

Bruxelles, 30. lipnja 2022.
(OR. fr, en)

10777/22

Međuinstitucijski predmet:
2021/0197(COD)

CLIMA 334
ENV 689
TRANS 457
MI 522
CODEC 1042

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	10686/22
Br. dok. Kom.:	10906/21 + ADD 1-5 - COM(2021) 556 final
Predmet:	Paket „Spremni za 55 %” – Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO ₂ za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije – opći pristup

Za delegacije se u informativne svrhe u Prilogu nalazi tekst u vezi s kojim je Vijeće za okoliš na svojem 3887. sastanku održanom 28. i 29. lipnja 2022. postiglo dogovor o općem pristupu u odnosu na navedeni prijedlog.

Promjene u odnosu na prethodnu verziju teksta (dokument ST 10686/22), proizašle iz rasprava u Vijeću, označene su **podebljanim i podcrtanim slovima**. Prethodne izmjene u odnosu na prijedlog Komisije podcrtane su. Izbrisani tekst označen je podebljanim uglatim zagradama [...].

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija
CO₂ za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih
ambicija Unije**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

¹ SL C , , str. .

² 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 2019.³ 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.

³ Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final od 11. prosinca 2019.

- (5) U Uredbi (EU) [--] Europskog parlamenta i Vijeća⁴ 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 Vijeća⁵ 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.

⁴ 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, .../...].

⁵ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

- (9) Postroženi zahtjevi za smanjenje emisija CO₂ 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 CO₂ 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.

(9a) Slijedom savjetovanja s dionicima Komisija će izraditi prijedlog za registraciju, nakon 2035., vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna goriva u skladu s pravom EU-a, izvan područja primjene standarda za vozni park i u skladu s ciljem klimatske neutralnosti Unije.

- (10) U tom bi se kontekstu nove više ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ 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 CO₂ 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 strategiji⁶ 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 automobilskeg vrijednosnog lanca. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskeg 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 automobilskeg 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.

⁶ Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

- (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 Vijeća⁷.
- (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 CO₂/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 CO₂ usko je povezana s homologacijskim zakonodavstvom. Nakon stavljanja izvan snage i zamjene Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁸ 1. rujna 2020. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća⁹, 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.

⁷ 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.).

⁸ 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.).

⁹ 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 CO₂/km.

[...]

- (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 CO₂ 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 Vijeća¹⁰ pa je stoga primjereno ukloniti taj zahtjev iz Uredbe (EU) 2019/631.

¹⁰ Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

- (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 bi od [...] **2036.** nadalje trebala nestati mogućnost za proizvođače odgovorne za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini da podnesu zahtjev za odstupanje od svojih 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.

(23a) Uvažavajući to da nekoliko država članica ima nacionalne ciljeve za postupno ukidanje lakih vozila na fosilna goriva prije 2035., Komisija bi trebala razmotriti potrebu za dodatnim mjerama za olakšavanje tog prijelaza.

- (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 CO₂ višestupanjskih lakih gospodarskih vozila mogao prilagoditi tako da se u obzir uzmu promjene u postupku za određivanje emisija CO₂ 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 N₁, kako je definirana u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”); u slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, ona se od 1. siječnja 2025. za potrebe ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2018/858 i Uredbu (EZ) br. 715/2007 računaju kao laka gospodarska vozila koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ako je prekomjerna referentna masa isključivo posljedica mase sustava za pohranu energije.”;
 - (b) u stavku 3. 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 ispravljeni podaci. Izjava o ispravku šalje se Komisiji, a ispravljeni 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 [...] **2035.** i uključujući tu kalendarsku godinu.”;
- (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 učinkovitom 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 automobilske 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 **2026.** preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju dvogodišnjeg izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja. **Komisija posebno ocjenjuje napredak postignut na temelju ove Uredbe u ostvarivanju ciljeva smanjenja u skladu s člankom 1. stavkom 5.a, uzimajući u obzir tehnološki razvoj, među ostalim u pogledu hibridnih tehnologija na punjenje, i važnost gospodarski održivog i socijalno pravednog prijelaza na nultu stopu emisija. Na temelju te procjene Komisija procjenjuje potrebu za preispitivanjem ciljeva iz članka 1. stavka 5.a.** Izvješću se prema 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

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅ = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₂₁ ·

(1– faktor smanjenja₂₀₃₅)

pri čemu je:

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

faktor smanjenja₂₀₃₅ 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 = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija · faktor

ZLEV

pri čemu:

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija je referentna ciljna vrijednost specifičnih

emisija CO₂ utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;

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

pri čemu je:

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih osobnih automobila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao $ZLEV_{specific}$ 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.

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

pri čemu je

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

$$a_{2030} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a - 2030}{2021}$$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definirano u točki 6.2.1.

prosječne emisije $_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.

TM kako je definirano u točki 6.2.1.

TM₀ kako je definirano u točki 6.2.1.

6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2035. nadalje

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

pri čemu je

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

$$a_{2035} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a - 2035}{2021}$$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definirano u točki 6.2.1.

prosječne emisije $_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.

TM kako je definirano u točki 6.2.1.

TM₀ 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

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2035} = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU- a_{2021} ·

(1– faktor smanjenja $_{2035}$)

pri čemu je:

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

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

(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:

Prilog, (DIO B) stavak 2. točka (d)

(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:

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

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni parka EU-

$a_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a 2030 kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.2.;

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

pri čemu:

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

[...] a_{2021} je kako je definirano u točki 6.2.1.

prosječne emisije₂₀₂₁ je kako je definirano u točki 6.2.1.

TM je kako je definirano u točki 6.2.1.

TM₀ je 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 = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅
+ $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.3.;

α a_{2035,L} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM₀ i
a_{2035,H} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM₀;

pri čemu:

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

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

prosječne emisije₂₀₂₁ je kako je definirano u točki 6.2.1.

TM je kako je definirano u točki 6.2.1.

TM₀ je 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 = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – (Ø_{ciljne vrijednosti} – ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₀)

pri čemu je:

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija
za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.2.;

Ø_{ciljne vrijednosti}

prosječna svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.2., ponderiran

na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog
pojedinačnog proizvođača;

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₀ je 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 = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – (Øciljne
vrijednosti – ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a₂₀₃₅)

pri čemu je:

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija

za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.3.;

Øciljne vrijednosti

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

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