kotača na drugoj osovini;
- (k) vrstu goriva i način rada s obzirom na gorivo;
- (l) radni obujam motora;
- (m) potrošnju električne energije;
- (n) šifru inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija i smanjenje emisija CO₂ zahvaljujući toj tehnologiji (NEDC i WLTP);
- (o) identifikacijski broj vozila;
- (p) ispitnu masu u WLTP-u;
- (q) faktore odstupanja i verifikacije iz točke 3.2.8. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2017/1152;
- (r) identifikacijski broj porodice vozila utvrđen u skladu s točkom 5.0. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151;
- (s) električnu autonomiju, ako je primjenjivo.

Države članice Komisiji u skladu s člankom 7. stavljaju na raspolaganje sve podatke navedene u ovoj točki, u formatu utvrđenom u odjeljku 2. dijela C ovog Priloga.

1.2. Vozila homologirana u višestupanjskom postupku i registrirana kao vozila kategorije N₁

Za višestupanjska vozila koja su registrirana kao vozila kategorije N₁ države članice za svaku kalendarsku godinu bilježe sljedeće detaljne podatke koji se odnose na:

- (a) osnovno (nepotpuno) vozilo: podatke navedene u točki 1.1. podtočkama (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) i (o) ili, umjesto podataka navedenih u podtočkama (h) i (i), standardnu dodanu masu dostavljenu kao dio podataka o homologaciji navedenih u točki 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
- (b) osnovno (potpuno) vozilo: podatke navedene u točki 1.1. podtočkama (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) i (o);
- (c) dovršeno vozilo: podatke navedene u točki 1.1. podtočkama (a), (f), (g), (h), (j), (k), (l), (m) i (o).

Ako se bilo koji podatak iz prvog podstavka podtočaka (a) i (b) ne može dostaviti za osnovno vozilo, država članica umjesto toga dostavlja podatke koji se odnose na dovršeno vozilo.

Za dovršena se vozila kategorije N₁ upotrebljava format utvrđen u odjeljku 2. dijela C.

Identifikacijski broj vozila iz točke 1.1. podtočke (o) ne objavljuje se.

2. Pojediniosti iz točke 1. uzimaju se iz certifikata o sukladnosti. U slučaju vozila s dva goriva (benzin/plin) za koja su u certifikatima o sukladnosti navedene vrijednosti specifičnih emisija CO₂ za obje vrste goriva, države članice primjenjuju samo vrijednost koja je izmjerena za plin.
 3. Države članice za svaku kalendarsku godinu određuju:
 - (a) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji;
 - (b) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu višestupanjskoj homologaciji, ako je dostupno;
 - (c) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu pojedinačnom odobravanju;
 - (d) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu nacionalnoj homologaciji za male serije.
 - B. Metodologija za određivanje podataka za praćenje CO₂ za nova laka gospodarska vozila
- Podaci za praćenje koje su države članice dužne odrediti u skladu s točkama 1. i 3. dijela A određuju se u skladu s metodologijom u ovom dijelu.

1. Broj registriranih novih lakih gospodarskih vozila

Države članice utvrđuju broj novih lakih gospodarskih vozila registriranih na njihovu državnom području u godini na koju se praćenje odnosi podijeljenih na vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa, pojedinačnom odobrenju i nacionalnoj homologaciji za male serije te, ovisno o slučaju, koja podliježu višestupanjskoj homologaciji.

2. Dovršena vozila

U slučaju višestupanjskih vozila proizvođaču osnovnog vozila dodjeljuju se specifične emisije CO₂ dovršenih vozila.

Da bi se osiguralo da su vrijednosti emisija CO₂, učinkovitosti goriva i mase dovršenih vozila reprezentativne, bez pretjeranog opterećivanja proizvođača osnovnog vozila, Komisija utvrđuje poseban postupak praćenja i prema potrebi mijenja relevantno zakonodavstvo o homologaciji.

Unatoč tome što se za potrebe izračuna ciljne vrijednosti za 2020. u skladu s točkom 2. dijela B Priloga I. standardna dodana masa uzima iz dijela C ovog Priloga, ako se ta vrijednost mase ne može utvrditi, za privremeni izračun ciljne vrijednosti specifičnih emisija iz članka 7. stavka 4. može se upotrijebiti masa u voznom stanju dovršenog vozila.

