

Bruxelles, 25. lipnja 2022.  
(OR. fr, en)

10686/22

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2021/0197(COD)

---

---

CLIMA 322  
ENV 669  
TRANS 443  
MI 515  
CODEC 1014

## NAPOMENA

---

Od: Présidence

Za: Vijeće

---

Br. dok. Kom.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

---

Predmet: „Spremni za 55 %”

Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

– opći pristup

---

## I. UVOD

1. Komisija je 14. srpnja 2021. u okviru paketa „Spremni za 55 %” Europskom parlamentu i Vijeću podnijela prijedlog revizije uredbe o uspostavi novih standarda za emisije CO<sub>2</sub> za vozila i kombije. Cilj je prijedloga doprinijeti povećanoj općoj ambiciji EU-a, čime se potiču inovacije i jamči da će europska automobilska industrija zadržati i ojačati svoju konkurentnost na svjetskoj razini. Zahvaljujući toj povećanoj ambiciji države članice moći će, među ostalim, ispuniti svoje obvezujuće nacionalne ciljeve na temelju Uredbe o raspodjeli tereta.

2. U tu svrhu Komisija predlaže da se povećaju ciljevi za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> na razini EU-a do 2030. za nove automobile i kombije te odredi cilj od 100 % od 2035. za nove osobne automobile i kombije.
3. Osim toga, Komisija predlaže da se od 2030. ukinu olakšice za vozila s nultim i s niskim emisijama i odstupanja za proizvođače odgovorne za mali broj registracija.
4. U Europskom parlamentu Jan Huitema (Renew, NL) imenovan je izvjestiteljem za taj prijedlog u ime Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI). Odbor ENVI donio je svoje izvješće 11. svibnja 2022., a 8. lipnja 2022. na plenarnoj sjednici Parlament je donio niz amandmana na prijedlog Komisije.
5. Gospodarski i socijalni odbor dao je mišljenje 19. siječnja 2022. Odbor regija dao je mišljenje na plenarnoj sjednici 26. i 27. siječnja 2022.
6. Vijeće za okoliš 20. prosinca 2021. održalo je raspravu o politikama.
7. Na razini radne skupine francusko predsjedništvo nastavilo je preispitivati reviziju te uredbe. Tijekom tog ispitivanja ono je predstavilo kompromisni tekst u kojem se u postojećem obliku zadržava prijedlog Komisije kad je riječ o ciljnim vrijednostima za vozila, ukidanju olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama od 2030. te ukidanje, od 2030. nadalje, odstupanja za proizvođače odgovorne za mali broj registracija. Međutim, nacrtom kompromisnog teksta predlaže se obogaćivanje sadržaja polugodišnjih izvješća o napretku na osnovi doprinosa delegacija.

8. Odbor stalnih predstavnika 13. svibnja 2022. održao je razmjenu mišljenja na osnovi kompromisnog teksta predsjedništva kako bi se pružile smjernice za nastavak rada.
9. U okviru priprema za sastanak Vijeća za okoliš 28. lipnja 2022. Odbor stalnih predstavnika je na sastanku 24. lipnja 2022. preispitao kompromisni tekst predsjedništva kojim se neznatno prilagođava sadržaj polugodišnjih izvješća o napretku.

## II. TRENUTAČNO STANJE

10. Na temelju tih rasprava predsjedništvo i dalje smatra da je prijedlog Komisije uravnotežena osnova za postizanje kompromisa u okviru Vijeća o ciljnim vrijednostima za 2030. i 2035. za automobile i kombije. Predsjedništvo stoga zadržava predloženi kompromisni tekst u njegovu postojećem obliku.
11. Kompromisni tekst nalazi se u Prilogu ovoj napomeni.

## III. ZAKLJUČAK

12. Vijeće se poziva da riješi otvorena pitanja i donese opći pristup na osnovi teksta utvrđenog u Prilogu ovoj napomeni.

Taj opći pristup bit će mandat za pregovore Vijeća s Europskim parlamentom u okviru redovnog zakonodavnog postupka.

