



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 24. svibnja 2019.
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ

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

od ...

**o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila
i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956
Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ**

(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 nacrtu 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 62, 15.2.2019., str. 286.

² Stajalište Europskog parlamenta od 18. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od ...

budući da:

- (1) Pariškim sporazumom utvrđuje se, među ostalim, dugoročni cilj u skladu s nastojanjima da se povećanje globalne prosječne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2°C iznad razine iz predindustrijskog razdoblja te da se ulažu napori da se zadrži na 1,5 °C iznad razine iz predindustrijskog razdoblja. Najnovije znanstvene spoznaje iz posebnog izvješća Međuvladina panela o klimatskim promjenama (IPCC) o učinku globalnog zatopljenja od 1,5 °C iznad predindustrijskih razina 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.
- (2) 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. studenog 2018. naslovljenu „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 hitno i drastično smanjiti emisije tvari iz prometa koje onečišćuju zrak, a koje znatno štete našem zdravlju i okolišu.

- (3) Komisija je donijela pakete za mobilnost 31. svibnja 2017. (Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve) i 8. studenog 2017. (Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija - Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike). U tim se paketima utvrđuje pozitivni program koji je također usmjeren na osiguravanje neometanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve.
- (4) Ova je Uredba dio trećeg paketa za mobilnost Komisije od 17. svibnja 2018. naslovljenog „Europa u pokretu - Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista” koji se nastavlja na Komunikaciju Komisije od 13. rujna 2017. naslovljenu „Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju: obnovljena strategija industrijske politike EU-a”. Ova Uredba također je osmišljena kako bi se dovršio proces kojim se Uniji omogućuje da u potpunosti iskoristi prednosti modernizacije i dekarbonizacije mobilnosti. Cilj tog trećeg paketa za mobilnost jest povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići čišći sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. To zahtijeva potpunu predanost Unije, država članica i dionika, a osobito jačanje napora za smanjenje emisija ugljikova dioksida (CO₂) i onečišćenja zraka.

- (5) Ovom se Uredbom, zajedno s Uredbom (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća¹⁺, utvrđuje jasan put za smanjenje emisija CO₂ u sektoru cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanji razina domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje 40 % u odnosu na 1990., podržanom u zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. te odobrenom od strane Vijeća 6. ožujka 2015. kao planiranom nacionalno utvrđenom doprinosu Unije u okviru Pariškog sporazuma.
- (6) U zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. podržano je smanjenje emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu Unije za trgovanje emisijama. Emisije stakleničkih plinova u sektoru cestovnog prometa predstavljaju znatan doprinos emisijama u tim sektorima. Cestovni promet uzrokovao je oko četvrtine ukupnih emisija u Uniji 2016. godine. Te emisije kontinuirano rastu i dalje su znatno iznad razina iz 1990. Budu li se emisije iz cestovnog prometa još povećale, poništiti će smanjenja emisija koja su drugi sektori ostvarili radi suzbijanja klimatskih promjena.

¹ Uredba (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća od ... o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L, ..., str.).

⁺ SL: molimo u tekst umetnuti broj Uredbe iz dokumenta 2017/0293 (COD) - pe 6/19 i dopuniti pripadajuću bilješku.

- (7) 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 sektoru prometa i nakon 2020.
- (8) Radi pružanja potrošačima u Uniji sigurne, održive, konkurentne i pristupačne energije, doprinos energetske učinkovitosti ograničavanju potražnje jedna je od pet usko povezanih međusobno nadopunjujućih dimenzija utvrđenih u komunikaciji Komisije od 25. veljače 2015. naslovljenoj „Okvirna strategija za otpornu energetska uniju s naprednom klimatskom politikom”. U toj se komunikaciji navodi da, iako svi gospodarski sektori moraju poduzeti mjere kako bi učinkovitije trošili energiju, sektor prometa ima golem potencijal za veću energetska učinkovitost.
- (9) Emisije CO₂ iz teških vozila, uključujući kamione i autobuse, čine oko 6 % ukupnih emisija CO₂ u Uniji i oko 25 % ukupnih emisija CO₂ u cestovnom prometu. Bez daljnjih mjera, očekuje se rast udjela emisija CO₂ iz teških vozila od oko 9 % između 2010. i 2030. Trenutačno u pravu Unije nisu propisani zahtjevi za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila te su stoga hitno potrebne posebne mjere za takva vozila.

- (10) Ciljeve smanjenja emisija CO₂ za vozne parkove novih teških vozila cijele Unije trebalo bi, stoga, 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 Unije za 2030. i razdoblje nakon toga. Takav postupni pristup također jasno i rano signalizira industriji da ubrza uvođenje energetski učinkovitih tehnologija i teških vozila s nultim i niskim emisijama na tržište. Uvođenje teških vozila s nultim emisijama trebalo bi također doprinijeti rješavanju problema gradske mobilnosti. Proizvođači bi takva teška vozila trebali promicati jer su ključna za smanjenje emisija CO₂ iz cestovnog prometa, no to je važno i za učinkovito smanjenje tvari koje onečišćuju zrak i prekomjernih razina buke u gradovima i gradskim područjima.
- (11) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO₂ za nove osobne automobile i za laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenom smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva, doprinoseći jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije te dugoročno osiguravajući radna mjesta za visokokvalificirane radnike.

- (12) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog jedinstvenog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila, uz istovremeno izbjegavanje rascjepkanosti tržišta, primjereno je odrediti emisijske norme CO₂ za teška vozila na razini Unije. Tim normama ne bi se trebalo dovoditi u pitanje pravo Unije u području tržišnog natjecanja.
- (13) Pri utvrđivanju razina smanjenja emisija CO₂ koje bi trebao postići vozni park teških vozila Unije u obzir se treba uzeti djelotvornost tih razina smanjenja za troškovno učinkovit doprinos smanjenju emisija CO₂ iz sektora obuhvaćenih Uredbom (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća¹ do 2030., nastale troškove i uštede za društvo, proizvođače, prijevoznike i potrošače te izravni i neizravni utjecaj na zapošljavanje i inovacije te ostvarene popratne koristi u pogledu poboljšane energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka.

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.).

- (14) Potrebno je zajamčiti društveno prihvatljiv i pravedan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija. Stoga je važno u obzir uzeti socijalne učinke tog prelaska u cijelom automobilskom vrijednosnom lancu i proaktivno odgovoriti na posljedice za zapošljavanje. U tom smislu na razini Unije te na nacionalnoj i regionalnoj razini treba razmotriti ciljane programe za prekvalifikaciju, usavršavanje i preraspodjelu radnika, kao i inicijative za obrazovanje i traženje posla u pogodnim zajednicama i regijama, u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima. U okviru tog prelaska potrebno je poboljšati zapošljavanje žena i povećati jednake mogućnosti u tom sektoru.
- (15) Uspješan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija iziskuje integrirani pristup i okruženje pogodno za poticanje inovacija i zadržavanje vodećeg tehnološkog položaja Unije u sektoru cestovnog prometa. To uključuje javna i privatna ulaganja u istraživanja i inovacije, povećanje opskrbe teškim vozilima s nultom i niskom stopom emisija, uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu, integraciju u energetske sustave, kao i opskrbu održivim materijalima i održivu proizvodnju, ponovnu uporabu i recikliranje baterija u Europi. Za to je potrebno usklađeno djelovanje na razini Unije te na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini, među ostalim pomoću poticaja kojima se podupire uvođenje teških vozila s nultim i niskim emisijama.

- (16) U okviru provedbe Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ uveden je novi postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva pojedinačnih teških vozila. Uredbom Komisije (EU) 2017/2400² propisana je metodologija na temelju alata VECTO kojom se mogu simulirati emisije CO₂ i potrošnja goriva teških vozila. Tom se metodologijom omogućuje uzimanje u obzir raznolikosti sektora teških vozila i visoku razinu prilagodbe pojedinačnih teških vozila. U prvom se koraku, od 1. srpnja 2019., emisije CO₂ utvrđuju za četiri skupine teških vozila koje su izvor od 65 % do 70 % svih emisija CO₂ iz voznog parka teških vozila Unije.
- (17) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, kontinuirano će se i pravovremeno ažurirati.

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

² Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1.).

- (18) Podatci o emisijama CO₂ utvrđeni u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 trebali bi se pratiti u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Ti podatci trebali bi biti osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za četiri skupine teških vozila Unije s najvećom razinom emisija, kao i za određivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača tijekom određenog razdoblja izvješćivanja.
- (19) Ciljana vrijednost smanjenja emisija CO₂ za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO₂ onih teških vozila koja su novoregistrirana u razdoblju od 1. srpnja 2019. do 30. lipnja 2020. u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Također je potrebno utvrditi ciljanu vrijednost smanjenja emisija CO₂ za razdoblje od 2030. nadalje. Tu ciljanu vrijednost trebalo bi primijeniti osim ako se ne odluči drukčije na temelju preispitivanja koje se treba provesti 2022.. Cilj za 2030. trebao bi se ocijeniti u skladu s obvezama koje je Europska unija preuzela na temelju Pariškog sporazuma.
- (20) Kako bi se osigurala pouzdanost referentnih emisija CO₂ u odnosu na povećanje emisija CO₂ teških vozila nepotrebnim postupovnim sredstvima, koje ne bi bile reprezentativne u situaciji u kojoj su emisije CO₂ već regulirane, primjereno je osigurati metodologiju kojom se referentne emisije CO₂ prema potrebi mogu ispraviti.

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

- (21) Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i srednjeročnom postizanju ciljanih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO₂ u usporedbi s dizelskim vozilima. Potencijal za smanjenje emisija CO₂ iz vozila na UPP već je u potpunosti odražen u alatu VECTO. Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija tvari koje onečišćuju zrak tvari kao što su NO_x i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.
- (22) Pri izračunu referentnih emisija CO₂ koje su osnova za određivanje specifičnih ciljanih vrijednosti emisija CO₂ za 2025. i 2030., trebalo bi uzeti u obzir očekivani potencijal za smanjenje emisija CO₂ voznog parka teških vozila. Stoga je primjereno iz izračuna isključiti namjenska vozila, kao što su vozila za prikupljanje otpada ili izvođenje građevinskih radova. Ona prelaze relativno malo kilometara i voze se na posebne načine pa se tehničke mjere za smanjenje emisija CO₂ i potrošnje goriva ne čine troškovno učinkovitima u usporedbi s mjerama za teška vozila kojima se dostavlja roba.
- (23) Zahtjeve za smanjenje emisija CO₂ trebalo bi izraziti u gramima CO₂ po tonskom kilometru kako bi odražavali upotrebu teških vozila.

