

Bruxelles, 1. listopada 2018.  
(OR. en)

12627/18

---

**Međuinstitucijski predmet:  
2017/0293(COD)**

---

**CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563**

## **NAPOMENA**

---

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Vijeće

---

Br. preth. dok.: 12303/18

Br. dok. Kom.: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

---

Predmet: Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka)  
– opći pristup

---

## **I. UVOD**

1. Komisija je 8. studenoga 2017. podnijela prijedlog uredbe o utvrđivanju novih standarda za emisije CO<sub>2</sub> za automobile i kombije. Cilj je prijedloga, među ostalim, doprinijeti postizanju cilja smanjenja od 30 % do 2030. u sektorima izvan ETS-a koji je zadalo Europsko vijeće, kako je prenesen u nacionalne ciljeve u Uredbi o raspodjeli tereta, kao i postizanju ciljeva Pariškog sporazuma.

2. U tu svrhu Komisija predlaže ciljeve smanjenja emisija CO<sub>2</sub> na razini EU-a za nove osobne automobile i kombije u razdoblju od 2025. do 2029. i u razdoblju od 2030. nadalje u odnosu na ciljeve za 2021. utvrđene prethodnim zakonodavstvom (15 % za razdoblje od 2025. do 2029. i za automobile i za kombije te 30 % za razdoblje od 2030. nadalje i za automobile i za kombije).

U prijedlogu se masa vozila u voznom parku zadržava kao parametar za izračun posebnih ciljnih vrijednosti za svakog proizvođača.

3. Kako bi se postupno povećala uporaba vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV), Komisijin prijedlog uključuje mehanizam za razdoblje od 2025. nadalje kojim se proizvođače potiče da na tržište stavljaju veći broj tih vozila. Ako proizvođačev udio vozila s nultim i niskim emisijama premaši određena referentna mjerila, proizvođač će biti nagrađen manje strogim ciljnim vrijednostima za emisije CO<sub>2</sub>. Od 2025. do 2029. predloženo referentno mjerilo iznosi 15 %, dok od 2030. nadalje ono iznosi 30 %.
4. U Europskom parlamentu Miriam DALLI (S&D, MT) imenovana je izvjestiteljicom za taj prijedlog u ime Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (ENVI). Odbor ENVI usvojio je izvješće 10. rujna 2018. Glasovanje o prijedlogu očekuje se na plenarnoj sjednici 3. listopada 2018.
5. Europski gospodarski i socijalni odbor dao je mišljenje 14. veljače 2018. Odbor regija odlučio je da neće dati mišljenje.
6. Vijeće (okoliš) 25. lipnja 2018. održalo je raspravu o politikama o prijedlogu.
7. Odbor stalnih predstavnika 26. rujna 2018. ispitaio je prijedlog na temelju kompromisnog teksta predsjedništva<sup>1</sup>. Sve su delegacije naglasile važnost i hitnost postizanja dogovora o tom predmetu i podržale napore predsjedništva usmjerene na postizanje općeg pristupa na sastanku Vijeća (okoliš) 9. listopada 2018.

---

<sup>1</sup> Dokument 12303/18.

8. Na temelju tih rasprava predsjedništvo je zaključilo da će se otvorena pitanja povezana s razinom ambicije trebati riješiti na političkoj razini i odlučilo je zadržati kompromis predsjedništva u njegovu trenutačnom obliku.

## **II. TRENUTAČNO STANJE**

9. Tijekom rasprava o prijedlogu glavna je točka razilaženja među državama članicama bila razina ambicije prijedloga, to jest ciljne vrijednosti za 2025. i 2030. te mehanizam poticaja za ZLEV. Mišljenja delegacija uvelike su se razilazila. Prema nekima je prijedlog Komisije preambiciozan, dok za druge nije dovoljno ambiciozan, posebice u pogledu ciljne vrijednosti za 2030.
10. Delegacije su općenito potvrdile potrebu za dekarbonizacijom prometa u okviru postizanja klimatskih ciljeva te su rasprave stoga u velikoj mjeri bile usredotočene na ritam procesa tranzicije i učinke na, među ostalim, konkurentnost, radna mjesta i potrošače, kao i različite načine na koje to može utjecati na pojedinačne države članice.
11. Svjesno da se ovom Uredbom to pitanje ne može u osnovi riješiti, nekoliko je delegacija ipak navelo da je njima važno pitanje vjerojatnog „istjecanja ugljika unutar EU-a” u prometu koje proizlazi iz prijedloga kao posljedica povećanja uvoza rabljenih vozila iz država članica s visokim dohotkom u države članice s niskim dohotkom.
12. U tom kontekstu te kako bi se rasprave usredotočile na glavne teme, a stajališta približila, predsjedništvo je predstavilo kompromisni tekst, u kojem se ciljna vrijednost za automobile za 2030. povećava na 35 %, uz naznaku da će se o toj vrijednosti dodatno raspravljati. Osim toga, u ispitivanju koje će se provesti 2024. Komisija bi trebala razmotriti daljnja smanjenja nakon 2030. s obzirom na ciljeve Pariškog sporazuma i eventualno predložiti ciljeve za razdoblje od 2040. nadalje.

S druge strane, predloženo je povoljnije ponderiranje hibridnih električnih automobila na punjenje u mehanizmu poticaja za ZLEV, s povećanjem referentnog mjerila za ZLEV za 2030. na 35 %, što se podudara s višom razinom ambicije za 2030. Ovim bi se prijedlogom stoga posebno proizvođačima olakšalo postizanje cilja za 2025.

Osim toga, u kompromisu se u obzir uzima pitanje rabljenih automobila i niz drugih razmatranih pitanja, posebno mjera koje se odnose na prijelaz iz vrijednosti NEDC-a na vrijednosti prema WLTP-u, usmjeren na osiguravanje stabilnih i reprezentativnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> od strane proizvođača.