Prijedlog

**UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije<sup>1</sup>**

(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 odbora<sup>2</sup>,  
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>3</sup>,  
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,  
budući da:

---

<sup>1</sup> Promjene u odnosu na Komisijin tekst podcrtane su, a izbrisani tekst označen je simbolom [...].

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

<sup>3</sup> SL C , , str. .

- (1) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum”). Njegove stranke dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te da će uložiti napore da se povećanje temperature ograniči na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju.
- (2) Pronalaženje rješenja za izazove povezane s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.<sup>4</sup> Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.
- (3) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u EU-u do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto, nastoji se zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. Istodobno ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnom položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.
- (4) U ažuriranom, nacionalno utvrđenom, doprinosu dostavljenom tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020., Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % ispod razina iz 1990.

---

<sup>4</sup> Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final od 11. prosinca 2019.

- (5) U Uredbi (EU) [–] Europskog parlamenta i Vijeća<sup>5</sup> Unija je u zakonodavstvo unijela cilj postizanja klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu do 2050. U Uredbi se utvrđuje i obveza Unije o domaćem smanjenju neto emisija stakleničkih plinova (emisija nakon što se odbije uklanjanje) do 2030. za najmanje 55 % ispod razina iz 1990.
- (6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonese postizanju tih smanjenja emisija.
- (7) Mjere utvrđene tom uredbom potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova.
- (8) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u usporedbi s 1990. potrebno je postrožiti zahtjeve za smanjenje utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>6</sup> i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. Bez ambicioznih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija.

---

<sup>5</sup> Uredba (EU) [...] od [...] 2021. Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1999 (Europski zakon o klimi), [SL L, .../... ].

<sup>6</sup> Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

- (9) Postroženi zahtjevi za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, a istodobno donijeti koristi potrošačima i građanima u smislu kvalitete zraka i uštede energije, te osigurati inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora biti vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Postroženi standardi smanjenja emisija CO<sub>2</sub> tehnološki su neutralni za ostvarenje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. Razne su tehnologije dostupne, a takve će biti i dalje, kako bi se ostvarila ciljna vrijednost od nula emisija za cijeli vozni park. Vozila s nultim emisijama trenutačno su baterijska električna vozila, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, u koja spadaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje, i dalje imaju svoju ulogu u tranziciji.
- (10) U tom bi se kontekstu nove više ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za razdoblje od 2030. trebale odrediti i za nova osobna vozila i za nova laka gospodarska vozila. Te bi ciljne vrijednosti trebalo postaviti na razini na kojoj će biti moguće znatno ubrzati primjenu vozila s nultim emisijama na tržištu Unije i poticati inovacije povezane s tehnologijama s nultim emisijama na troškovno učinkovit način.
- (11) Ciljne bi vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima CO<sub>2</sub> trebala pratiti europska strategija kako bi se riješili problemi proizašli iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezane tehnologije, kao i potrebe za dodatnim osposobljavanjem i prekvalifikacijom radnika u sektoru te gospodarska diversifikacija i preusmjeravanje aktivnosti. Prema potrebi trebalo bi razmotriti financijsku potporu na razini EU-a i država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, uključujući ulaganja u okviru Europskog socijalnog fonda plus, Fonda za pravednu tranziciju, Inovacijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost te drugih instrumenata višegodišnjeg financijskog okvira i instrumenta Next Generation EU u skladu s pravilima o državnim potporama. Državama članicama će se na temelju revidiranih pravila o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju omogućiti da podrže poduzeća u dekarboniziranju vlastitih procesa proizvodnje te uvedu zelenije tehnologije u kontekstu nove industrijske strategije.