Ako je osnovno vozilo potpuno vozilo, za izračun ciljne vrijednosti specifičnih emisija upotrebljava se masa u voznom stanju tog vozila. Međutim, ako se ta vrijednost mase ne može odrediti, za privremeni izračun ciljne vrijednosti specifičnih emisija može se upotrijebiti masa u voznom stanju dovršenog vozila.

C. Formati za dostavu podataka

Za svaku godinu države članice dostavljaju podatke navedene u točkama 1. i 3. dijela A u sljedećem formatu:

Odjeljak 1. – Zbirni podaci prikupljeni praćenjem	
Država članica ¹	
Godina	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji	
Ukupan broj novih registracija novih pojedinačno odobrenih lakih gospodarskih vozila	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu nacionalnoj homologaciji za male serije	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu višestupanjskoj homologaciji (ako je dostupno)	

¹ Kodovi ISO 3166 alpha-2 uz iznimku Grčke i Ujedinjene Kraljevine čiji su kodovi „EL” odnosno „UK”.

Odjeljak 2. – Detaljni podaci prikupljeni praćenjem – obrazac za jedno vozilo	
Upućivanje na točku 1.1. dijela A	Detaljni podaci po registriranom vozilu ⁽¹⁾
(a)	Ime proizvođača – standardni naziv u EU-u ⁽²⁾
	Ime proizvođača na OEM deklaraciji POTPUNO VOZILO/OSNOVNO VOZILO ⁽³⁾
	Ime proizvođača na OEM deklaraciji DOVRŠENO VOZILO ⁽³⁾
	Ime proizvođača u registru države članice ⁽²⁾
(b)	Broj homologacije i njezino proširenje
(c)	Tip
	Varijanta
	Izvedba
(d)	Marka
(e)	Kategorija homologiranog vozila
(f)	Kategorija registriranog vozila
(g)	Specifične emisije CO ₂ (kombinirano) Vrijednost prema NEDC-u do 31. prosinca 2020.
	Specifične emisije CO ₂ (kombinirano) Vrijednost prema WLTP-u
(h)	Masa u voznom stanju OSNOVNO VOZILO
	Masa u voznom stanju DOVRŠENO VOZILO/POTPUNO VOZILO
(i) ⁽⁴⁾	Najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila

(j)	Međuosovinski razmak
	Razmak kotača na upravljačkoj osovini (1. osovini)
	Razmak kotača na drugoj osovini (2. osovini)
(k)	Vrsta goriva
	Način rada s obzirom na gorivo
(l)	Radni obujam motora (cm ³)
(m)	Potrošnja električne energije (Wh/km)
(n)	Oznaka ekoinovacija
	Ukupne uštede emisija CO ₂ zbog ekoinovacija u NEDC-u do 31. prosinca 2020.
	Ukupne uštede emisija CO ₂ zbog ekoinovacija u WLTP-u
(o)	Identifikacijski broj vozila
(p)	Ispitna masa u WLTP-u
(q)	Faktor odstupanja De (ako postoji)
	Faktor verifikacije (ako postoji)
(r)	Identifikacijski broj porodice vozila
(s)	Električna autonomija, ako je dostupna
Točka 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ ⁽⁵⁾	Standardna dodana masa (ako je primjenjivo u slučaju višestupanjskih vozila)

Napomene:

- (1) Ako se za višestupanjska vozila ne mogu dostaviti podaci za osnovno vozilo, država članica kao minimum dostavlja podatke navedene u ovom formatu za dovršeno vozilo.
 - (2) U slučaju nacionalne homologacije za male serije (NSS) ili pojedinačnog odobrenja (IVA), ime proizvođača navodi se u stupcu „Ime proizvođača u registru države članice”, a u stupcu „Ime proizvođača – standardni naziv u EU-u” naznačuje se jedno od sljedećega: „AA-NSS” ili „AA-IVA”, ovisno o slučaju.
 - (3) U slučaju višestupanjskih vozila navodi se proizvođač osnovnog (nepotpunog/potpunog) vozila. Ako proizvođač osnovnog vozila nije raspoloživ, navodi se samo proizvođač dovršenog vozila.
 - (4) U slučaju višestupanjskih vozila navodi se najveća tehnički dopuštena masa opterećenog osnovnog vozila.
 - (5) U slučaju višestupanjskih vozila masu u voznom stanju i najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog osnovnog vozila može se zamijeniti standardnom dodanom masom navedenom u podacima o homologaciji u skladu s točkom 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ.
-

PRILOG IV.