- (24) Zahtjeve za smanjenje emisija CO₂ trebalo bi pošteno raspodijeliti na proizvođače, uzimajući u obzir raznolikost teških vozila u pogledu konstrukcije i posebnosti vožnje, godišnje kilometraže, korisnog tereta i konfiguracije prikolice. Stoga je primjereno razlikovati teška vozila na temelju različitih i zasebnih podskupina vozila koje odražavaju posebne tehničke značajke i uobičajeni način uporabe vozila. Utvrđivanjem godišnjih ciljanih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ za proizvođače kao ponderiranog prosjeka ciljeva definiranih za svaku podskupinu vozila, proizvođačima se također omogućuje da uspješno kompenziraju moguće slabije performanse vozila u određenim podskupinama vozila s boljim performansama vozila u drugim podskupinama, uzimajući u obzir prosječne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka vozila u različitim podskupinama vozila.
- (25) Proizvođačevu sukladnost s godišnjim ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO₂ trebalo bi procjenjivati na temelju njegovih prosječnih emisija CO₂. Pri određivanju prosječnih specifičnih emisija CO₂ u obzir bi trebalo uzeti i specifičnosti vidljive u različitim podskupinama vozila. Stoga bi se prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača trebale temeljiti na prosječnim emisijama CO₂ utvrđenima za svaku podskupinu vozila, uključujući ponderiranje na temelju pretpostavljene prosječne godišnje kilometraže i prosječnog korisnog tereta, koje odražavaju ukupne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka. Zbog ograničenog potencijala namjenskih vozila za smanjenje emisija CO₂ pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ takva vozila ne bi trebalo uzeti u obzir..

- (26) Kako bi se osigurao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama i potaknuo razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopunili instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva 2009/33/EZ²⁶ Europskog parlamenta i Vijeća¹, potrebno je uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica za razdoblja izvješćivanja prije 2025. i utvrditi referentnu vrijednost za udio teških vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku proizvođača za razdoblja izvješćivanja od 2025. nadalje.
- (27) Sustav poticaja trebalo bi osmisliti na način kojim bi se pružateljima infrastrukture za punjenje i proizvođačima zajamčila sigurnost u pogledu ulaganja radi promicanja brzog uvođenja teških vozila s nultim i niskim emisijama na tržište Unije, istodobno osiguravajući određenu fleksibilnost proizvođačima u pogledu odlučivanja o rokovima njihovih ulaganja.
- (28) Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača, u razdobljima izvješćivanja prije 2025., sva bi se teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Za razdoblja izvješćivanja od 2025. nadalje, prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača trebale bi se izračunati uzimajući u obzir njegove performanse u odnosu na referentnu vrijednost teških vozila s nultim i niskim emisijama. Razine poticaja trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO₂ vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje okolišnih ciljeva, na dobiveno bi se smanjenje emisija CO₂ trebala primjenjivati gornja granica.

¹ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (SL L 120, 15.5.2009., str. 5.).

- (29) Teška vozila s niskim emisijama trebalo bi poticati samo ako su im emisije CO₂ niže od pola referentne vrijednosti emisija CO₂ svih vozila u podskupini teških vozila kojoj to teško vozilo pripada. To bi potaknulo inovacije u tom području.
- (30) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione koji ne podliježu ciljanim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti jer pomažu u rješavanju problema zagađenosti zraka u gradovima. Kako bi poticaji za različite vrste vozila bili uravnoteženi, smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO₂ jednog proizvođača nastalo upotrebom manjih kamiona s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti.
- (31) Radi promicanja troškovno učinkovite provedbe zahtjeva za smanjenje emisija CO₂, uzimajući pritom u obzir promjene u sastavu voznog parka teških vozila i emisija CO₂ tijekom godina, proizvođači bi trebali imati mogućnost nadoknaditi podbačaj u ostvarenju ciljanih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ u jednoj godini s prebačajem u drugoj.

- (32) Kako bi se proizvođače potaknulo na rana smanjenja emisija CO₂, proizvođač čije su prosječne specifične emisije CO₂ ispod trenda smanjenja emisija CO₂ definiranog referentnim emisijama CO₂ i ciljane vrijednosti emisija CO₂ za 2025. trebao bi imati mogućnost akumuliranja emisijskih bonusa kako bi ostvario sukladnost s ciljem za 2025. Slično tome, proizvođač čije su prosječne specifične emisije CO₂ ispod trenda smanjenja emisija CO₂ između ciljane vrijednosti za 2025. i ciljane vrijednosti primjenjive od 2030. nadalje, trebao bi imati mogućnost akumuliranja tih emisijskih bonusa radi postizanja sukladnosti s ciljanim vrijednostima emisija CO₂ za razdoblje od 1. srpnja 2025. do 30. lipnja 2030.
- (33) U slučaju nesukladnosti s ciljanom vrijednosti specifičnih emisija CO₂ u bilo kojem od dvanaestomjesečnih razdoblja izvješćivanja koja počinju od 1. srpnja 2025. do 30. lipnja 2030., proizvođač bi također trebao imati mogućnost prikupljanja ograničenog emisijskog duga. Međutim, proizvođači bi u razdoblju izvješćivanja za godinu 2029. koje završava 30. lipnja 2030. trebali podmiriti sve preostale emisijske dugove.
- (34) Emisijske bonuse i emisijske dugove trebalo bi razmatrati samo za potrebe utvrđivanja sukladnosti proizvođača s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO₂, a ne kao imovinu koja se može prenijeti ili koja podliježe fiskalnim mjerama.

(35) Komisija bi trebala nametnuti novčane sankcije u obliku doplate za prekomjerne emisije CO₂ ako se utvrde prekomjerne emisije CO₂ proizvođača, uzimajući u obzir emisijske bonuse i emisijske dugove. Informacije o prekomjernim emisijama CO₂ proizvođača trebale bi biti javno dostupne. Važno je da doplata bude veća od prosječnih marginalnih troškova tehnologija potrebnih za ispunjavanje ciljnih emisija CO₂ kako bi se proizvođačima dao dovoljan poticaj za poduzimanje mjera za smanjivanje specifičnih emisija CO₂ iz teških vozila. Metodologiju prikupljanja doplata trebalo bi utvrditi provedbenim aktom, uzimajući u obzir metodologiju donesenu u skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Iznose doplata trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Europske unije. Kao dio ocjene koju treba provesti u skladu s Uredbom (EU) 2019/...⁺ Komisija bi trebala ocijeniti mogućnost dodjele tih iznosa posebnom fondu ili relevantnom programu čiji je cilj pravedan prelazak na mobilnost s nultim emisijama i podupiranje prekvalificiranja, usavršavanja i stjecanja vještina radnika u automobilskom sektoru.

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.).

⁺ SL: molimo u tekst umetnuti broj Uredbe iz dokumenta 2017/0293 (COD) - pe 6/19.

- (36) Potrebno je uvesti pouzdan mehanizam za postizanje sukladnosti koji bi jamčio ostvarivanje ciljanih vrijednosti emisija CO₂ u okviru ove Uredbe. Obveze proizvođača da dostavljaju točne podatke u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 i administrativne novčane kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima u skladu s ovom Uredbom.
- (37) Radi postizanja smanjenje emisija CO₂ u skladu s ovom Uredbom emisije CO₂ teških vozila u uporabi trebale bi biti u skladu s vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ teških vozila u uporabi.

(38) Kako bi bila u poziciji da donosi takve mjere, Komisija bi trebala imati ovlasti da utvrdi i provede postupak provjere podudarnosti između emisija CO₂ teških vozila u uporabi, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, i vrijednosti emisija CO₂ zabilježenih u potvrđama o sukladnosti, pojedinačnim certifikatima o homologaciji ili dokumentima s informacijama za kupca. Pri izradi tog postupka posebnu pozornost trebalo bi posvetiti utvrđivanju metoda, uključujući korištenje podataka iz uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije u vozilu, za otkrivanje strategija kojima se performanse vozila u pogledu CO₂ umjetno poboljšavaju u postupku certifikacije. U slučaju da se tijekom takvih provjera utvrde odstupanja ili strategije kojima se umjetno poboljšavaju performanse vozila u pogledu emisija CO₂, te nalaze treba smatrati dostatnim razlogom za sumnju da postoji ozbiljan rizik od neusklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EZ) br. 595/2009 i u Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća¹, 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 uređaba (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.).

- (39) Djelotvornost ciljanih vrijednosti emisija CO₂ utvrđenih u ovoj Uredbi uvelike ovisi stvarnoj reprezentativnosti metodologije za određivanje emisija CO₂. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM) iz 2016. o lakim vozilima i preporukom Europskog parlamenta koja je uslijedila nakon njegove istrage u pogledu mjerenja emisija u automobilskom sektoru u slučaju teških vozila također je primjereno uspostaviti mehanizam za procjenu reprezentativnosti za stvarne uvjete vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400. Najpouzdaniji način jamčenja stvarne reprezentativnosti tih vrijednosti jest korištenje podataka iz uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije u vozilu. Komisija bi stoga trebala imati ovlasti da razvije postupke potrebne 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.
- (40) Komisija bi trebala procijeniti kako podatci o potrošnji goriva i energije mogu pridonijeti tome da se osigura da emisije CO₂ iz vozila utvrđene alatom VECTO u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama tijekom vremena ostanu reprezentativne za stvarne emisije CO₂ za sve proizvođače i, točnije, kako se ti podatci mogu upotrijebiti za praćenje neusklađenosti između vrijednosti emisija CO₂ utvrđenih alatom VECTO i stvarnih emisija CO₂ i, prema potrebi, sprječavanje povećanja te neusklađenosti.