13. Nakon rasprava o kompromisnom tekstu predsjedništva delegacije, iako prepoznajući napore predsjedništva, u ovoj fazi uvelike zadržavaju početna stajališta o razini ambicije. Za veliku većinu delegacija trenutčan tekst nije prihvatljiv iako određeni broj delegacija prepoznaje tekst kao korak u pravom smjeru.
- Velik je broj delegacija čitavo vrijeme tražio povećanje razine ambicije, posebno tvrdeći da bi to bilo potrebno s obzirom na nacionalne ciljeve utvrđene Uredbom o raspodjeli tereta i ciljeve Pariškog sporazuma te da bi se time osiguralo da sektor i dugoročno ostane inovativan i konkurentan. Unatoč činjenici da su prepoznali elemente teksta usmjerene na povećanje razine ambicija, kompromis predsjedništva za njih nije dovoljno ambiciozan. Stajališta se u okviru te skupine razlikuju ovisno o različitim aspektima. Nekoliko delegacija želi povećati ciljne vrijednosti i za 2025. i za 2030., dok se ostali zalažu samo za povećanje vrijednosti za 2030. Stajališta o razinama ciljnih vrijednosti za 2025. i 2030. variraju, a neke delegacije još se nisu opredijelile za precizne vrijednosti. Neke podržavaju diferencijaciju između automobila i kombija, uključujući zadržavanje prijedloga Komisije za kombije, dok bi druge radije zadržale iste ciljeve i za automobile i za kombije. Njih nekoliko želi ojačati mehanizam poticaja za ZLEV daljnjim povećanjem referentnih vrijednosti za ZLEV te dodati „malus” (ako referentne vrijednosti ZLDV-a ne budu zadovoljene, to će dovesti do viših ciljnih vrijednosti za CO<sub>2</sub>) ili davanjem prednosti u mehanizmu vozilima s nultim emisijama. Nekoliko je delegacija, međutim, dalo do znanja da bi mogle biti fleksibilne u pogledu tih zahtjeva ako ciljne vrijednosti budu dovoljno visoke. Druge se čine više ili manje zadovoljne prijedlogom Komisije ili su naznačile da ako ciljne vrijednosti budu dovoljno visoke, možda uopće neće biti potrebe za mehanizmom.

- S druge strane, niz delegacija čitavo je vrijeme zagovarao ambiciozne, ali realistične i ostvarive ciljne vrijednosti, uzimajući u obzir i druge aspekte, među ostalim, radna mjesta, konkurentnost i troškove potrošača. Smatraju da se u tekstu predsjedništva otišlo predaleko, i to ili zato što je razina ambicije koju je predložila Komisija previsoka ili zato što je prijedlog Komisije maksimum koji mogu prihvatiti. Neki, međutim, podržavaju predloženo bolje ponderiranje hibridnih električnih vozila na punjenje. Općenito su se protivili dodavanju „malusa” u okviru mehanizma poticaja za ZLEV.

14. Nadalje, niz delegacija povezo je pitanje mase kao parametra korisnosti s razinom ambicije i zadržao svoje stajalište o tome da ga žele izbrisati, što za neke delegacije vrijedi samo za automobile. Drugi se protive brisanju, podržavajući prijedlog Komisije i navodeći da je pitanje mase više povezano s tržišnim natjecanjem među proizvođačima.

Neke delegacije ustraju u svojem zahtjevu za produljenjem izuzeća za specijalizirane proizvođače nakon 2025.

15. Osim toga, prikupljena su, među ostalim, sljedeća pitanja:

- Jedna delegacija iznijela je prijedlog o tome da se u klauzulu o preispitivanju uključi *ex ante* evaluacija uvođenja formalnog mehanizma za tržište trgovanja emisijama među proizvođačima vozila koji se temelji na kvoti uspješnosti.
- Neke su delegacije ponovile važnost osiguravanja toga da podaci proizvođača o emisijama CO<sub>2</sub> budu reprezentativni za stvarne emisije te su istaknule svoju spremnost da razmotre načine postizanja daljnjih poboljšanja.

### III. ZAKLJUČAK

16. Vijeće se poziva da riješi otvorena pitanja u vezi s razinom ambicije i donese opći pristup na temelju teksta utvrđenoga u Prilogu ovoj napomeni.

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

Prijedlog

**UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka)<sup>2</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,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

---

<sup>2</sup> Izmjene u odnosu na tekst Komisije podcrtane su. Izbrisani tekst označen je s [...].

budući da:

- (1) Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>3</sup> te Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>4</sup> znatno su izmijenjene nekoliko puta. S obzirom na daljnje izmjene te bi uredbe radi jasnoće trebalo preinačiti.
- (2) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati od 1. siječnja 2020. kako bi se osigurao usklađen i učinkovit prelazak nakon preinake i stavljanja izvan snage uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011. Međutim, primjereno je do 2024. zadržati nepromijenjene standardne vrijednosti CO<sub>2</sub> i postupke provedbe za postizanje tih vrijednosti kako su utvrđene u tim uredbama.
- (3) U Komisijinoj komunikaciji „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije”<sup>5</sup> utvrđuje se jasna ambicija: do sredine stoljeća emisije stakleničkih plinova u prometu morat će biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema njihovu potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje štete našem zdravlju. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio.

---

<sup>3</sup> 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 CO<sub>2</sub> iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.).

<sup>4</sup> 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 CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila (SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

<sup>5</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” (COM (2016) 501 final).

- (4) U komunikacijama Komisije „Europa u pokretu”<sup>6</sup> i „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija: Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike”<sup>7</sup> ističe se da su standardi za emisije CO<sub>2</sub> za osobne automobile i laka gospodarska vozila snažan pokretač inovacija i učinkovitosti te će doprinijeti jačanju konkurentnosti automobilske industrije i pripremiti teren za vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način.
- (5) Ovom se Uredbom daju jasne upute za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz sektora cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanje domaće emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje 40 % u odnosu na 1990., kako je prihvaćeno u zaključcima sa sastanka Europskog vijeća 23. i 24. listopada 2014. te odobreno kao planirani nacionalno utvrđen doprinos Unije u okviru Pariškog sporazuma na sastanku Vijeća za okoliš 6. ožujka 2015.
- (6) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. prihvaćeno je smanjenje emisija stakleničkih plinova od 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu Europske unije za trgovanje emisijama. Cestovni promet znatno doprinosi emisijama u tim sektorima, a emisije iz cestovnog prometa i dalje su znatno iznad razina iz 1990. Ako se emisije iz cestovnog prometa dodatno povećaju, neutralizirat će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.