UREDBE STAVLJENE IZVAN SNAGE I POPIS NJIHOVIH NAKNADNIH IZMJENA

Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 140, 5.6.2009., str. 1.)
Uredba Komisije (EU) br. 397/2013	(SL L 120, 1.5.2013., str. 4.)
Uredba (EU) br. 333/2014 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 103, 5.4.2014., str. 15.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/6	(SL L 3, 7.1.2015., str. 1.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1502	(SL L 221, 26.8.2017., str. 4.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/649	(SL L 108, 27.4.2018., str. 14.)
Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 145, 31.5.2011., str. 1.)
Delegirana uredba Komisije (EU) br. 205/2012	(SL L 72, 10.3.2012., str. 2.)
Uredba (EU) br. 253/2014 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 84, 20.3.2014., str. 38.)
Delegirana uredba Komisije (EU) br. 404/2014	(SL L 121, 24.4.2014., str. 1.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/748	(SL L 113, 29.4.2017., str. 9.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1499	(SL L 219, 25.8.2017., str. 1.)

PRILOG V.

KORELACIJSKA TABLICA

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 1. prvi stavak	članak 1. stavak 1.	članak 1. stavak 1.
članak 1. drugi stavak	članak 1. stavak 2.	članak 1. stavak 2.
članak 1. treći stavak	—	članak 1. stavak 3.
—	—	članak 1. stavak 4.
—	—	članak 1. stavak 5.
—	—	članak 1. stavak 6.
—	—	članak 1. stavak 7.
članak 2. stavak 1.	članak 2. stavak 1.	članak 2. stavak 1.
članak 2. stavak 2.	članak 2. stavak 2.	članak 2. stavak 2.
članak 2. stavak 3.	članak 2. stavak 3.	članak 2. stavak 3.
članak 2. stavak 4.	članak 2. stavak 4.	članak 2. stavak 4.
članak 3. stavak 1. uvodni tekst	članak 3. stavak 1. uvodni tekst	članak 3. stavak 1. uvodni tekst
članak 3. stavak 1. točke (a) i (b)	članak 3. stavak 1. točke (a) i (b)	članak 3. stavak 1. točke (a) i (b)
—	članak 3. stavak 1. točke (c), (d) i (e)	članak 3. stavak 1. točke (c), (d) i (e)
članak 3. stavak 1. točke (c) i (d)	članak 3. stavak 1. točke (f) i (g)	članak 3. stavak 1. točke (f) i (g)
članak 3. stavak 1. točka (f)	članak 3. stavak 1. točka (h)	članak 3. stavak 1. točka (h)
članak 3. stavak 1. točka (e)	članak 3. stavak 1. točka (j)	članak 3. stavak 1. točka (i)
članak 3. stavak 1. točka (g)	članak 3. stavak 1. točka (i)	članak 3. stavak 1. točka (j)

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
–	–	članak 3. stavak 1. točke (k), (l) i (m)
članak 3. stavak 2.	članak 3. stavak 1. točka (k)	članak 3. stavak 1. točka (n)
članak 4. prvi stavak.	članak 3. stavak 2.	članak 3. stavak 2.
–	članak 4. prvi stavak	članak 4. stavak 1. uvodni tekst i točke (a) i (b)
–	–	članak 4. stavak 1. točka (c)
članak 4. drugi stavak	članak 4. drugi stavak	članak 4. stavak 2.
članak 5.	članak 4. treći stavak	članak 4. stavak 3.
članak 5.a	članak 5.	–
članak 6.	–	članak 5.
članak 7. stavak 1.	članak 6.	–
članak 7. stavak 2. točke (a), (b) i (c)	članak 7. stavak 1.	članak 6. stavak 1.
–	članak 7. stavak 2. točke (a), (b) i (c)	članak 6. stavak 2. točke (a), (b) i (c)
članak 7. stavak 3.	–	članak 6. stavak 2. točka (d)
članak 7. stavak 4.	članak 7. stavak 3.	članak 6. stavak 3.
članak 7. stavak 5.	članak 7. stavak 4.	članak 6. stavak 4.
članak 7. stavak 6.	članak 7. stavak 5.	članak 6. stavak 5.
članak 7. stavak 7.	članak 7. stavak 6.	članak 6. stavak 6.
članak 8. stavak 1.	članak 7. stavak 7.	članak 6. stavak 7.
članak 8. stavak 2.	članak 8. stavak 1.	članak 7. stavak 1.
članak 8. stavak 3.	članak 8. stavak 2.	članak 7. stavak 2.
	članak 8. stavak 3.	članak 7. stavak 3.