- (41) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO₂ utvrđenih ovom Uredbom, a osobito ciljanu razinu smanjenja emisija CO₂ koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO₂ za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, namjenska vozila, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe ove Uredbe, ta bi ocjena također trebala uključivati teška vozila i skupove vozila, uzimajući u obzir masu i dimenzije primjenjive u nacionalnom prometu, primjerice modularne i intermodalne koncepte, te ujedno pritom ocjenjujući moguće aspekte sigurnosti i učinkovitosti, intermodalne, okolišne, infrastrukturne i povratne učinke kao i geografski položaj država članica.
- (42) Važno je na razini Unije procijeniti emisije CO₂ iz teških vozila tijekom njihovog cijelog životnog ciklusa. 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 teških vozila stavljenih na tržište Unije. Komisija bi trebala donijeti daljnje mjere, uključujući, prema potrebi, zakonodavne prijedloge.

- (43) Kako bi se osiguralo da su specifične emisije CO₂ teških vozila reprezentativne i u cijelosti ažurirane, u ovoj bi se Uredbi trebale odražavati izmjene Uredbe (EZ) br. 595/2009 i njezinih provedbenih mjera koje utječu na specifične emisije CO₂. Komisija bi u tu svrhu trebala imati ovlasti za određivanje metodologije za definiranje reprezentativnog teškog vozila za svaku podskupinu vozila na temelju kojeg bi trebalo procjenjivati promjene specifičnih emisija CO₂.
- (44) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti u vezi s objavom popisa određenih podataka i performansama proizvođača trebalo bi dodijeliti Komisiji.

- (45) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti u vezi s utvrđivanjem vozila koja su certificirana kao namjenska vozila i primjenom ispravaka godišnjih prosječnih specifičnih emisija CO₂, prikupljanjem doplata za prekomjerne emisije CO₂, izvješćivanjem o odstupanjima vrijednosti emisija CO₂ i uzimanjem tih odstupanja u obzir pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂, ocjenjivanjem primjene uvjeta pod kojima su utvrđene referentne emisije CO₂ te kriterija po kojima se utvrđuje jesu li te emisije neopravdano povećane, odnosno, u slučaju da jesu, kako mogu biti ispravljene, osiguranjem da su Komisiji dostupni određeni parametri koji se odnose na stvarne emisije CO₂ i potrošnju energije teških vozila, provođenjem provjera odgovaraju li vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva u dokumentu za potrošače emisijama CO₂ iz teških vozila u uporabi i potrošnji goriva tih vozila te postoji li strategija kojom se umjetno poboljšavaju performanse vozila u provedenim ispitivanjima ili izračunima, te određivanjem reprezentativnih vozila iz podskupine vozila na temelju kojih se utvrđuje prilagodba korisnog tereta trebalo bi dodijeliti Komisiji. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Uredbe (EZ) 595/2009, provedbene ovlasti u vezi s određenjem određenih aspekata ekoloških performansi vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄ trebalo bi dodijeliti Komisiji. Provedbene ovlasti iz ove uvodne izjave trebale bi se 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.).

- (46) kako bi se dopunili ili izmijenili elementi odredaba ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi prilagodbe referentnih emisija CO₂ u vezi s utvrđivanjem vodećih načela i kriterija za definiranje postupaka provjere emisija CO₂ teških vozila u uporabi te u vezi s izmjenom priloga ovoj Uredbi u pogledu određenih tehničkih parametara, među ostalim pondera namjenskih profila, vrijednosti korisnog tereta, vrijednosti godišnje kilometraže te faktorâ prilagodbe korisnog tereta. Posebno je važno da Komisija tijekom 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 zakonodavstva¹ od 13. travnja 2016. 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 o pripremi delegiranih akata.

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (47) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, tj. utvrditi emisijske norme CO₂ za nova teška vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega i učinaka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (48) Uredbe (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 i Direktivu Vijeća 96/53/EZ¹ trebalo bi stoga također na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

¹ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

Članak 1.

Predmet i cilj

Kako bi se doprinijelo ostvarenju cilja Unije o smanjenju njezinih emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na razinu iz 2005. u sektorima obuhvaćenima člankom 2. Uredbe (EU) 2018/824, u svrhu ostvarenja ciljeva Pariškog sporazuma i kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta, ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi u pogledu emisija CO₂ za nova teška vozila na temelju kojih se specifične emisije CO₂ voznog parka novih teških vozila Unije moraju smanjiti u odnosu na referentne emisije CO₂ kako slijedi:

- (a) za razdoblja izvješćivanja za godinu 2025. i nadalje za 15 %,
- (b) za razdoblja izvješćivanja za godinu 2030. i nadalje za 30 %, osim ako se ne odluči drukčije na temelju preispitivanja navedenog u članku 13.

Referentne emisije CO₂ temelje se na podatcima o praćenju dostavljenima na temelju Uredbe (EU) 2018/956 za razdoblje od 1. srpnja 2019. do 30. lipnja 2020., („referentno razdoblje”), uz iznimku namjenskih vozila, a izračunavaju se u skladu s točkom 3. Priloga I. ovoj Uredbi.

Članak 2.
Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na nova teška vozila kategorija N₂ i N₃ koja odgovaraju sljedećim karakteristikama:
- (a) kamioni s nadogradnjom s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 16 tona;
 - (b) kamioni s nadogradnjom s osovinskom konfiguracijom 6x2;
 - (c) tegljači s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 16 tona; i
 - (d) tegljači s osovinskom konfiguracijom 6x2.

Također se, za potrebe članka 5. i Priloga I. točke 2.3. ovoj Uredbi, primjenjuje na nova teška vozila kategorije N koja nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i ne odgovaraju karakteristikama u prvom podstavku točkama od (a) do (d).

¹ 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.).

Kategorije vozila navedene u ovom stavku prvom i drugom podstavku odnose se na kategorije vozila kako su definirane u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹.

2. Za potrebe ove Uredbe vozila iz stavka 1. smatraju se novim teškim vozilima u određenom dvanaestomjesečnom razdoblju koje počinje od 1. srpnja ako su prvi put u tom razdoblju registrirana u Uniji i nisu bila prethodno registrirana izvan Unije.

Prethodna registracija izvan Unije manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji ne uzima se u obzir.

3. Komisija putem provedbenih akata donosi poseban postupak kojim se utvrđuje koja su teška vozila certificirana kao namjenska vozila u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, ali nisu registrirana kao takva, te primjenjuje ispravke godišnjih prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača kako bi se uzela u obzir ta vozila, počevši od razdoblja izvješćivanja za 2021. te za svako naredno razdoblje izvješćivanja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. 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.).

Članak 3.
Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „referentne emisije CO₂” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija CO₂ u referentnom razdoblju iz članka 1. drugog stavka koje su ispuštala nova teška vozila u svakoj podskupini vozila, uz iznimku namjenskih vozila, utvrđenih u skladu s Prilogom I. točkom 3.;
2. „specifične emisije CO₂” znači emisije CO₂ pojedinačnog teškog vozila utvrđene u skladu s Prilogom I. točkom 2.1.;
3. „razdoblje izvješćivanja za godinu Y” znači razdoblje od 1. srpnja godine Y do 30. lipnja godine Y+1;
4. „prosječne specifične emisije CO₂” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija CO₂ koje su ispuštala nova teška vozila nekog proizvođača u određenom razdoblju izvješćivanja utvrđenom u skladu s Prilogom I. točkom 2.7.;
5. „ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂” znači ciljana vrijednost emisija CO₂ pojedinačnog proizvođača koja se izražava u g/tkm i svake godine utvrđuje za prethodno razdoblje izvješćivanja u skladu s Prilogom I. točkom 4.;

6. „kamion s nadogradnjom” znači kamion koji nije konstruiran ili izrađen za vuču poluprikolice”;
7. „tegljač” znači vučno vozilo koje je konstruirano i izrađeno isključivo ili prvenstveno za vuču poluprikolica;
8. „podskupina vozila” znači grupiranje vozila, kako je definirano u Prilogu I. točki 1., koja ispunjavaju karakterističan zajednički skup tehničkih kriterija bitnih za utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva tih vozila;
9. „namjensko vozilo” znači teško vozilo za koje su emisije CO₂ i potrošnja goriva utvrđeni, u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile koji nisu definirani u Prilogu I. točki 2.1. ovoj Uredbi;
10. „proizvođač” znači osoba ili tijelo odgovorno za dostavu podataka koji se odnose na nova teška vozila na temelju članka 5. Uredbe (EU) 2018/956 ili, ako je riječ o teškim vozilima s nultim emisijama, osoba ili tijelo koji su odgovorni homologacijskom tijelu za sve aspekte homologacije tipa vozila kao cjeline ili pojedinačnog postupka odobrenja u skladu s Direktivom 2007/46/EZ i za osiguranje sukladnosti proizvodnje;

11. „teško vozilo s nultim emisijama” znači teško vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem ili s motorom s unutarnjim izgaranjem koje ispušta manje od 1 g CO₂/kWh, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, ili koje ispušta manje od 1 g CO₂/km, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i njezinim provedbenim mjerama;
12. „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO₂ koje su niže od polovice vrijednosti referentnih emisija CO₂ svih vozila u podskupini vozila kojoj to teško vozilo pripada, kako je utvrđeno u skladu s Prilogom I. točkom 2.3.3.;
13. „namjenski profil” znači kombinacija ciljanog brzinskog ciklusa, vrijednosti korisnog tereta, konfiguracije nadogradnje ili prikolice i drugih parametara, ako su primjenjivi, koja odražava specifičnu upotrebu vozila na temelju koje se utvrđuju službene vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva teškog vozila;
14. „ciljani brzinski ciklus” znači opis brzine vozila koju vozač želi postići ili na koju je vozač ograničen zbog prometnih uvjeta kao funkcija prijedene udaljenosti pojedinačne vožnje;

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.).

15. „korisni teret” znači masa robe koje vozilo prevozi u različitim okolnostima.

Članak 4.

Prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača

Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm za prethodno razdoblje izvješćivanja, uzimajući u obzir sljedeće:

- (a) podatke dostavljene na temelju Uredbe (EU) 2018/956 za nova teška vozila proizvođača registrirana u prethodnom razdoblju izvješćivanja, uz iznimku namjenskih vozila; i
- (b) faktor nultih i niskih emisija utvrđen u skladu s člankom 5.