---

<sup>6</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: EUROPA U POKRETU, program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve (COM(2017) 283 final).

<sup>7</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija: Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike (COM(2017) 675 final).

- (6a) 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 razine u predindustrijskom razdoblju te da se ulažu naporu u njegovo zadržavanje na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Kako bi se ispunio taj cilj, bit će potrebna daljnja smanjenja emisija CO<sub>2</sub> i za osobne automobile i laka gospodarska vozila nakon 2030.
- (7) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. naglašena je važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizici povezani s ovisnosti o fosilnim gorivima u prometnom sektoru s pomoću sveobuhvatnog i tehnološki neutralnog pristupa promicanju energetske učinkovitosti u prometu i smanjenja emisija, prijevozu na električni pogon i obnovljivim izvorima energije u prometu i nakon 2020.
- (8) Energetska učinkovitost kojom se doprinosi ograničavanju potražnje jedna je od pet usko povezanih međusobno nadopunjujućih dimenzija [...] utvrđenih u komunikaciji Komisije o „Strategiji energetske unije”<sup>8</sup> [...] kako bi se potrošačima u Uniji pružila sigurna, održiva, konkurentna i pristupačna energija. U [...] toj se komunikaciji navodi da iako svi gospodarski sektori moraju poduzeti mjere kako bi povećali učinkovitost svoje potrošnje energije, promet ima velik potencijal za energetska učinkovitost, koji se može ostvariti i stalnom usmjerenošću na strože standarde za emisije CO<sub>2</sub> za osobne automobile i laka gospodarska vozila u razdoblju do 2030.

---

<sup>8</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru, Odboru regija i Europskoj investicijskoj banci: Okvirna strategija za otpornu energetska uniju s naprednom klimatskom politikom, COM(2015) 80 final.

- (9) Godine 2015. u evaluaciji uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 zaključeno je da su te uredbe relevantne, uglavnom su usklađene te su dovele do znatnih ušteda emisija, a isplativije su za postizanje utvrđenih ciljeva nego što se prvotno očekivalo. Njima je također ostvarena znatna dodana vrijednost za Uniju koja se u tom opsegu ne bi mogla ostvariti nacionalnim mjerama.
- (10) Stoga je primjereno nastojati ostvariti ciljeve tih uredaba utvrđivanjem novih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za cijeli vozni park EU-a u pogledu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila za razdoblje do 2030. Prilikom utvrđivanja razina smanjenja u obzir su uzeti njihova učinkovitost u pogledu postizanja isplativog doprinosa smanjenju emisija iz sektora koji su obuhvaćeni Uredbom o raspodjeli tereta [.../...] do 2030., troškovi i uštede koji iz toga proizlaze za društvo, proizvođače i korisnike vozila te izravni i neizravni utjecaj tih razina na zapošljavanje, konkurentnost i inovacije kao i ostvarene popratne koristi u pogledu energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka. [S obzirom na to da je tržišni udio i stoga ukupan doprinos emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila znatno viši nego kod lakih gospodarskih vozila, smatra se da je primjeren diferencirani pristup između osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila.]

- (11) Kao dio provedbe Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>9</sup>, 2017. na snagu je stupio novi ispitni postupak za mjerenje emisija CO<sub>2</sub> iz vozila lake kategorije i njihove potrošnje goriva, odnosno Globalno usklađeni ispitni postupak za laka vozila (ispitni postupak WLTP) koji je utvrđen u Uredbi Komisije (EU) 2017/1151<sup>10</sup>. Tim [...] se [...] ispitnim postupkom pružaju vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva koje su reprezentativnije u pogledu stvarnih uvjeta. Stoga je primjereno da se te nove ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> temelje na emisijama CO<sub>2</sub> koje su utvrđene na temelju tog ispitnog postupka. Međutim, s obzirom na to da će razina emisija CO<sub>2</sub> na temelju WLTP-a biti dostupna u svrhu ispunjenja ciljeva od 2021., primjereno je da bi nove standardne vrijednosti emisija trebalo utvrditi kao razine smanjenja utvrđene u odnosu na prosječnu vrijednost ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz 2021. [...] izračunanih na temelju emisija CO<sub>2</sub> izmjenjenih u svrhe ispitnog postupka za mjerenje emisija WLTP. Kako bi se osigurale konzistentnost i reprezentativnost vrijednosti upotrijebljenih kao početna točka za utvrđivanje razina smanjenja koja se trebaju primijeniti 2025. i 2030., uvjeti za provedbu tih mjerenja trebaju se razjasniti u okviru provedbe provedbenih uredaba (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153<sup>11</sup>.
- (12) Važno je da se kod utvrđivanja zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Uniji za čitave njihove nove vozne parkove osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila na teritoriju Unije.

---

<sup>9</sup> 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.).

<sup>10</sup> Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017 o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

<sup>11</sup> Ažurirat će se nakon donošenja provedbenih uredaba.