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 8. stavak 4. prvi i drugi podstavak	članak 8. stavak 4. prvi i drugi podstavak	članak 7. stavak 4. prvi i drugi podstavak
članak 8. stavak 4. treći podstavak	članak 8. stavak 4. prvi podstavak	članak 7. stavak 4. treći podstavak
članak 8. stavak 5. prvi podstavak	članak 8. stavak 5.	članak 7. stavak 5. prvi podstavak
članak 8. stavak 5. drugi podstavak	članak 8. stavak 6.	članak 7. stavak 5. drugi podstavak
članak 8. stavak 6.	članak 8. stavak 7.	—
članak 8. stavak 7.	članak 8. stavak 8.	članak 7. stavak 6. prvi podstavak
—	—	članak 7. stavak 6. drugi podstavak
članak 8. stavak 8.	—	—
članak 8. stavak 9. prvi podstavak	članak 8. stavak 9. prvi podstavak	članak 7. stavak 7.
članak 8. stavak 9. drugi podstavak	članak 8. stavak 9. drugi podstavak	članak 7. stavak 8.
—	—	članak 7. stavak 9.
—	—	Članak 7. stavak 10.
—	članak 8. stavak 10.	članak 7. stavak 11.
članak 9. stavak 1.	članak 9. stavak 1.	članak 8. stavak 1.
članak 9. stavak 2. prvi podstavak uvodni tekst	članak 9. stavak 2. prvi podstavak uvodni tekst	članak 8. stavak 2. prvi podstavak prvi dio
članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (a)	članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (a)	—
članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (b)	članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (b)	članak 8. stavak 2. prvi podstavak drugi dio

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 9. stavak 2. drugi podstavak	članak 9. stavak 2. drugi podstavak	članak 8. stavak 2. drugi podstavak
članak 9. stavak 3.	članak 9. stavak 3.	članak 8. stavak 3.
članak 9. stavak 4.	članak 9. stavak 4.	članak 8. stavak 4.
članak 10. stavak 1. uvodni tekst	članak 10. stavak 1. uvodni tekst	članak 9. stavak 1. uvodni tekst
članak 10. stavak 1. točke od (a) do (e)	članak 10. stavak 1. točke od (a) do (e)	članak 9. stavak 1. točke od (a) do (e)
—	—	članak 9. stavak 1. točka (f)
članak 10. stavak 2.	članak 10. stavak 2.	članak 9. stavak 2.
—	—	članak 9. stavak 3.
članak 11. stavak 1.	članak 11. stavak 1.	članak 10. stavak 1.
članak 11. stavak 2.	članak 11. stavak 2.	članak 10. stavak 2.
članak 11. stavak 3.	članak 11. stavak 3.	članak 10. stavak 3. prvi podstavak
—	—	članak 10. stavak 3. drugi podstavak
članak 11. stavak 4. prvi podstavak	—	članak 10. stavak 4. prvi podstavak
članak 11. stavak 4. drugi podstavak	—	članak 10. stavak 4. drugi podstavak
članak 11. stavak 4. drugi podstavak uvodni tekst	—	uvodni tekst
članak 11. stavak 4. drugi podstavak točka (a)	—	članak 10. stavak 4. drugi podstavak točka (a)
članak 11. stavak 4. drugi podstavak točka (b)	—	—