- (12) U ažuriranoj novoj industrijskoj strategiji<sup>7</sup> predviđa se zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih načina tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilske vrijednosne lanca. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilske sektoru, savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje država članica, te bi se on trebao temeljiti na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine radi mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala u pogledu zelene i digitalne tranzicije. Trebalo bi i razmotriti odgovarajuće mjere i poticaje na europskoj i nacionalnoj razini kojima se potiče cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. Napredak postignut tim sveobuhvatnim načinom tranzicije za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koji Komisija podnosi i kojim se, među ostalim, promatra napredak u stavljanju vozila s nultim emisijama na tržište, razvoj njihovih cijena, razvoj primjene alternativnih goriva i uspostave infrastrukture u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodna konkurentnost, ulaganje u automobilske vrijednosne lance, usavršavanje i prekvalifikacija radnika te preinaka aktivnosti. Izvješće o napretku temeljit će se i na dvogodišnjim izvješćima o napretku koje države članice podnose u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva. U izradi izvješća o napretku Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima i uključiti rezultate u socijalni dijalog. Inovacije u lancu opskrbe u automobilske sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izgleda za cjenovno prihvatljivu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga trebala pratiti napredak stanja s inovacijama u tom sektoru u okviru svojeg izvješća o napretku.
- (13) Te ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a treba dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Direktivi 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

<sup>8</sup> Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

- (14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti kad je riječ o prilagodbi voznih parkova tijekom vremena kako bi se prelazak na vozila s nultim emisijama odvijao na troškovno učinkovit način pa je stoga primjereno zadržati pristup u kojemu se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima od pet godina.
- (15) Uz strože ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a od 2030. nadalje proizvođači će morati na tržište Unije staviti znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama („ZLEV”) više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja učinkovitosti Uredbe (EU) 2019/631. Poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama stoga bi od 2030. trebalo ukloniti. Prije tog datuma, pa stoga i u ovom desetljeću, poticajnim mehanizmom za vozila s nultim i niskim emisijama i dalje će se podržavati stavljanje na tržište vozila s nultim emisijama od nula do 50 g CO<sub>2</sub>/km, uključujući baterijska električna vozila, električna vozila s gorivnim ćelijama koja upotrebljavaju vodik i učinkovita hibridna vozila na punjenje. Nakon tog će se datuma hibridna vozila na punjenje i dalje uzimati u obzir za ciljne vrijednosti za cijeli vozni park koje proizvođači vozila moraju ispuniti.
- (16) Provedba standarda za emisije CO<sub>2</sub> usko je povezana s homologacijskim zakonodavstvom. Nakon stavljanja izvan snage i zamjene Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>9</sup> 1. rujna 2020. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>10</sup>, kako bi dosljednost dvaju skupova instrumenata bila kontinuirana, primjereno je dodatno uskladiti definicije i ažurirati upućivanja u Uredbi (EU) 2019/631 s okvirnim homologacijskim zakonodavstvom.

---

<sup>9</sup> Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

<sup>10</sup> 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.).

- (17) Aktivnosti usmjerene na smanjenje emisija kako bi se postigle ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a raspoređene su među proizvođačima upotrebom krivulje graničnih vrijednosti koja se temelji na prosječnoj masi novih vozila cijelog voznog parka EU-a i novog voznog parka proizvođača. Iako je primjereno održavati taj mehanizam, treba spriječiti da ciljne vrijednosti specifičnih emisija ne postanu negativne za proizvođača zbog strožih ciljnih vrijednosti cijelog voznog parka EU-a. Zbog toga je potrebno pojasniti da bi u slučaju takvih rezultata ciljnu vrijednost specifičnih emisija trebalo postaviti na 0 g CO<sub>2</sub>/km.
- (18) Kako bi se omogućila pravedna raspodjela aktivnosti usmjerenih na smanjenje, potrebno je prilagoditi dvije krivulje graničnih vrijednosti za lakša i teža laka gospodarska vozila kako bi se time odrazile više ciljne vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub>.
- (19) Vrijednosti koje se upotrebljavaju za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i prosječnih specifičnih emisija proizvođača temelje se na podacima zabilježenima u dokumentaciji o homologaciji i u certifikatima o sukladnosti predmetnih vozila. Kako bi standardi za emisije CO<sub>2</sub> bili učinkoviti, ključno je da podaci u te svrhe budu točni. Međutim, ako se u podacima ipak utvrde pogreške, na temelju homologacijskog zakonodavstva neće biti moguće ispraviti dokumentaciju o homologaciji ili certifikate o sukladnosti koji su već izdani ako su podaci koji se odnose na homologaciju prestali biti valjani. U takvim bi situacijama Komisija trebala imati ovlasti da od relevantnih homologacijskih tijela ili, prema potrebi, proizvođača zatraži da izdaju izjavu o ispravku na temelju koje bi se ispravile vrijednosti koje su se upotrijebile za određivanje uspješnosti proizvođača u postizanju svojih ciljeva.
- (20) Izvješćivanje o podacima o vozilima kategorija M2 (autobusi) i N2 (kamioni srednje veličine) obuhvaćeno je područjem primjene Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>11</sup> pa je stoga primjereno ukloniti taj zahtjev iz Uredbe (EU) 2019/631.