- (13) Razine smanjenja za vozne parkove novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila cijele Unije stoga bi trebalo utvrditi za 2025. i za 2030., uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obnavljanje voznog parka i potrebu da sektor cestovnog prometa doprinese klimatskim i energetske ciljevima za 2030. Taj postupni pristup također jasno i rano signalizira automobilskej industriji da ne odgađa uvođenje energetske učinkovitih tehnologija i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.
- (13a) Standardne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> utvrđene u ovoj Uredbi primjenjuju se na nove osobne automobile i laka gospodarska vozila. S obzirom na postojeći vozni park vozila lake kategorije, uključujući rabljena vozila, možda će se na, među ostalim, nacionalnoj razini i razini EU-a poduzeti i dodatne mjere usmjerene na smanjenje emisija.
- (14) Iako je Unija među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i u tom sektoru ima vodeću ulogu kad je riječ o tehnologiji, konkurencija je sve veća i svjetski se automobilske sektor brzo mijenja uslijed novih inovacija u elektrificirane pogonske sklopove i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti. Kako bi zadržala konkurentnost na svjetskej razini i pristup tržištima, Unija treba regulatorni okvir, uključujući poseban poticaj u pogledu vozila s nultim i niskim emisijama, kojim se doprinosi stvaranju velikog domaćeg tržišta i podupiru tehnološki razvoj i inovacije.
- (15) Trebalo bi uvesti namjenske poticajni mehanizam kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Taj mehanizam olakšica trebalo bi osmisliti tako da se njime promiče veći udio vozila s nultim i niskim emisijama na tržištu Unije.
- (16) Utvrđivanje [...] referentnih vrijednosti za udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku EU-a te dobro osmišljen mehanizam za podešavanje specifične ciljne vrijednosti CO<sub>2</sub> proizvođača na temelju udjela vozila s nultim i niskim emisijama u njegovu voznom parku trebali bi omogućiti snažan i pouzdan poticaj za razvoj i stavljanje na tržište takvih vozila te istodobno i dalje omogućavati daljnja poboljšanja učinkovitosti standardnih motora s unutarnjim izgaranjem.

- (17) Pri određivanju olakšica za vozila s nultim i niskim emisijama primjereno je uzeti u obzir razliku u emisijama CO<sub>2</sub> među vozilima. Što se tiče osobnih vozila, prilikom utvrđivanja olakšica trebalo bi na odgovarajući način prepoznati važnost vozila s niskim emisijama, a osobito hibridnih električnih vozila na punjenje, za prijelaz na vozila s nultom razinom emisija. Mehanizmom prilagodbe trebalo bi se osigurati da se proizvođaču koji premaši referentnu vrijednost dodijeli viša specifična ciljna vrijednost CO<sub>2</sub>. Kako bi se osigurao uravnotežen pristup, granične bi vrijednosti trebalo utvrditi s obzirom na razinu prilagodbe koju taj mehanizam omogućuje. Tako će se djelovati poticajno, promičući pravodobno uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu te ostvarujući velike koristi za potrošače, konkurentnost i okoliš.
- (18) Zakonodavni okvir za provedbu prosječne ciljne vrijednosti za novi vozni park osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila trebao bi osigurati konkurentski neutralne, socijalno pravične i održive ciljne vrijednosti smanjivanja kod kojih se u obzir uzima raznolikost europskih proizvođača automobila i kojima se sprečava svako neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja između njih.
- (19) Da bi se na tržištu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila očuvala raznovrsnost i sposobnost toga tržišta da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> trebalo bi definirati u skladu s korisnosti vozila na linearnoj osnovi.
- Smatra se da je zadržavanje mase kao parametra korisnosti u skladu s postojećim sustavom. Kako bi se bolje odrazila masa vozila koja se upotrebljavaju na cesti, parametar bi se trebao promijeniti s učinkom od 2025. od mase u voznom stanju u ispitnu masu vozila kako je određeno u ispitnom postupku za laka vozila (WLTP) donesenom na temelju Uredbe [...] (EZ) br. 715/2007.
- (20) Trebalo bi izbjeći mijenjanje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a zbog promjena prosječne mase voznog parka. Promjene prosječne mase trebale bi bez odgode biti odražene u izračunima ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te bi se stoga prosječna vrijednost mase koja se u tu svrhu upotrebljava trebala svake dvije godine prilagoditi, s učinkom od 2025.

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

(22) [...] Ovom se Uredbom [...] nastoje ostvariti njezini ciljevi, među ostalim, stvaranjem [...] poticaja za automobilsku industriju kako bi se ulagalo u nove tehnologije. Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i pruža mehanizam kojim bi se trebao moći priznati tehnološki razvoj koji će se dostići u budućnosti.

Iskustvo pokazuje da su eko-inovacije uspješno doprinijele troškovnoj učinkovitosti uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 te smanjenju stvarnih emisija CO<sub>2</sub>. Stoga treba zadržati taj način funkcioniranja te proširiti područje primjene kako bi se potaknula poboljšanja u pogledu učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

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

- (24) Direktivom 2007/46/EZ uspostavlja se harmonizirani okvir koji sadrži administrativne odredbe i opće tehničke zahtjeve za homologaciju svih novih vozila obuhvaćenih područjem primjene te Direktive. Tijelo odgovorno za poštovanje ove Uredbe trebalo bi biti isto ono tijelo koje je odgovorno za sve aspekte postupka homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ kao i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje.
- (25) U svrhu homologacije, posebni zahtjevi vrijede za vozila za posebne namjene kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, pa bi ih stoga trebalo izostaviti iz područja primjene ove Uredbe.
- (26) Za velike proizvođače nije primjereno koristiti istu metodu utvrđivanja ciljnih vrijednosti smanjenja emisija kao i za male proizvođače koje se prema kriterijima navedenima u ovoj Uredbi smatra neovisnima. Ti mali proizvođači trebali bi imati mogućnost podnošenja zahtjeva za alternativne ciljne vrijednosti smanjenja emisija koje će biti vezane za tehnološki potencijal koji vozila dotičnog proizvođača imaju za smanjivanje svojih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> i koje će odgovarati obilježjima dotičnih segmenata tržišta.
- (27) Uzimajući u obzir neproporcionalan utjecaj na najmanje proizvođače koji proizlazi iz sukladnosti s određenim ciljnim vrijednostima specifičnih emisija definiranim na temelju korisnosti vozila, velikog administrativnog tereta postupka odobravanja izuzeća i neznatne rezultirajuće koristi u smislu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz vozila koja prodaju ti proizvođači, proizvođači koji su odgovorni za manje od 1000 novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila godišnje registriranih u Uniji trebali bi biti isključeni iz područja primjene ciljne vrijednosti specifičnih emisija i plaćanja premije za prekomjerne emisije.
- Međutim, ako proizvođač obuhvaćen izuzećem ipak podnese zahtjev i on mu se odobri, primjereno je od proizvođača zahtijevati da ispuni cilj tog izuzeća.