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 11. stavak 4. drugi podstavak točka (c)	—	članak 10. stavak 4. drugi podstavak točka (b)
—	—	članak 10. stavak 4. drugi podstavak točka (c)
članak 11. stavak 4. treći i četvrti podstavak	—	članak 10. stavak 4. treći i četvrti podstavak
članak 11. stavak 5.	članak 11. stavak 4.	članak 10. stavak 5.
članak 11. stavak 6.	članak 11. stavak 5.	članak 10. stavak 6.
članak 11. stavak 7.	članak 11. stavak 6.	članak 10. stavak 7.
članak 11. stavak 8.	članak 11. stavak 7.	članak 10. stavak 8.
članak 11. stavak 9.	članak 11. stavak 8.	članak 10. stavak 9.
članak 12. stavak 1. prvi podstavak	članak 12. stavak 1. prvi podstavak	članak 11. stavak 1. prvi podstavak
članak 12. stavak 1. drugi podstavak	—	članak 11. stavak 1. drugi podstavak
članak 12. stavak 1. treći podstavak	članak 12. stavak 1. drugi podstavak	članak 11. stavak 1. treći podstavak
—	—	članak 11. stavak 1. četvrti podstavak
članak 12. stavak 2.	članak 12. stavak 2.	članak 11. stavak 2. uvodni tekst, točke (a), (b) i (c) te točka (d) prvi dio
—	—	članak 11. stavak 2. točka (d) zadnji dio

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 12. stavak 3.	članak 12. stavak 3.	članak 11. stavak 3.
članak 12. stavak 4.	članak 12. stavak 4.	članak 11. stavak 4.
—	—	članak 12.
—	—	članak 13.
članak 13. stavak 1.	—	—
—	članak 13. stavak 1.	—
—	—	članak 14. naslov
—	—	članak 14. stavak 1. prvi podstavak uvodni tekst
članak 13. stavak 2. prvi i drugi podstavak	—	članak 14. stavak 1. točka (a)
—	članak 13. stavak 5.	članak 14. stavak 1. točka (b)
		članak 14. stavak 1. točke (c) i (d)
članak 13. stavak 2. treći podstavak	članak 13. stavak 5.	članak 14. stavak 2.
—	—	članak 15. stavak 1.
—	—	članak 15. stavak 2.
—	—	članak 15. stavak 3.
—	članak 13. stavak 2.	—
—	—	članak 15. stavak 4. prvi dio

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 13. stavak 3.	članak 13. stavak 6. prvi podstavak	članak 15. stavak 4. drugi dio
–	članak 13. stavak 4.	–
članak 13. stavak 4.	članak 13. stavak 6. drugi podstavak	–
članak 13. stavak 5.	–	–
članak 13. stavak 6.	članak 13. stavak 3.	–
–	–	članak 15. stavak 5.
–	–	članak 15. stavak 6.
članak 13. stavak 7. prvi podstavak	članak 13. stavak 6. treći podstavak	članak 15. stavak 7.
članak 13. stavak 7. drugi podstavak	članak 13. stavak 6. četvrti podstavak	članak 15. stavak 8.
članak 14. stavak 1.	članak 14. stavak 1.	članak 16. stavak 1.
članak 14. stavak 2.	članak 14. stavak 2.	članak 16. stavak 2.
članak 14. stavak 3.	članak 14. stavak 2.a	članak 16. stavak 3.
članak 14.a stavak 1.	članak 15. stavak 3.	članak 17. stavak 1.
članak 14.a stavak 2.	članak 15. stavak 1.	članak 17. stavak 2.
članak 14.a stavak 3.	članak 16.	članak 17. stavak 3.
članak 14.a stavak 4.	članak 15. stavak 2.	članak 17. stavak 4.
članak 14.a stavak 5.	članak 17.	članak 17. stavak 5.

Uredba (EZ) br. 443/2009	Uredba (EU) br. 510/2011	Ova Uredba
članak 15.	—	—
—	—	članak 18.
članak 16.	članak 18.	članak 19.
Prilog I.	—	Prilog I. dio A točke od 1. do 5.
—	—	Prilog I. dio A točka 6.
—	Prilog I.	Prilog I. dio B točke od 1. do 5.
—	—	Prilog I. dio B točka 6.
Prilog II. dio A	—	Prilog II. dio A
Prilog II. dio B	—	—
Prilog II. dio C	—	Prilog II. dio B
—	Prilog II.	Prilog III.
—	—	Prilog IV.
—	—	Prilog V.