---

<sup>11</sup> Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

- (21) S obzirom na povećane ukupne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, trebalo bi uskladiti zahtjeve koji se odnose na smanjenje za sve proizvođače u Uniji osim onih proizvođača koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Zato se od 2030. nadalje uklanja mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.
- (22) Radi osiguravanja pravne jasnoće i dosljednosti s aktualnom praksom, primjereno je pojasniti da bi se prilagodbe vrijednosti M0 i TM0 trebale provesti izmjenama Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631 umjesto predviđanjem akta kojim se dopunjuje ta uredba.
- (23) Napredak ostvaren u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 u postizanju ciljeva smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati 2026. Za to bi preispitivanje trebalo razmotriti sve aspekte koji se razmatraju tijekom dvogodišnjeg izvješćivanja.
- (24) Mogućnost dodjele prihoda od premija za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu ocijenjena je kao potrebna u skladu s člankom 15. stavkom 5. Uredbe (EU) 2019/631, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje, a da pritom automobilski sektor ne bi imao izravne koristi u toj tranziciji. Stoga će se prihod od premija za prekomjerne emisije i dalje smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/631.

- (25) Kako bi se izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za proizvođače odgovorne za emisije CO<sub>2</sub> višestupanjskih lakih gospodarskih vozila mogao prilagoditi tako da se u obzir uzmu promjene u postupku za određivanje emisija CO<sub>2</sub> i masa takvih vozila, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji s obzirom na izmjenu, prema potrebi, formula za izračun utvrđenih u dijelu B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (26) Uredbu (EU) 2019/631 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.*

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

(1) članak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. mijenja se kako slijedi:

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

(b) umeće se sljedeći stavak 5.a:

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

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

- (c) u stavku 6. riječi „Od 1. siječnja 2025.” zamjenjuju se riječima „Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029.”;
  - (d) stavak 7. briše se;
- (2) članak 2. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:
    - (a) u točki (a) upućivanje na „[u] Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuje se riječima „[u] članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858”;
    - (b) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) vozila kategorije N<sub>1</sub>, kako je definirana u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”); u slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, ona se od 1. siječnja 2025. za potrebe ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2018/858 i Uredbu (EZ) br. 715/2007 računaju kao laka gospodarska vozila koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ako je prekomjerna referentna masa isključivo posljedica mase sustava za pohranu energije.”;
    - (b) u stavku 3. upućivanje na „[u] točki 5. dijelu A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „[u] točki 5. dijelu A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858”;
- (3) u članku 3. stavak 1. mijenja se kako slijedi:
- (a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

„Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Uredbe (EU) 2018/858. Primjenjuju se i sljedeće definicije:”;
  - (b) točke od (b) do (g) i točke od (i) do (n) brišu se;
- (4) u članku 4. stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