- (28) Postupak za odobravanje izuzeća od ciljne vrijednosti za vozni park od 95 g CO<sub>2</sub>/km specijaliziranim proizvođačima osigurava da smanjenje emisija koje moraju postići specijalizirani proizvođači odgovara smanjenju emisija velikih proizvođača u pogledu tog cilja. Međutim, iz iskustva je vidljivo da specijalizirani proizvođači imaju isti potencijal kao veliki proizvođači da postignu ciljne vrijednosti u pogledu CO<sub>2</sub> i s obzirom na ciljeve postavljene od 2025. nadalje, ne smatra se primjerenim razlikovati te dvije kategorije proizvođača.
- (29) Kod određivanja prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za sve nove automobile i nova laka gospodarska vozila registrirane u Uniji za koje su odgovorni proizvođači trebalo bi uzeti u obzir sve automobile i laka gospodarska vozila neovisno o njihovoj masi ili drugim karakteristikama. Iako Uredbom (EZ) br. 715/2007 nisu obuhvaćeni osobni automobili i laka gospodarska vozila referentne mase veće od 2610 kg na koje se ne primjenjuje homologacija u skladu s člankom 2. stavkom 2. te Uredbe [...], emisije za ta vozila trebalo bi mjeriti u skladu s istim mjernim postupcima koji su određeni za vozila lake kategorije na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007, osobito postupaka utvrđenih u Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008<sup>12</sup> i u Uredbi (EU) 2017/1151 te korelacijskim postupcima donesenima na temelju Uredbe (EZ) br. 443/2009 i Uredbe (EU) br. 510/2011, a osobito provedbenih uredaba Komisije (EU) 2017/1152<sup>13</sup> i (EU) 2017/1153.<sup>14</sup> Tako dobivene vrijednosti emisije CO<sub>2</sub> trebalo bi upisati u certifikat o sukladnosti vozila kako bi ih se moglo uvrstiti u sustav praćenja.

---

<sup>12</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

<sup>13</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 od 2. lipnja 2017. o utvrđivanju metodologije za određivanje korelacijskih parametara nužnih za uzimanje u obzir promjene regulatornog ispitnog postupka u pogledu lakih gospodarskih vozila i o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 293/2012 (SL L 175, 7.7.2017., str. 644.).

<sup>14</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 od 2. lipnja 2017. o utvrđivanju metodologije za određivanje korelacijskih parametara nužnih za uzimanje u obzir promjene regulatornog ispitnog postupka i o izmjeni Uredbe (EU) br. 1014/2010 (SL L 175, 7.7.2017., str. 679.).

- (30) Specifične emisije CO<sub>2</sub> dovršenih lakih gospodarskih vozila trebalo bi dodijeliti proizvođaču osnovnog vozila.
- (31) Trebalo bi obratiti pozornost na specifičnu situaciju proizvođača lakih gospodarskih vozila koji proizvode nepotpuna vozila koja se homologiraju u više etapa. Budući da su ti proizvođači odgovorni za ispunjenje ciljeva u pogledu emisija CO<sub>2</sub>, trebali bi imati mogućnost da s dovoljnom sigurnošću predvide emisije CO<sub>2</sub> dovršenih vozila. Komisija bi trebala osigurati da se te potrebe primjereno odraze u provedbenim mjerama donesenima na temelju Uredbe [...] (EZ) br. 715/2007.
- (32) Radi veće fleksibilnosti u postizanju svojih ciljnih vrijednosti prema ovoj Uredbi, proizvođači se mogu udružiti na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi. Sporazum o udruživanju ne bi trebao biti dulji od pet godina, ali se može produljivati. Kad se proizvođači udruže, za njih bi trebalo smatrati da su postigli svoje ciljne vrijednosti prema ovoj Uredbi ako prosječne emisije udruženja u cjelini nisu više od ciljne vrijednosti specifičnih emisija za to udruženje.
- (33) To što se proizvođači mogu udružiti pokazalo se isplativim za ostvarivanje ciljeva u pogledu emisija CO<sub>2</sub>, posebno što se tako olakšava postizanje tih ciljeva onim proizvođačima koji proizvode ograničeni raspon vozila. Kako bi se poboljšala neutralnost tržišnog natjecanja, Komisija bi trebala imati ovlasti za pojašnjenje uvjeta pod kojima se neovisni proizvođači mogu udruživati kako bi mogli biti u poziciji koja je jednakovrijedna poziciji povezanih poduzeća.
- (34) Potrebno je uvesti snažan mehanizam za kontrolu koji bi jamčio poštovanje ciljnih vrijednosti predviđenih ovom Uredbom.