Prosječne specifične emisije CO₂ utvrđuju se u skladu s Prilogom I. točkom 2.7.

Članak 5.

Teška vozila s nultim i niskim emisijama

1. Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija za prethodno razdoblje izvješćivanja.

Za faktor nultih i niskih emisija uzima se u obzir broj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihove emisije CO₂ u voznom parku proizvođača u razdoblju izvješćivanja, uključujući teška vozila s nultim emisijama navedena u članku 2. stavku 1. drugom podstavku, kao i namjenska vozila s nultim i niskim emisijama te se on utvrđuje u skladu s točkom 2.3. Priloga I.

2. Za potrebe stavka 1. broj teških vozila s nultim i niskim emisijama za razdoblja izvješćivanja od 2019. do 2024. računa se na sljedeći način:
 - (a) teško vozilo s nultim emisijama računa se kao dva vozila; i
 - (b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO₂ i graničnoj vrijednosti niskih emisija podskupine vozila kojoj vozilo pripada kako je utvrđeno u Prilogu I. točki 2.3.3.

Faktor nultih i niskih emisija utvrđuje se u skladu s točkom 2.3.1. Priloga I.

3. Za razdoblja izvješćivanja od 2025. nadalje faktor nultih i niskih emisija određuje se na temelju referentne vrijednosti od 2 % u skladu s Prilogom I. točkom 2.3.2.

4. Faktor nultih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača za najviše 3 %. Doprinos teških vozila s nultim emisijama iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka tom faktoru smanjuje prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača za najviše 1,5 %.

Članak 6.

Ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača

Komisija od 1. srpnja 2026. i u svakom sljedećem razdoblju izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje ciljanu vrijednost specifičnih emisija CO₂ za prethodno razdoblje izvješćivanja. Ta ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂ zbroj je umnožaka sljedećih vrijednosti za sve podskupine vozila:

- (a) ciljane vrijednosti smanjenja emisija CO₂ navedene u članku 1. prvom stavku točkama (a) ili (b), prema potrebi;
- (b) referentnih emisija CO₂;
- (c) udjela proizvođačevih vozila u svakoj podskupini vozila;
- (d) pondera godišnje kilometraže i korisnog tereta koji se primjenjuju na svaku podskupinu vozila.

Ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂ utvrđuje se u skladu s točkom 4. Priloga I.

Članak 7.

Emisijski bonusi i emisijski dugovi

1. Za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s njegovim ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO₂ u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2029. u obzir se uzimaju emisijski bonusi ili emisijski dugovi utvrđeni u skladu s Prilogom I. točkom 5. koji odgovaraju broju novih teških vozila, uz iznimku namjenskih vozila, proizvođača u razdoblju izvješćivanja, pomnoženi s:

- (a) razlikom između trenda smanjenja emisija CO₂ iz stavka 2. i prosječnih specifičnih emisija CO₂ tog proizvođača, ako je razlika pozitivna („emisijski bonusi”); ili
- (b) razlikom između prosječnih specifičnih emisija CO₂ i ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ tog proizvođača, ako je ta razlika pozitivna („emisijski dugovi”).

Emisijski bonusi prikupljaju se u razdobljima izvješćivanja za godine od 2019. do 2029. Međutim, emisijski bonusi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2019. do 2024. uzimaju se u obzir samo za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s ciljanom vrijednošću specifičnih emisija CO₂ u razdoblju izvješćivanja za 2025.

Emisijski dugovi prikupljaju se u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2029. Međutim, ukupni emisijski dug proizvođača ne smije prijeći umnožak vrijednosti 5 % ciljanih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača u razdoblju izvješćivanja za 2025. i broja teških vozila proizvođača u tom razdoblju („granična vrijednost emisijskog duga”).

Emisijski bonusi i emisijski dugovi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2028. prenose se, ako je to primjenjivo, iz jednog kalendarskog razdoblja izvješćivanja u drugo razdoblje izvješćivanja Svi preostali emisijski dugovi podmiruju se u razdoblju izvješćivanja za godinu 2029.

2. Trend smanjenja emisija CO₂ utvrđuje se za svakog proizvođača u skladu s Prilogom I. točkom 5.1., na temelju linearnog trenda između referentnih emisija CO₂ iz članka 1. drugog stavka i ciljane vrijednosti emisija CO₂ e za razdoblje izvješćivanja za 2025. navedene u tom članku prvom stavku točki (a), te između ciljane vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2025. i ciljane vrijednosti emisija CO₂ primjenjive od razdoblja izvješćivanja za 2030. nadalje navedene u tom članku prvom stavku točki (b).

Članak 8.

Sukladnost s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO₂

1. Ako se, na temelju stavka 2., utvrde prekomjerne emisije CO₂ proizvođača za određeno razdoblje izvješćivanja od 2025. nadalje, Komisija zaračunava doplatu za prekomjerne emisije CO₂ izračunatu u skladu sa sljedećom formulom:
 - (a) od 2025. do 2029.:

(doplata za prekomjerne emisije CO₂) = (prekomjerne emisije CO₂ x 4 250 EUR/gCO₂/tkm)
 - (b) od 2030. nadalje:

(doplata za prekomjerne emisije CO₂) = (prekomjerne emisije CO₂ x 6 800 EUR/gCO₂/tkm).
2. Smatra se da proizvođač ima prekomjerne emisije CO₂ u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
 - (a) ako tijekom bilo kojeg razdoblja izvješćivanja za godine od 2025. do 2028. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1. trećeg podstavka;
 - (b) ako je tijekom razdoblja izvješćivanja za 2029. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa pozitivan;
 - (c) ako, od razdoblja izvješćivanja za 2030. nadalje, prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača prelaze ciljanu vrijednost specifičnih emisija CO₂.

Prekomjerne emisije CO₂ u određenom razdoblju izvješćivanja izračunavaju se u skladu s Prilogom I. točkom 6.

3. Komisija putem provedbenih akata određuje načine naplate doplata za prekomjerne emisije CO₂ iz stavka 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.
4. Doplate za prekomjerne emisije CO₂ smatraju se prihodom općeg proračuna Europske unije.

Članak 9.

Provjera podataka o praćenju

1. Homologacijska tijela bez odgode izvješćuju Komisiju o svim odstupanjima vrijednosti emisija CO₂ iz teških vozila u uporabi od vrijednosti u potvrdama o sukladnosti ili dokumentu s informacijama za potrošača iz članka 9. stavka 4. Uredbe (EU) 2017/2400 utvrđenima provjerama provedenima u skladu s postupkom iz članka 13. ove Uredbe.
2. Komisija uzima u obzir odstupanja iz stavka 1. za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača.

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

Članak 10.

Procjena referentnih emisija CO₂

Kako bi osigurala pouzdanost i reprezentativnost referentnih emisija CO₂ kao osnove za utvrđivanje ciljanih vrijednosti emisija CO₂ voznog parka Unije, Komisija provedbenim aktima uspostavlja metodologiju za ocjenu primjene uvjeta pod kojima su te referentne emisije CO₂ utvrđene te kriterije prema kojima se utvrđuje jesu li te emisije neopravdano povećane i ako jesu, kako to ispraviti.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Članak 11.

Objava podataka i performansi proizvođača

1. Svake godine do 30. travnja Komisija, s pomoću provedbenih akata objavljuje popis u kojem se navode:
 - (a) od 1. srpnja 2020., za svakog proizvođača prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnom razdoblju izvješćivanja iz članka 4.;
 - (b) od 1. srpnja 2020., za svakog proizvođača faktor nultih i niskih emisija u prethodnom razdoblju izvješćivanja iz članka 5. stavka 1.;
 - (c) od 1. srpnja 2026., za svakog proizvođača specifične emisije CO₂ u prethodnom razdoblju izvješćivanja iz članka 6.;
 - (d) od 1. srpnja 2020. do 30. lipnja 2031. za svakog proizvođača trend smanjenja emisija CO₂, emisijski bonusi i, od 1. srpnja 2026. do 30. lipnja 2031., emisijski dugovi u prethodnom razdoblju izvješćivanja iz članka 7.;
 - (e) od 1. srpnja 2026. za svakog proizvođača prekomjerne emisije CO₂ za prethodno razdoblje izvješćivanja iz članka 8. stavka 1.;
 - (f) od 1. srpnja 2020., prosječne specifične emisije CO₂ svih novih teških vozila registriranih u Uniji u prethodnom razdoblju izvješćivanja.

Popis, koji se objavljuje do 30. travnja 2021., mora sadržavati referentne emisije CO₂ iz članka 1. drugog stavka.

2. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. radi prilagodbe referentnih emisija CO₂ u skladu sa sljedećim:
 - (a) ako su ponderi namjenskih profila ili vrijednosti korisnog tereta prilagođeni na temelju članka 14. stavka 1. točke (b) ili (c), primjenom postupka utvrđenog u Prilogu II. točki 1.;
 - (b) ako su faktori prilagodbe utvrđeni na temelju članka 14. stavka 2., primjenom tih faktora prilagodbe na referentne emisije CO₂;
 - (c) ako je neopravdano povećanje referentnih emisija CO₂ utvrđeno na temelju metodologije iz članka 10., ispravkom točnih referentnih emisija CO₂ do 30. travnja 2022.

Komisija objavljuje prilagođene vrijednosti referentnih emisija CO₂ i primjenjuje ih za izračun ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođača primjenjivih u razdobljima izvješćivanja koja počinju od datuma početka primjene delegiranih akata kojima se te vrijednosti prilagođavaju.

Članak 12.

Stvarne emisije CO₂ i potrošnja energije

1. Komisija prati i procjenjuje koliko su vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđene u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 reprezentativne za stvarne uvjete.

Nadalje, Komisija redovito prikuplja podatke o stvarnim emisijama CO₂ i potrošnji energije teških vozila koja upotrebljavaju uređaje za praćenje potrošnje goriva i/ili energije u vozilu, počevši od novih teških vozila registriranih od datuma primjene mjera iz članka 5.c točke (b) Uredbe (EZ) br. 595/2009.

Komisija je dužna osigurati da je javnost obaviještena o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.