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

- (5) članak 7. mijenja se kako slijedi:
- (a) umeće se sljedeći stavak 6.a:
- ‘6a. Ako Komisija utvrdi da se privremeni podaci koje su države članice dostavile u skladu sa stavkom 2. ili podaci koje su dostavili proizvođači u skladu sa stavkom 5. temelje na netočnim podacima u dokumentaciji o homologaciji ili u certifikatima o sukladnosti, Komisija obavješćuje homologacijsko tijelo ili, prema potrebi, proizvođača i traži od homologacijskog tijela ili, prema potrebi, proizvođača da izda izjavu o ispravku u kojoj se navode ispravljani podaci. Izjava o ispravku šalje se Komisiji, a ispravljani se podaci upotrebljavaju za izmjenu privremenih izračuna u skladu sa stavkom 4.’;
- (b) stavak 11. briše se;
- (6) u članku 10. stavku 2. prva se rečenica zamjenjuje sljedećom:
- „Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti do kalendarske godine 2029. i uključujući kalendarsku godinu 2029.”;
- (7) u članku 13. stavku 3. dodaje se sljedeća druga rečenica:
- „Ako se podaci u dokumentaciji o homologaciji ne mogu ispraviti na temelju Uredbe (EU) 2018/858, odgovorno homologacijsko tijelo izdaje izjavu o ispravku s ispravljenim podacima i tu izjavu dostavlja Komisiji i predmetnim stranama.”;
- (8) u članku 14. stavku 2. riječi „dopune ove Uredbe uspostavom mjera iz” zamjenjuju se riječima „izmjene Priloga I. iz”;
- (9) umeće se sljedeći stavak 14.a:

„Članak 14.a

Izvješće o napretku

Komisija je do 31. prosinca 2025. i svake dvije godine nakon toga dužna izvijestiti o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se ponajprije prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama, uključujući financijska sredstva, kako bi se olakšao prelazak.

Komisija pri izvješćivanju uzima u obzir sve čimbenike koji pridonose troškovno učinkovitim napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. To uključuje:

- uvođenje vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u segmentu lakih gospodarskih vozila, poboljšanje energetske učinkovitosti vozila, napredak u postizanju ciljeva za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom kako je propisano Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva i analizu tržišta rabljenih vozila u državama članicama;
- mogući doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, učinak na potrošače, među ostalim na cijene električne energije, posebno na kućanstva s niskim i srednjim dohotkom, napredak u socijalnom dijalogu, učinkovitost mjera za potporu prekvalifikaciji i usavršavanju radne snage u automobilskoj industriji, kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na cestovnu mobilnost s nultim emisijama;
- učinak ove Uredbe o izmjeni na ostvarivanje ciljeva država članica na temelju Uredbe EU/xxxx/xxxx [izmijenjena Uredba o raspodjeli tereta] i standarde kvalitete zraka na temelju Direktive 2008/50/EZ;
- potrebu za dodatnim mjerama, uključujući mjere na razini EU-a, kojima se može olakšati prijelaz država članica na laka vozila s nultim emisijama;

(10) članak 15. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija 2028. preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju dvogodišnjeg izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja. Izvješću se po potrebi prilaže prijedlog izmjene ove Uredbe.”;

(b) stavci od 2. do 5. brišu se;

(c) dodaje se sljedeći stavak 9.:

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

(11) članak 17. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 2. riječi „članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 15. stavaka 8. i 9.”;
- (b) u stavku 3. riječi „članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 15. stavaka 8. i 9.”;
- (c) u stavku 6. riječi „članka 15. stavka 8.” zamjenjuju se riječima „članka 15. stavaka 8. i 9.”;

(12) Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

*Članak 2.*

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament*

*Predsjednik/Predsjednica*

*Za Vijeće*

*Predsjednik/Predsjednica*

Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(1) Dio A mijenja se kako slijedi:

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

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

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

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

(c) dodaje se sljedeća točka 6.1.3.:

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

$EU\ fleet-wide\ target_{2035} = EU\ fleet-wide\ target_{2021} \cdot (1 - reduction\ factor_{2035})$

pri čemu je:

$EU\ fleet-wide\ target_{2021}$  kako je definirano u točki 6.0.;

$Reduction\ factor_{2035}$  kako je definirano u članku 1. stavku 5.a točki (a).”;

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

„Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija”;

(e) točka 6.2.2. briše se;

(f) točka 6.3. zamjenjuje se sljedećom:

„6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2025. nadalje

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

$ciljna\ vrijednost\ specifičnih\ emisija = specific\ emissions\ reference\ target \cdot ZLEV\ factor$

pri čemu je:

$ciljna\ vrijednost\ specifičnih\ emisija$

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija

$CO_2$  utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;

$ZLEV\ factor$

$(1 + y - x)$ , osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je  $ZLEV\ factor$  određen kao 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

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

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

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

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

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

x 15 % u razdoblju od 2025. do 2029.

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

Ciljne vrijednosti specifičnih emisija = EU fleet-wide target<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

pri čemu je

EU fleet-wide target<sub>2030</sub>      kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.2.;

$$a_{2030} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

pri čemu je:

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

average emissions<sub>2021</sub>      kako je definirano u točki 6.2.1.

TM      kako je definirano u točki 6.2.1.

TM<sub>0</sub>      kako je definirano u točki 6.2.1.

6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2035. nadalje

Ciljne vrijednosti specifičnih emisija = EU fleet-wide target<sub>2035</sub> +  $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je

EU fleet-wide target<sub>2035</sub>      kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.3.;

$$a_{2035} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

pri čemu je:

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

average emissions<sub>2021</sub>      kako je definirano u točki 6.2.1.

TM      kako je definirano u točki 6.2.1.

TM<sub>0</sub>      kako je definirano u točki 6.2.1.

---

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

(2) Dio B mijenja se kako slijedi:

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

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

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

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

(c) dodaje se sljedeća točka 6.1.3.:

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

$EU\ fleet-wide\ target_{2035} = EU\ fleet-wide\ target_{2021} \cdot (1 - reduction\ factor_{2035})$

pri čemu je:

$EU\ fleet-wide\ target_{2021}$  kako je definirano u točki 6.0.;

$Reduction\ factor_{2035}$  kako je definirano u članku 1. stavku 5.a točki (b).”;

(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:

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

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

pri čemu je

$EU\ fleet-wide\ target_{2030}$  kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.3.;

$\alpha$   $a_{2030,L}$  ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti  $TM_0$  i  $a_{2030,H}$  ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti  $TM_0$ ;

pri čemu:

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

$a_{2030,H}$  je  $\frac{a_{2021} \cdot EU\ fleet-wide\ target_{2030}}{EU\ fleet-wide\ target_{2025}}$

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

$TM$  kako je definirano u točki 6.2.1.

$TM_0$  kako je definirano u točki 6.2.1.”;

(e) dodaje se sljedeća točka 6.2.3.:

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

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija =  $EU\ fleet-wide\ target_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je

EU fleet-wide target<sub>2035</sub> kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.3.;

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

pri čemu:

$a_{2035,L}$  je  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  je  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

average emissions<sub>2021</sub> kako je definirano u točki 6.2.1.

$TM$  kako je definirano u točki 6.2.1.

$TM_0$  kako je definirano u točki 6.2.1.

(f) točka 6.3.2. zamjenjuje se sljedećim:

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

ciljna vrijednost specifičnih emisija = specific emissions reference target – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2030</sub>)

pri čemu je:

specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.2.;

$\emptyset_{\text{targets}}$  prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.2., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;

EU fleet-wide target<sub>2030</sub> kako je utvrđeno u točki 6.1.2.;

(g) dodaje se sljedeća točka 6.3.3.:

„6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2035. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija = specific emissions reference target – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2035</sub>)

pri čemu je:

specific emissions reference target

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.3.;

$\emptyset$ targets

prosjeak svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.3., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;

EU fleet-wide target<sub>2035</sub>

kako je utvrđeno u točki 6.1.3.”

---