- (35) Za postizanje smanjenja emisija CO<sub>2</sub> koje se propisuje ovom Uredbom od presudne je važnosti i da su emisije vozila koja su u uporabi u skladu s vrijednostima CO<sub>2</sub> utvrđenima prilikom homologacije. Stoga bi Komisija trebala moći uzeti u obzir prilikom izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO<sub>2</sub> vozila u uporabi.
- (36) Kako bi bila u poziciji da donosi takve mjere, Komisija bi trebala imati ovlasti da pripremi i provede postupak provjere sukladnosti u uporabi u vezi s emisijama CO<sub>2</sub> lakih gospodarskih vozila stavljenih na tržište. U tu bi svrhu Uredbu (EZ) br. 715/2007 trebalo izmijeniti.
- (37) Specifične emisije CO<sub>2</sub> iz novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u Uniji mjere se na usklađenoj osnovi prema metodologiji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 715/2007. Kako bi se maksimalno smanjilo administrativno opterećenje ovom Uredbom, ispunjavanje zahtjeva trebalo bi mjeriti upućivanjem na podatke o registraciji novih vozila i lakih gospodarskih vozila u Uniji koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Kako bi se osigurala dosljednost podataka koji se koriste u procjeni ispunjavanja zahtjeva, pravila za prikupljanje ovih podataka i izvješćivanje o njima trebalo bi što je moguće bolje uskladiti. Stoga bi trebalo jasno naznačiti odgovornost nadležnih tijela da dostave točne i potpune podatke te potrebu za učinkovitom suradnjom između tih tijela i Komisije kad je riječ o rješavanju pitanja povezanih s kvalitetom podataka.
- (38) Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije.

- (39) Nacionalnim mjerama koje s obzirom na ciljeve i postupke utvrđene ovom Uredbom države članice eventualno provode ili uvode u skladu s člankom 193. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU ) ne bi se smjele uvoditi dodatne ili strože kazne za proizvođače koji nisu postigli svoje ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom.
- (40) Ova Uredba ne bi smjela dovoditi u pitanje potpunu primjenu pravila Unije o tržišnom natjecanju.
- (41) Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> u stvarnosti uvelike ovisi o reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)<sup>15</sup> i preporukom Europskog parlamenta, nakon njegove istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru<sup>16</sup>, trebalo bi uspostaviti mehanizam za procjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva vozila utvrđenih u skladu s [...] ispitnim postupkom za laka vozila (WLTP) donesenim na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura da su ti podaci dostupni javnosti osiguravajući pritom zaštitu svih osobnih podataka i, prema potrebi, da razvije postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za provedbu tih procjena.

---

<sup>15</sup> Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

<sup>16</sup> Preporuka Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru (2016/2908(RSP)).

- (42) Predviđeno je da se 2024. preispita napredak ostvaren u skladu s [Uredbom o raspodjeli tereta i Direktivom o sustavu za trgovanje emisijama]. Stoga je primjereno sveobuhvatno procijeniti učinkovitost ove Uredbe te iste godine kako bi se omogućila usklađena i dosljedna procjena mjera provedenih u skladu sa svim tim instrumentima. Komisija bi u ovom preispitivanju također trebala utvrditi jasan put za daljnja smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila nakon 2030. kako bi se znatno doprinijelo postizanju dugoročnog cilja Pariškog sporazuma. Prema potrebi, izvješću bi se trebao priložiti prijedlog za izmjenu ove Uredbe.
- (43) Uredbe (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 potrebno je staviti izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2020.
- (44) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji.
- [...] Provedbene ovlasti povezane s [...] određivanjem detaljnih uvjeta udruživanja, postupaka za praćenje podataka o prosječnim emisijama i izvješćivanje o njima kao i postupcima za uzimanje u obzir odstupanja utvrđenih u emisijama CO<sub>2</sub> iz vozila prilikom izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača, određivanjem sredstava za naplatu premija za prekomjerne emisije, postupcima za odobravanje inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija za ostvarivanje ušteda CO<sub>2</sub>, mjerama kojima se omogućuju praćenje i procjena stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i vrijednosti potrošnje energije utvrđenih u skladu s ispitnim postupkom za laka vozila (WLTP) i [...] utvrđivanjem korelacijskih parametara potrebnih kako bi se odrazile sve promjene u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO<sub>2</sub> trebalo bi izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> 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 izmijenili [...] manje bitni elementi odredaba ove Uredbe, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) trebalo bi delegirati Komisiji u pogledu izmjene priloga II. i III. u vezi sa zahtjevima za podatke i parametrima podataka, [...], prilagodbe vrijednosti  $M_0$  i  $TM_0$  [...] i ograničenja  $CO_2/km$  od 7 g [...] za ukupne doprinose inovativnih tehnologija, te [...] prilagodbe formula [...] za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija kako bi se odrazila promjena u regulatornom ispitnom postupku. Kako bi se nadopunili manje bitni elementi odredaba ove Uredbe, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a trebalo bi delegirati Komisiji u odnosu na dopunjavanje pravila o tumačenju kriterija prihvatljivosti za izuzeća za određene proizvođače od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija, sadržaj zahtjeva za izuzeće te sadržaj i procjenu programa za smanjenje specifičnih emisija  $CO_2$  u odnosu na određene proizvođače. 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.<sup>18</sup> Konkretno, kako bi se osiguralo ravnopravno sudjelovanje u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće [...] primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica, a njihovi stručnjaci [...] sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (47) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno utvrđivanje zahtjeva u pogledu vrijednosti emisija  $CO_2$  za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, [...] nego se zbog njegova opsega ili 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 istom članku, ova Uredba ne prelazi mjeru koja je nužna za ostvarenje tog cilja,

---

<sup>18</sup> SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.*

**Predmet i ciljevi**

1. Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kako bi se doprinijelo ispunjavanju cilja Unije u pogledu smanjenja njezinih emisija stakleničkih plinova [...] kako je utvrđeno u Uredbi (EU) br. 2018/...[Uredba o raspodjeli tereta] i postizanju ciljeva Pariškog sporazuma te kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta.
2. Od 1. siječnja 2020. ovom se Uredbom utvrđuje ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a od 95 g CO<sub>2</sub>/km za prosječne emisije novih osobnih automobila i ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a od 147 g CO<sub>2</sub>/km za prosječne emisije novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji, mjereno do 31. prosinca 2020. u skladu s Uredbom (EZ) br. 692/2008 i provedbenim uredbama (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153 te od 1. siječnja 2021. mjereno u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151 .
3. Ova će Uredba do 31. prosinca 2024. biti dopunjena dodatnim mjerama kojima se u okviru integriranog pristupa Unije iz Komunikacije Komisije Vijeću i Europskom parlamentu<sup>19</sup> iz 2007. želi ostvariti dodatno smanjenje od 10 g CO<sub>2</sub>/km.