2. Za potrebe ovog članka stavka 1. Komisija osigurava da joj se od proizvođača ili nacionalnih tijela ili putem izravnog prijenosa podataka iz vozila, ovisno o slučaju, počevši od datuma primjene mjera iz članka 5.c točke (b) Uredbe (EZ) br. 595/2009, redovito stavljaju na raspolaganje sljedeći parametri koji se odnose na stvarne emisije CO₂ i potrošnju energije teških vozila:

- (a) identifikacijski broj vozila;

- (b) potrošeno gorivo i električna energija;
- (c) ukupna prijeđena udaljenost;
- (d) korisni teret;
- (e) za hibridna električna teška vozila s vanjskim punjenjem, potrošeno gorivo i električna energija te prijeđena udaljenost s podjelom prema različitim načinima vožnje;
- (f) ostali parametri potrebni kako bi se osiguralo ispunjavanje obveza iz stavka 1. ovog članka.

Komisija obrađuje podatke zaprimljene na temelju ovog stavka prvog podstavka kako bi uspostavila anonimiziran i zbirni skup podataka, među ostalim po proizvođaču, za potrebe iz stavka 1. Identifikacijski brojevi vozila upotrebljavaju se samo za potrebe obrade tih podataka i ne smiju se zadržavati dulje nego što je u tu svrhu potrebno.

3. Radi sprječavanja porasta neusklađenosti u odnosu na stvarne emisije Komisija najkasnije dvije godine i pet mjeseci nakon datuma početka primjene mjera iz članak 5.c točke (b) Uredbe (EZ) br. 595/2009 procjenjuje kako se podatci o potrošnji goriva i energije mogu koristiti da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije vozila utvrđene u skladu s tom uredbom tijekom vremena ostanu reprezentativne za stvarne emisije tijekom vožnje za svakog proizvođača.

Komisija prati i svake godine izvješćuje o promjenama neusklađenosti iz prvog podstavka i u cilju sprečavanja porasta te neusklađenosti ocjenjuje tijekom 2027. izvedivost mehanizma prilagodbe prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača od 2030. i, ako je potrebno, podnosi zakonodavni prijedlog za uvođenje takvog mehanizma.

4. Komisija provedbenim aktima donosi detaljne postupke 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 teških vozila u uporabi

1. Proizvođači jamče da vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su navedene u dokumentu s informacijama za kupca iz članak 9. stavka 4. Uredbe (EU) 2017/2400 odgovaraju emisijama CO₂ i potrošnji goriva teških vozila u uporabi kako je utvrđeno u skladu s tom uredbom.

2. Nakon stupanja na snagu postupaka iz stavka 4. homologacijska tijela za one proizvođače kojima su odobrili dozvolu za upotrebu simulacijskog alata u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, na temelju odgovarajućih i reprezentativnih uzoraka vozila, provjeravaju odgovaraju li vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koje su navedene u dokumentima s informacijama za kupca emisijama CO₂ i potrošnji goriva teških vozila u uporabi kako je utvrđeno u skladu s tom uredbom i njezinim provedbenim mjerama, vodeći istovremeno računa, među ostalim, o dostupnim podacima iz uređaja za praćenje potrošnje goriva i/ili potrošnje energije u vozilu.

Homologacijska tijela također provjeravaju prisutnost strategija u vozilima ili strategija povezanih s uzorcima vozila kojima se umjetno poboljšavaju performanse vozila u ispitivanjima ili izračunima provedenima za potrebe certificiranja emisija CO₂ i potrošnje goriva, između ostalog, upotrebom podataka iz uređaja kojima se u vozilu prati potrošnja goriva i/ili potrošnja energije.

3. Ako se na temelju provjera provedenih u skladu sa stavkom 2. otkrije neusklađenost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koja se ne može pripisati kvaru simulacijskog alata ili postojanje strategija kojima se umjetno poboljšavaju performanse vozila, odgovorno homologacijsko tijelo, osim što poduzima potrebne mjere iz poglavlja XI. Uredbe (EU) 2018/858, osigurava ispravak dokumenata s informacijama za kupca, potvrda o sukladnosti i pojedinačnih certifikata o homologaciji, ovisno o slučaju.

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, prije donošenja provedbenih akata iz prvog podstavka, ovlaštena za donošenje delegiranog akta u skladu s člankom 17., radi dopune ove Uredbe utvrđenjem vodećih načela i kriterija za definiranje postupaka iz prvog podstavka.

Članak 14.

Izmjene priloga I. i II.

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača na temelju članka 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija CO₂ na temelju članka 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene sljedećih odredbi utvrđenih u prilogima I. i II.:
- (a) stavki za vrstu kabine i snagu motora iz Priloga I. tablice 1. i definicija skraćene kabine i produljene kabine navedenih u toj tablici;
 - (b) pondera namjenskog profila iz Priloga I. tablice 2.;

- (c) vrijednosti korisnog tereta iz Priloga I. tablice 3. i faktorâ prilagodbe korisnog tereta iz Priloga II. tablice 1.;
 - (d) vrijednosti godišnje kilometraže iz Priloga I. tablice 4.
2. Ako su homologacijski postupci utvrđeni u Uredbi (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama izmijenjeni prema izmjenama koje nisu navedene u ovom članku stavku 1. točkama (b) i (c) tako da se razina emisija CO₂ reprezentativnih vozila definiranih na temelju ovog stavka poveća ili smanji za više od 5 g CO₂/km, Komisija u skladu s člankom 11. stavkom 2. prvim podstavkom točkom (b) primjenjuje faktor prilagodbe referentne emisije CO₂ koji se izračunava u skladu s formulom iz Priloga II. točke 2.
3. Komisija s pomoću provedbenih akata utvrđuje metodologiju za određivanje reprezentativnih vozila iz podskupine vozila, uključujući njihove statističke pondere, na temelju čega se utvrđuje prilagodba iz stavka 2. ovog članka, uzimajući u obzir podatke o praćenju koji se dostavljaju na temelju Uredbe (EU) 2018/956 i tehničke karakteristike vozila iz članka 12. stavka 1. Uredbe (EU) 2017/2400. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. ove Uredbe.

Članak 15.

Preispitivanje i izvješćivanje

1. Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, o ciljanoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ i razini mehanizma za poticanje teških vozila s nultim i niskim emisijama koji se primjenjuje od 2030., o primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice, autobuse, i namjenska vozila, te o uvođenju obvezujućih ciljanih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za teška vozila za 2035. i nakon 2040.. Cilj za 2030. ocjenjuje se u skladu s obvezama koje je Europska unija preuzela na temelju Pariškog sporazuma.
2. Izvješće iz stavka 1. ovog članka također sadrži, osobito, slijedeće:
 - (a) ocjenu učinkovitosti sustava emisijskih bonusa i emisijskih dugova iz članka 7. te primjerenosti produljenja njegove primjene na 2030. i kasnije;
 - (b) ocjenu uvođenja teških vozila s nultim i niskim emisijama, uzimajući u obzir ciljeve utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ te relevantne parametre i uvjete koji utječu na stavljanje takvih teških vozila na tržište;

- (c) ocjenu učinkovitosti mehanizma za poticanje teških vozila s nultim i niskim emisijama iz članka 5. i prikladnost njegovih različitih elemenata kako bi ga se prilagodio za razdoblje nakon 2025. radi eventualnog uvođenja razlike prema dometu vožnje s nultim emisijama i prema podskupinama vozila u kombinaciji s ponderima kilometraže i korisnog tereta s datumom primjene kojim se ostavljaju barem 3 godine vremena za pripremu;
- (d) ocjenu uvođenja potrebne infrastrukture za punjenje i opskrbu, mogućnost uvođenja normi za emisije CO₂ za motore, prije svega za namjenska vozila, te stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400;
- (e) isključivo za potrebe ove Uredbe, teška vozila i skupove vozila, uzimajući u obzir masu i dimenzije primjenjive u nacionalnom prometu, primjerice modularne i intermodalne koncepte, ujedno uz ocjenu mogućih aspekata sigurnosti i učinkovitosti prometa, intermodalne, okolišne, infrastrukturne i povratne učinke te geografski položaj država članica;
- (f) ocjenu simulacijskog alata VECTO kako bi se osiguralo njegovo kontinuirano i pravodobno ažuriranje;

- (g) ocjenu mogućnosti razvoja posebne metodologije kojom bi se obuhvatio doprinos smanjenju emisija CO₂ koji bi se mogao ostvariti zahvaljujući upotrebi sintetičkih i naprednih alternativnih tekućih i plinovitih goriva iz obnovljivih izvora, uključujući e-goriva, koja se proizvode s pomoću obnovljive energije te koja ispunjavaju kriterije održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova iz Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća¹;
 - (h) ocjenu izvedivosti uvođenja otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg mehanizma udruživanja među proizvođačima;
 - (i) ocjenu razine doplata za prekomjerne emisije CO₂ kako bi se osiguralo da premašuje prosječne granične troškove tehnologija potrebnih za postizanje ciljanih vrijednosti emisija CO₂.
3. Izvješću iz stavka 1. po potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

¹ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

4. Komisija u okviru ocjene iz članka 15. stavka 5. Uredbe (EU) 2019/...⁺ ocjenjuje mogućnost dodjele prihoda od doplate za prekomjerne emisije CO₂ određenom fondu ili odgovarajućem programu u cilju osiguravanja pravednog prelaska na klimatski neutralno gospodarstvo, kako je navedeno u članku 4.1. Pariškog sporazuma, prije svega radi potpore prekvalificiranju, usavršavanju, stjecanju drugih vještina i preraspodjeli radnika u automobilskom sektoru u svim pogođenim državama članicama, posebno u regijama i zajednicama koje su najviše pogođene tim prelaskom. Komisija po potrebi u tu svrhu podnosi zakonodavni prijedlog najkasnije do 2027.
5. Komisija će najkasnije 2023. ocijeniti mogućnost razvoja zajedničke metodologije Unije za ocjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa novih teških vozila stavljenih na tržište Unije. Komisija tu ocjenu, uključujući po potrebi prijedloge daljnjih mjera, kao što su zakonodavni prijedlozi, prosljeđuje Europskom parlamentu i Vijeću.