---

<sup>19</sup> Komunikacija Komisije Vijeću i Europskom parlamentu od 7. veljače 2007. „Rezultati revizije strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila” (COM(2007) 19 final).

4. Od 1. siječnja 2025. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a:
- (a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 15 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela A Priloga I.;
  - (b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 15 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I.;
5. Od 1. siječnja 2030. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti:
- (a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od [...] [35 %] prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela A Priloga I.;
  - (b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 30 % prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela B Priloga I.

## *Članak 2.*

### **Područje primjene**

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

- (b) vozila kategorije N<sub>1</sub> kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2610 kg i na vozila kategorije N<sub>1</sub> na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”).
2. Prethodna registracija izvan Unije koja je napravljena manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji ne uzima se u obzir.
3. Ova se Uredba ne primjenjuje na vozila posebne namjene kako su definirana u točki 5. dijela A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ.
4. Članak 4., članak 7. stavak 4. točke (b) i (c), članak 8. i članak 9. stavak 1. točke (a) i (c) ne primjenjuju se na proizvođača koji je, zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima, odgovoran za manje od 1000 novih osobnih automobila ili za manje od 1000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini, osim ako taj proizvođač zatraži izuzeće i ono mu se odobri u skladu s člankom 10.

### *Članak 3.*

#### **Definicije**

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:
- (a) „prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub>” znači, s obzirom na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za sve nove osobne automobile ili za sva nova laka gospodarska vozila koja je proizveo taj proizvođač;
- (b) „certifikat o sukladnosti” znači certifikat iz članka 18. Direktive 2007/46/EZ;

- (c) „dovršeno vozilo” znači lako gospodarsko vozilo za koje je homologacija odobrena nakon završetka postupka višestupanjske homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ;
- (d) „potpuno vozilo” znači svako lako gospodarsko vozilo koje nije potrebno dovršiti da bi ispunjavalo relevantne tehničke zahtjeve Direktive 2007/46/EZ;
- (e) „osnovno vozilo” znači svako lako gospodarsko vozilo koje se koristi na početnom stupnju višestupanjskog homologacijskog postupka;
- (f) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koje je odgovorno tijelu nadležnom za homologaciju za sve aspekte postupka EZ homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ te za osiguravanje sukladnosti proizvodnje;
- (g) „masa u voznom stanju ” znači masa osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila s karoserijom, spremnog za vožnju, kako je navedena u certifikatu o sukladnosti i definirana u odjeljku 2.6. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
- (h) „specifične emisije CO<sub>2</sub>” znači emisije CO<sub>2</sub> osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i njezinim provedbenim uredbama i navedene u certifikatu o sukladnosti vozila kao masa (kombiniranih) emisija CO<sub>2</sub>. Za osobne automobile ili laka gospodarska vozila koji nisu homologirani u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007, „specifične emisije CO<sub>2</sub>” znači emisije CO<sub>2</sub> izmjerene na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007 osobito u skladu s istim mjernim postupkom koji se navodi u Uredbi (EZ) br. 692/2008 do 31. prosinca 2020. te od 1. siječnja 2021. u Uredbi (EU) 2017/1151 ili u skladu s postupcima koje je Komisija donijela kako bi utvrdila emisije CO<sub>2</sub> za takva vozila;

- i. „otisak” znači razmak kotača na istoj osovini pomnožen s međuosovinskim razmakom, kako su navedeni u certifikatu o sukladnosti i definirani u odjeljcima 2.1. i 2.3. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
  - (j) „ciljna vrijednost specifičnih emisija” znači, u odnosu na proizvođača, godišnja ciljna vrijednost utvrđena u skladu s Prilogom I. ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće u skladu s člankom 10. ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s tim izuzećem;
  - (k) „ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a” znači prosjek emisija CO<sub>2</sub> svih novih osobnih automobila ili svih novih lakih gospodarskih vozila koji treba postići u određenom razdoblju;
  - (l) „ispitna masa” znači ispitna masa osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila kako je navedena u certifikatu o sukladnosti i definirana u točki 3.2.25. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151;
  - (m) „vozilo s nultim i niskim emisijama” znači osobni automobil ili lako gospodarsko vozilo s emisijama iz ispušne cijevi od nula do 50 g CO<sub>2</sub>/km, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151.
  - (n) „korisna nosivost” znači razlika između maksimalne tehnički dopuštene mase opterećenog vozila u skladu s Prilogom II. Direktivi 2007/46/EZ i mase vozila.
2. Za potrebe ove Uredbe „skupina povezanih proizvođača” znači proizvođač i poduzeća s kojima je povezan. U odnosu na proizvođača, „povezana poduzeća” znači:
- (a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:
    - i. natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili

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

#### *Članak 4.*

#### **Ciljne vrijednosti specifičnih emisija**

1. Proizvođač osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne prelaze sljedeće ciljne vrijednosti specifičnih emisija:
  - (a) za kalendarsku godinu 2020. ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s točkama 1. i 2. dijela A Priloga I. ako se radi o osobnim automobilima, odnosno točkama 1. i 2. dijela B Priloga I. ako se radi o lakim gospodarskim vozilima ili, ako je proizvođaču odobreno izuzeće u skladu s člankom 10., u skladu s tim izuzećem;

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

#### *članak 5.*

#### **Olakšice za ciljnu vrijednost od 95 g CO<sub>2</sub>/km**

Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, svaki novi osobni automobil sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> ispod 50 g CO<sub>2</sub>/km broji se kao:

2 osobna automobila u 2020.,

1,67 osobna automobila u 2021.,

1,33 osobna automobila u 2022.,

1 osobni automobil od 2023.,

za godinu u kojoj je registriran u razdoblju od 2020. do 2022., podložno ograničenju od 7,5 g CO<sub>2</sub>/km tijekom tog razdoblja za svakog proizvođača [...] kako je izračunano u skladu s člankom 5. Provedbene uredbe (EU) 2017/1153.