⁺ SL: molimo umetnuti u tekst broj Uredbe iz dokumenta 2017/0293(COD) - PE 6/19.

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.

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.).

Članak 17.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka i članka 14. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datuma stupanja na snagu ove Uredbe]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet 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 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka i članka 14. stavka 1. 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 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. i članka 14. stavka 1. 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.

Izmjene Uredbe (EZ) br. 595/2009

Uredba (EZ) br. 595/2009 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. prvom podstavku dodaje se sljedeća rečenica:

„Za potrebe članaka 5.a, 5.b i 5.c primjenjuje se i na vozila kategorija O₃ i O₄.“;

2. umeću se sljedeći članci:

„Članak 5.a

Posebni zahtjevi za proizvođače s obzirom na ekološke performanse vozila kategorija M2, M3, N2, N3, O3 i O4

1. Proizvođači osiguravaju da nova vozila kategorija O₃ i O₄ koja se prodaju, registriraju ili stavljaju u uporabu ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 - (a) utjecaj tih vozila na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju električne energije i domet vožnje motornih vozila s nultim emisijama određuje se u skladu s metodologijom iz članka 5.c točke (a);
 - (b) opremljeni su uređajima za praćenje i bilježenje korisnog tereta u vozilu u skladu sa zahtjevima iz članka 5.c točke (b).

2. Proizvođači osiguravaju da su nova vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ koja se prodaju, registriraju ili stavljaju u uporabu opremljena uređajima za praćenje i bilježenje potrošnje goriva i/ili energije, korisnog tereta i kilometraže u vozilu u skladu sa zahtjevima iz članka 5.c točke (b).

Također osiguravaju da se domet vožnje s nultim emisijama i potrošnja električne energije tih vozila određuju u skladu s metodologijom iz članka 5.c točke (c).

Članak 5.b

Posebni zahtjevi za države članice s obzirom na ekološke performanse vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄

1. U skladu s provedbenim mjerama iz članka 5.c nacionalna tijela odbijaju dodijeliti EZ homologaciju ili nacionalnu homologaciju za nove tipove vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄ koji nisu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u tim provedbenim mjerama.
2. U skladu s provedbenim mjerama iz članka 5.c nacionalna tijela zabranjuju prodaju, registraciju ili stavljanje u upotrebu novih vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄ koji nisu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u tim provedbenim mjerama.

Članak 5.c

Mjere za utvrđivanje određenih aspekata ekoloških performansi vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄

Komisija do 31. prosinca 2021. provedbenim aktima donosi sljedeće mjere:

- (a) metodologiju za ocjenu performansi vozila kategorija O₃ i O₄ s obzirom na njihov utjecaj na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju električne energije i domete vožnje s nultim emisijama motornih vozila;

- (b) tehničke zahtjeve za ugradnju uređaja za praćenje i bilježenje potrošnje goriva i/ili energije te kilometraže motornih vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ u vozila te za utvrđivanje i bilježenje korisnog tereta ili ukupne mase vozila koja ispunjavaju karakteristike navedene u članku 2. stavku 1. prvom podstavku točkama (a), (b), (c) ili (d) Uredbe (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća*+ i njihovih kombinacija s vozilima kategorije O₃ i O₄, uključujući, po potrebi, prijenos podataka između vozila unutar kombinacije vozila;
- (c) metodologiju za određivanje dometa vožnje s nultim emisijama i potrošnje električne energije novih vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13a.

* Uredba (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća od ... o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L ..., ... str. ...).”;

+ SL: molimo umetnuti u tekst broj uredbe iz ovog dokumenta (2018/0143(COD) - pe 60/19) te dopuniti odgovarajuću bilješku.

3. dodaje se sljedeći članak:

„Članak 13.a

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Tehnički odbor za motorna vozila, osnovan Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća*. 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.

* 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.).”

Članak 19.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 mijenja se kako slijedi:

1. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*, Uredbe (EZ) br. 595/2009 i Uredbe (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća**+.

-
- * 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.).
 - ** Uredba (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća od ... o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L ..., ... str. ...). ”;

⁺ SL: molimo umetnuti u tekst broj uredbe iz ovog dokumenta (2018/0143(COD) - pe 60/19) te dopuniti odgovarajuću bilješku.

2. u članku 4. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice od 1. siječnja 2019. prate podatke navedene u dijelu A Priloga I. koji se odnose na nova teška vozila koja se prvi put registriraju u Uniji.

Počevši od 2020. nadležna tijela država članica do 30. rujna svake godine dostavljaju Komisiji te podatke za prethodno razdoblje izvješćivanja od 1. srpnja do 30. lipnja u skladu s postupkom izvješćivanja iz Priloga II.

Što se tiče 2019., podatci dostavljeni 30. rujna 2020. moraju obuhvaćati podatke u razdoblju praćenja od 1. siječnja 2019. do 30. lipnja 2020.

Podatci koji se odnose na nova teška vozila koja su prethodno bila registrirana izvan Unije ne prate se niti se o njima izvješćuje, osim ako je ta registracija obavljena manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji.”;

3. u članku 5. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Počevši od početnih godina utvrđenih u točki 1. dijela B Priloga I. proizvođači teških vozila prate podatke navedene u točki 2. dijela B Priloga I. za svako novo teško vozilo.

Počevši od početnih godina utvrđenih u točki 1. dijela B Priloga I. proizvođači teških vozila do 30. rujna svake godine u skladu s postupkom izvješćivanja iz Priloga II. dostavljaju Komisiji te podatke za svako novo teško vozilo čiji je datum simulacije u prethodnom razdoblju izvješćivanja od 1. srpnja do 30. lipnja.

Što se tiče 2019., proizvođači dostavljaju podatke za svako novo teško vozilo čiji je datum simulacije u razdoblju od 1. siječnja 2019. do 30. lipnja 2020.

Datum simulacije datum je naveden u skladu s unosom br. 71 u točki 2. dijela B Priloga I.”;

4. u članku 10. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija do 30. travnja svake godine objavljuje godišnje izvješće sa svojom analizom podataka koje su za prethodno razdoblje izvješćivanja dostavile države članice i proizvođači.”;

5. u Prilogu II. točka 3.2. zamjenjuje se sljedećim:

„3.2. Podatci koji se odnose na teška vozila registrirana tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja i koji su zabilježeni u registru objavljuju se do 30. travnja svake godine, počevši od 2021., s iznimkom unosa navedenih u članku 6. stavku 1.”.

Članak 20.
Izmjene Direktive 96/53/EZ

Direktiva 96/53/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. nakon definicije za „vozilo s pogonom na alternativna goriva” umeće se sljedeća definicija:

„– „vozilo s nultim emisijama” znači „teško vozilo s nultim emisijama” kako je definirano u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća*+,

* Uredba (EU) 2019/... Europskog parlamenta i Vijeća od ... o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L ..., ... str. ...).”;

2. članak 10.b zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 10.b*

Najveće dopuštene mase vozila s pogonom na alternativna goriva ili s nultim emisijama jesu mase utvrđene u točkama 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4., 2.3.1., 2.3.2. i 2.4. Priloga I.

⁺ SL: molimo umetnuti u tekst broj uredbe iz ovog dokumenta (2018/0143(COD) - pe 60/19) te dopuniti odgovarajuću bilješku.

Vozila s pogonom na alternativna goriva ili s nultim emisijama također moraju biti u skladu s ograničenjima najveće dopuštene mase po osovini iz točke 3. Priloga I.

Dodatna masa koju iziskuju vozila s pogonom na alternativna goriva ili s nultim emisijama određuje se na temelju dokumentacije koju proizvođač podnosi za homologaciju dotičnog vozila. Ta dodatna masa navodi se u službenom dokazu koji je potreban u skladu s člankom 6.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10.h kako bi za potrebe ove Direktive ažurirala popis alternativnih goriva iz članka 2. koja iziskuju dodatnu masu. Posebno je važno da Komisija prije donošenja tih delegiranih akata postupi u skladu sa svojom uobičajenom praksom i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima iz država članica.”;

3. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) u drugi stupac točaka 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. i 2.2.4. dodaje se sljedeći podstavak:

„U slučaju skupova vozila, uključujući vozila s pogonom na alternativna goriva ili s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u ovom odjeljku povećavaju se maksimalno za 1 tonu za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva te maksimalno za 2 tone za dodatnu masu tehnologije za nulte emisije.”;

(b) u drugi stupac točke 2.3.1. dodaje se sljedeći podstavak:

„Vozila s nultim emisijama: najveća dopuštena masa od 18 tona povećava se maksimalno za 2 tone za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva.”;

(c) u treći stupac točke 2.3.2. dodaje se sljedeći podstavak:

„Troosovinska vozila s nultim emisijama: najveća dopuštena masa od 25 tona, ili 26 tona ako je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača i ako najveća masa po osovini ne premašuje 9,5 tona, povećava se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, uz maksimalno povećanje od 2 tone.”;

(d) u treći stupac točke 2.4. dodaje se sljedeći podstavak:

„Troosovinski zglobni autobusi koji su vozila s nultim emisijama: najveća dopuštena masa od 28 tona povećava se za dodatnu masu tehnologije za nulte emisije, uz maksimalno povećanje od 2 tone.”.

Članak 21.
Stupanje na snagu

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

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

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

PRILOG I.

Prosječne specifične emisija CO₂, ciljane vrijednosti specifičnih emisija CO₂ i prekomjerne emisije CO₂

1. PODSKUPINE VOZILA

Svako novo teško vozilo uvrštava se u jednu od podskupina vozila utvrđenih u tablici 1. u skladu navedenim uvjetima.

Tablica 1. – podskupine vozila (sg)

Teška vozila	Vrsta kabine	Snaga motora	Podskupina vozila (sg)
Kamioni s nadogradnjom s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila > 16 tona	Sve	< 170 kW	4-UD
	Skraćena kabina	≥ 170 kW	4-RD
	Produljena kabina	≥ 170 kW i < 265 kW	
	Produljena kabina	≥ 265 kW	4-LH
Kamioni s nadogradnjom s osovinskom konfiguracijom 6x2	Skraćena kabina	Sve	9-RD
	Produljena kabina		9-LH
Tegljači s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila > 16 tona	Skraćena kabina	Sve	5-RD
	Produljena kabina	< 265 kW	
	Produljena kabina	≥ 265 kW	5-LH
Tegljači s osovinskom konfiguracijom 6x2	Skraćena kabina	Sve	10-RD
	Produljena kabina		10-LH

„Produljena kabina” znači vrsta kabine s odjeljkom iza vozačeva sjedala namijenjenim za spavanje kako je deklarirano u skladu s Uredbom (EU) 2018/956.

„Skraćena kabina” znači vrsta kabine koja nije produljena kabina.

Ako se novo teško vozilo ne može uvrstiti u podskupinu vozila zato što nisu dostupne informacije o vrsti kabine ili snazi motora, uvrštava se u podskupinu vozila za velike udaljenosti (LH) u skladu s tipom šasijske (kamion s nadogradnjom ili tegljač) i osovinskom konfiguracijom (4x2 ili 6x2).

Ako se novo teško vozilo uvrsti u podskupinu vozila 4-UD, ali nisu dostupni podaci o emisijama CO₂ u g/km za UDL ili UDR namjenske profile kako je utvrđeno u tablici 2. točki 2.1., novo teško vozilo uvrštava se u podskupinu vozila 4-RD.

2. PROSJEČNE SPECIFIČNE EMISIJA CO₂ PROIZVOĐAČA

2.1 Specifične emisije CO₂ novog teškog vozila

Specifične emisije CO₂ u g/km (CO_{2v}) novog teškog vozila v uvrštenog u podskupinu vozila sg izračunavaju se u skladu sa sljedećom formulom:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

pri čemu je:

$\sum mp$ zbroj za sve namjenske profile mp navedene u tablici 2.;

sg podskupina vozila u koju je uvršteno novo teško vozilo v u skladu s točkom 1. ovog Priloga;

$W_{sg,mp}$ ponder namjenskih profila navedenih u tablici 2.;

$CO_{2v,mp}$ emisije CO₂ novog teškog vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp i dostavljene u skladu s Uredbom (EU) 2018/956.

Specifične emisije CO₂ teškog vozila s nultim emisijama postavljaju se na 0 g CO₂/km.

Specifične emisije CO₂ namjenskog vozila jednake su prosječnim vrijednostima emisija CO₂ u g/km dostavljenima u skladu s Uredbom (EU) 2018/956.

Tablica 2. – Ponderi namjenskih profila ($W_{sg,mp}$)

Podskupina vozila(sg)	Namjenski profil ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Definicije namjenskog profila

RDL	Regional delivery payload low (regionalna dostava s malom masom korisnog tereta)
RDR	Regional delivery payload representative (regionalna dostava s reprezentativnom masom korisnog tereta)
LHL	Long haul payload low (velike udaljenosti s malom masom korisnog tereta)
LHR	Long haul payload representative (velike udaljenosti s reprezentativnom masom korisnog tereta)
UDL	Urban delivery payload low (gradska dostava s malom masom korisnog tereta)
UDR	Urban delivery payload representative (gradska dostava s reprezentativnom masom korisnog tereta)
REL	Regional delivery (EMS) payload low (regionalna dostava (EMS) s malom masom korisnog tereta)
RER	Regional delivery (EMS) payload representative (regionalna dostava (EMS) s reprezentativnom masom korisnog tereta)
LEL	Long haul (EMS) payload low (velike udaljenosti (EMS) s malom masom korisnog tereta)
LER	Long haul (EMS) payload representative (velike udaljenosti (EMS) s reprezentativnom masom korisnog tereta)

2.2 Prosječne specifične emisije CO₂ svih novih teških vozila u podskupini vozila za proizvođača

Prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm ($avgCO2_{sg}$) svih novih teških vozila u podskupini vozila sg izračunavaju se za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja na sljedeći način:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

pri čemu je:

$\sum v$ zbroj za sva nova teška vozila proizvođača u podskupini vozila sg , ne računajući sva namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a);

CO_{2v} specifične emisije CO₂ novog teškog vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.;

V_{sg} broj novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg , ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a);

PL_{sg} prosječan korisni teret vozila u podskupini vozila sg kako je utvrđeno u točki 2.5.

2.3 Faktor nultih i niskih emisija iz članka 5.

2.3.1. Razdoblja izvješćivanja od 2019. do 2024.

Za svakog proizvođača i razdoblje izvješćivanja od 2019. do 2024. faktor nultih i niskih emisija (ZLEV) iz članka 5. izračunava se na sljedeći način:

$$\text{ZLEV} = V / (V_{\text{conv}} + V_{\text{zlev}}) \quad \text{s minimalnom vrijednošću od 0,97}$$

pri čemu je:

V broj novih teških vozila proizvođača s karakteristikama navedenima u članku 2. stavku 1. prvom podstavku, ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a);

V_{conv} broj novih teških vozila proizvođača s karakteristikama navedenima u članku 2. stavku 1. prvom podstavku, ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a) i ne računajući teška vozila s nultim i niskim emisijama;

V_{zlev} zbroj vrijednosti V_{in} i V_{out} ,

pri čemu je:

$$V_{\text{in}} \sum_v (1 + (1 - \text{CO2}_v / \text{LET}_{\text{sg}}))$$

Σ_v zbroj za sva nova teška vozila s nultim i niskim emisijama s karakteristikama navedenima u članku 2. stavku 1. prvom podstavku;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 teškog vozila v s nultim ili niskim emisijama u g/km utvrđene u skladu s točkom 2.1.;

LET_{sg} prag niskih emisija za podskupinu vozila sg kojoj pripada vozilo v kako je definirano u točki 2.3.3.;

V_{out} ukupan broj novoregistriranih teških vozila s nultim emisijama navedenima u članku 2. stavku 1. drugom podstavku pomnožen s 2 i čija je maksimalna vrijednost 1,5 % vrijednosti V_{conv} .

2.3.2. Razdoblja izvješćivanja nakon 2025.

Za svakog proizvođača i razdoblje izvješćivanja faktor nultih i niskih emisija (ZLEV) iz članka 5. izračunava se na sljedeći način:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ osim ako je taj zbroj veći od 1 ili manji od 0,97, a tada se, ovisno o slučaju, faktor ZLEV postavlja na 1 ili 0,97

pri čemu je:

x 0,02

y zbroj vrijednosti V_{in} i V_{out} , podijeljeno s V_{total} , , pri čemu je:

V_{in} ukupan broj novoregistriranih teških vozila s niskim i nultim emisijama s karakteristikama navedenima u članku 2. stavku 1. prvom podstavku, pri čemu se svako od njih računa kao ZLEV_{specific} u skladu sa sljedećom formulom:

$$\text{ZLEV}_{\text{specific}} = 1 - (\text{CO}_{2v} / \text{LET}_{\text{sg}})$$

pri čemu je:

CO_{2v} specifične emisije CO₂ teškog vozila *v* s nultim ili niskim emisijama u g/km utvrđene u skladu s točkom 2.1.;

LET_{sg} prag niskih emisija podskupine vozila *sg* kojoj pripada vozilo *v* kako je definirano u točki 2.3.3.;

V_{out} ukupan broj novoregistriranih teških vozila s nultim emisijama navedenih u članku 2. stavku 1. drugom podstavku čija je maksimalna vrijednost 0,035 vrijednosti *V_{total}*;

V_{total} ukupan broj novoregistriranih teških vozila proizvođača u tom razdoblju izvješćivanja.

ako je *V_{in}/V_{total}* manji od 0,0075, faktor ZLEV postavlja se na 1.

2.3.3. Prag niskih emisija

Prag niskih emisija LET_{sg} podskupine vozila sg definira se kako slijedi:

$$LET_{sg} = (rCO_{2sg} \times PL_{sg}) / 2$$

pri čemu je:

rCO_{2sg} referentne emisije CO_2 podskupine vozila sg kako je utvrđeno u točki 3.;

PL_{sg} prosječan korisni teret vozila u podskupini vozila sg kako je utvrđeno u točki 2.5.

2.4 Udio novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila

Udio novih teških vozila u podskupini vozila $share_{sg}$ izračunava se za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja na sljedeći način:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

pri čemu je:

V_{sg} broj novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg , ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a);

V broj novih teških vozila proizvođača, ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a).

2.5 Prosječna vrijednost korisnog tereta svih vozila u podskupini vozila

Prosječna vrijednost korisnog tereta PL_{sg} vozila u podskupini vozila sg izračunava se na sljedeći način:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

pri čemu je:

Σ_{mp} zbroj za sve namjenske profile mp ;

$W_{sg,mp}$ ponder namjenskog profila određen u tablici 2. pod točkom 2.1.;

$PL_{sg,mp}$ vrijednost korisnog tereta vozila u podskupini vozila sg za namjenski profil mp , kako je navedeno u tablici 3.

Tablica 3. – Vrijednosti korisnog tereta $PL_{sg, mp}$ (u tonama)

Podskupina vozila sg	Namjenski profil ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Vidjeti definicije namjenskog profila u tablici 2. točke 2.1.

2.6 Ponder kilometraže i korisnog tereta

Ponder kilometraže i korisnog tereta (MPW_{sg}) podskupine vozila sg definira se kao umnožak godišnje kilometraže navedene u tablici 4. i vrijednosti korisnog tereta po podskupini vozila navedene u tablici 3. točke 2.5. normalizirane na vrijednosti za podskupinu vozila 5-LH i izračunava se na sljedeći način:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

pri čemu je:

AM_{sg} godišnja kilometraža iz tablice 4. za vozila u odgovarajućoj podskupini vozila;

AM_{5-LH} godišnja kilometraža za podskupinu vozila 5-LH u tablici 4.;

PL_{sg} prosječna vrijednost korisnog tereta kako je utvrđeno u točki 2.5.;

PL_{5-LH} prosječna vrijednost korisnog tereta za podskupinu vozila 5-LH kako je utvrđeno u točki 2.5.

Tablica 4. – Godišnje kilometraže

Podskupina vozila sg	Godišnja kilometraža AM_{sg} (u km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7 Prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm proizvođača iz članka 4.

Prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm (CO₂) izračunavaju se za svakog proizvođača i svako *razdoblje izvješćivanja* na sljedeći način:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

pri čemu je:

\sum_{sg} zbroj za sve podskupine vozila;

ZLEV faktor multih i niskih emisija kako je utvrđen u točki 2.3.;

share_{,sg} udio novih teških vozila u podgrupi vozila *sg* kako je utvrđen u točki 2.4.;

MPW_{sg} ponder kilometraže i korisnog tereta kako je utvrđeno u točki 2.6.;

avgCO_{2,sg} prosječne specifične emisije CO₂ kako je utvrđeno u točki 2.2.

3. REFERENTNE EMISIJE CO₂ IZ ČLANKA 1. DRUGOG PODSTAVKA

Referentne emisije CO₂ (rCO_{2sg}) izračunavaju se za svaku podskupinu vozila sg na temelju svih novih teških vozila svih proizvođača za *referentno razdoblje* na sljedeći način:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v(CO_{2v}/PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

pri čemu je:

Σ_v zbroj za sva nova teška vozila registrirana tijekom referentnog razdoblja u podskupini vozila sg , ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 1. drugim stavkom;

CO_{2v} specifične emisije CO₂ novih teških vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1., prema potrebi prilagođene na temelju Priloga II.;

rV_{sg} broj svih novih teških vozila registriranih tijekom referentnog razdoblja u podskupini vozila sg , ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 1. drugim stavkom;

PL_{sg} prosječan korisni teret vozila u podskupini vozila sg kako je utvrđeno u točki 2.5.

4 CILJANE VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA CO₂ PROIZVOĐAČA IZ ČLANKA 6.

Ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂ T za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja od 1. srpnja 2025. nadalje izračunava se na sljedeći način:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

pri čemu je:

Σ_{sg} zbroj za sve podskupine vozila;

$share_{sg}$ udio novih teških vozila u podgrupi vozila sg kako je utvrđen u točki 2.4.;

MPW_{sg} ponder kilometraže i korisnog tereta kako je utvrđen u točki 2.6.;

rf ciljana vrijednost smanjenja emisija CO₂ (u %) primjenjiva u tom određenom razdoblju izvješćivanja;

$rCO2_{sg}$ referentne emisije CO₂ kako je utvrđeno u točki 3.

5. EMISIJSKI BONUSI I EMISIJSKI DUGOVI IZ ČLANKA 7.

5.1. Trend smanjenja emisija CO₂ za emisijske bonuse

Trend smanjenja emisija CO₂ (ET_Y) za svakog se proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2030. određuje se na sljedeći način:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

pri čemu je:

$\Sigma_{sg} (...)$ zbroj za sve podskupine vozila;

$share_{,sg}$ udio novih teških vozila u podgrupi vozila *sg* kako je utvrđen u točki 2.4.;

MPW_{sg} ponder kilometraže i korisnog tereta kako je utvrđen u točki 2.6.;

$rCO2_{sg}$ referentne emisije CO₂ kako je utvrđeno u točki 3.;

pri čemu je:

za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2025.:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2026. do 2030.:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} i rf_{2030} ciljane vrijednosti smanjenja emisija CO₂ (u %) primjenjive za razdoblja izvješćivanja za godine 2025., odnosno 2030.

5.2 Emisijski bonusi i emisijski dugovi za svako razdoblje izvješćivanja

Emisijski bonusi (cCO_{2Y}) i emisijski dugovi (dCO_{2Y}) za svakog se proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2029. izračunavaju na sljedeći način:

Ako je $CO_{2Y} < ET_Y$

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ i}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Ako je $CO_{2Y} > T_Y$ za godine od 2025. do 2029.:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ i}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

U svim drugim slučajevima dCO_{2Y} i cCO_{2Y} postavljaju se na 0.

pri čemu je:

ET_Y trend smanjenja emisija CO₂ proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđen u skladu s točkom 5.1.;

CO_{2Y} prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđene u skladu s točkom 2.7.;

T_Y ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂ proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđena u skladu s točkom 4.;

V_Y broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y, ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a).

5.3 Granična vrijednost emisijskog duga

Granična vrijednost emisijskog duga ($limCO_2$) određuje se za svakog proizvođača na sljedeći način:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

pri čemu je:

T_{2025} ciljana vrijednost specifičnih emisija CO₂ proizvođača u razdoblju izvješćivanja za 2025. određena u skladu s točkom 4.,

V_{2025} broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za 2025., ne računajući namjenska vozila u skladu s člankom 4. prvim stavkom točkom (a).

5.4. Emisijski bonusi prikupljeni prije 2025.

Emisijski dugovi prikupljeni za razdoblje izvješćivanja za 2025. umanjuju se za iznos ($redCO_2$) koji odgovara emisijskim bonusima prikupljenima prije tog razdoblja izvješćivanja, koji se određuje za svakog proizvođača na sljedeći način:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

pri čemu je:

\min minimum dviju vrijednosti navedenih između zagrada;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2024.;

dCO_{2025} emisijski dugovi za razdoblje izvješćivanja za 2025. utvrđeni u skladu s točkom 5.2.;

cCO_{2Y} emisijski bonusi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y utvrđeni u skladu s točkom 5.2.

6. PREKOMJERNE EMISIJE CO₂ PROIZVOĐAČA IZ ČLANKA 8. STAVKA 2.

Vrijednost prekomjernih emisija CO₂ ($exeCO2_Y$) za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja od 2025. nadalje izračunava se na sljedeći način, ako je vrijednost pozitivna:

Za razdoblje izvješćivanja za 2025.:

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

Za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2026. do 2028.:

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

Za razdoblje izvješćivanja za 2029.:

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2030. nadalje:

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

pri čemu je:

- $\sum_{Y=2019}^{2025}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2025.;
- $\sum_{I=2025}^Y$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine I od 2025. do godine Y;
- $\sum_{J=2025}^{Y-1}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine J od 2025. do godine (Y-1);
- $\sum_{J=2025}^{2028}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine J od 2025. do 2028.;
- $\sum_{I=2025}^{2029}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine I od 2025. do 2029.;
- $dCO2_Y$ emisijski dugovi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y utvrđeni u skladu s točkom 5.2.;
- $cCO2_Y$ emisijski bonusi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y utvrđeni u skladu s točkom 5.2.;
- $limCO2$ granična vrijednost emisijskog duga utvrđena u skladu s točkom 5.3.;
- $redCO2$ smanjenje emisijskog duga za razdoblje izvješćivanja za 2025. utvrđeno u skladu s točkom 5.4.

U svim drugim slučajevima vrijednost prekomjernih emisija CO_2 $exeCO2_Y$ postavlja se na 0.

PRILOG II.

Postupci prilagodbe

1. FAKTORI PRILAGODBE KORISNOG TERETA IZ ČLANKA 14. STAVKA 1. TOČKE (C)

Podložno članku 11. stavku 2. točki (a), za potrebe izračuna referentnih emisija CO₂ iz članka 1. drugog stavka upotrebljavaju se ponderi namjenskih profila i vrijednosti korisnog tereta primjenjivi u razdoblju izvješćivanja u kojem izmjene iz članka 14. stavka 1. točke (c) počnu proizvoditi učinke za sva nova teška vozila, a emisije CO₂ teških vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp iz tablice 2. u točki 2.1. Priloga I. prilagođavaju se na sljedeći način:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

pri čemu je:

sg podskupina vozila kojoj vozilo v pripada;

$CO2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ vozila v u g/km, kako je utvrđeno na namjenskom profilu mp i na temelju podataka o praćenju za referentno razdoblje dostavljenih u skladu s Uredbom (EU) 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$ vrijednost korisnog tereta za vozilo v u podskupini vozila sg na namjenskom profilu mp u referentnom razdoblju, u skladu s tablicom 3. u točki 2.5.

Priloga I., u svrhu utvrđivanja podataka o praćenju za referentno razdoblje dostavljenih u skladu s Uredbom (EU) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ vrijednost korisnog tereta za vozila u podskupini vozila sg na namjenskom profilu mp za razdoblje izvješćivanja u kojem izmjene iz članka 14. stavka 1. točke (c) počnu proizvoditi učinak za sva nova teška vozila, u skladu s tablicom 3. u točki 2.5. Priloga I.;

$PLa_{sg, mp}$ faktor prilagodbe korisnog tereta utvrđen u tablici 5.

Tablica 5. – Faktor prilagodbe korisnog tereta $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (u 1/t)		Namjenski profili mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podskupine vozila sg	4-UD	0,026	Nije dostupno	0,015	Nije dostupno	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

¹ Vidjeti definicije namjenskog profila u Prilogu I. točki 2.1.

2. FAKTORI PRILAGODBE IZ ČLANKA 11. STAVKA 2. TOČKE (B)

Podložno članku 11. stavku 2. točki (b), za potrebe izračuna referentnih emisija CO₂ iz članka 1. drugog stavka upotrebljavaju se ponderi namjenskih profila i vrijednosti korisnog tereta primjenjivi u razdoblju izvješćivanja u kojem izmjene iz članka 14. stavka 1. točke (c) počnu proizvoditi učinke za sva nova teška vozila, a emisije CO₂ teških vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp iz točke 2.1. Priloga I. prilagođavaju se na sljedeći način:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

pri čemu je:

\sum_r zbroj za sva reprezentativna vozila r za podskupinu vozila sg ;

sg podskupina vozila kojoj vozilo v pripada;

$s_{r,sg}$ statistički ponder reprezentativnog vozila r u podskupini vozila sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ vozila v u g/km, kako je utvrđeno na namjenskom profilu mp i na temelju podataka o praćenju za referentno razdoblje dostavljenih u skladu s Uredbom (EU) 2018/956,

$CO_2(RP)_{r,mp}$ specifične emisije CO₂ reprezentativnog vozila r u g/km, kako je utvrđeno na namjenskom profilu mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama u referentnom razdoblju u kojem je određen $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2,r,mp}$ specifične emisije CO₂ reprezentativnog vozila r , kako je utvrđeno na namjenskom profilu mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama u razdoblju izvješćivanja u kojem izmjene iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe počnu proizvoditi učinak za sva nova teška vozila.

Reprezentativno vozilo definira se u skladu s metodologijom iz članka 14. stavka 3. ove Uredbe.