## Članak 6.

### Udruživanje

1. Proizvođači, osim proizvođača kojima je odobreno izuzeće prema članku 10., mogu se udružiti s ciljem ispunjavanja svojih obveza iz članka 4.
2. Sporazum o udruživanju može se odnositi na jednu ili više kalendarskih godina, s tim da sveukupno trajanje sporazuma ne prelazi pet kalendarskih godina, i sklapa se do zaključno 31. prosinca prve kalendarske godine za koju se emisije žele udružiti. Proizvođači koji se udružuju Komisiji dostavljaju sljedeće podatke:
  - (a) popis proizvođača koji ulaze u udruženje;
  - (b) ime proizvođača koji je imenovan voditeljem udruženja, preko kojega će se ostvarivati kontakt s udruženjem i koji će biti odgovoran za plaćanje eventualne premije za prekomjerne emisije zaračunate udruženju u skladu s člankom 8.;
  - (c) dokaze da će voditelj udruženja moći ispunjavati obveze iz točke (b);
  - (d) kategoriju vozila registriranih kao M<sub>1</sub> ili N<sub>1</sub> na koje će se udruženje primjenjivati.
3. Ako predloženi voditelj udruženja ne ispuni obvezu plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom 8., Komisija o tome obavješćuje proizvođače.
4. Proizvođači koji su članovi udruženja zajednički obavješćuju Komisiju o svakoj promjeni u pogledu voditelja udruženja ili njegova financijskog statusa u mjeri u kojoj to može utjecati na njegovu sposobnost izvršavanja obveze plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom 8. kao i o svakoj promjeni koja se odnosi na članove udruženja ili raspuštanje udruženja.

5. Proizvođači se mogu slobodno udruživati pod uvjetom da su njihovi sporazumi u skladu s člancima 101. i 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ( UFEU) i da svakom proizvođaču koji zatraži članstvo u udruženju omogućuju otvoreno, transparentno i nediskriminirajuće sudjelovanje pod razumnim komercijalnim uvjetima. Ne dovodeći u pitanje opću primjenu propisa Unije o tržišnom natjecanju na takva udruženja, svi članovi udruženja posebno osiguravaju da se u okviru njihovih sporazuma o udruživanju ne razmjenjuju ni podaci ni informacije, osim onih informacija koje se odnose na sljedeće:
- (a) prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub>;
  - (b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija;
  - (c) ukupan broj registriranih vozila.
6. Stavak 5. ne primjenjuje se kad svi proizvođači u udruženju čine dio iste skupine povezanih proizvođača.
7. Osim u slučajevima kad se dostavi obavijest predviđena stavkom 3., proizvođači u udruženju za koje su Komisiji dostavljeni podaci smatraju se jednim proizvođačem za potrebe ispunjavanja obveza prema članku 4. Informacije povezane s praćenjem i izvješćivanjem o pojedinačnim proizvođačima kao i svim udruženjima evidentirat će se, dostavljati i biti dostupne u središnjem registru iz članka 7. stavka 4.
8. Komisija može provedbenim aktima koje treba donijeti u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. odrediti detaljne uvjete koji se primjenjuju na sporazum o udruživanju sklopljen u skladu sa stavkom 5.

## Članak 7.

### **Praćenje prosječnih emisija i izvješćivanje o prosječnim emisijama**

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

Komisija svakog proizvođača obavješćuje o svojem privremenom izračunu za tog proizvođača. U toj obavijesti obuhvaćeni su podaci o broju novoregistriranih osobnih automobila i novoregistriranih lakih gospodarskih vozila i njihovim specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> za svaku državu članicu.

Registar je javno dostupan.

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

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

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

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

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

- 7.a Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 16. radi izmjene zahtjevâ za podatke i parametara podataka utvrđenih u prilogima II. i III.

8. Homologacijska tijela bez odgode izvješćuju Komisiju o odstupanjima emisija CO<sub>2</sub> iz vozila u uporabi u odnosu na vrijednosti navedene u certifikatima o sukladnosti, uslijed provjera provedenih u skladu s postupkom iz [članka 11.a] Uredbe (EZ) br. 715/2007.

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

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

9. Isto tako države članice u skladu s ovim člankom prikupljaju i dostavljaju podatke o registraciji vozila kategorija M<sub>2</sub> i N<sub>2</sub>, kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2610 kg i vozila na koja se primjenjuje homologacija u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007.

#### *Članak 8.*

#### **Premija za prekomjerne emisije**

1. Za svaku kalendarsku godinu Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije proizvođaču ili, kad je primjereno, voditelju udruženja ako su prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija.
2. Premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. izračunava se primjenom sljedeće formule:

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

Za potrebe ovog članka primjenjuju se sljedeće definicije:

- „prekomjerne emisije” znači pozitivan broj grama po kilometru za koji su prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> nekog proizvođača, uzimajući u obzir smanjenje emisija CO<sub>2</sub> zbog inovativnih tehnologija odobrenih u skladu s člankom 11., bile veće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija u dotičnoj kalendarskoj godini ili dijelu godine na koji se odnosi obveza na temelju članka 4., zaokruženo na najbliža tri decimalna mjesta, i
  - „broj novoregistriranih vozila” znači broj novih osobnih automobila ili novih lakih gospodarskih vozila brojanih zasebno koje je on proizveo i koji su registrirani u tom razdoblju u skladu s kriterijima za postupno uvođenje iz članka 4. stavka 3.
3. Komisija određuje načine za naplatu premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. putem provedbenih akata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15 stavka 2.
4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.

#### *Članak 9.*

#### **Objavljivanje učinkovitosti proizvođača**

1. Do 31. listopada svake godine Komisija u provedbenim aktima objavljuje popis u kojem navodi:
- (a) za svakog proizvođača njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu;
  - (b) za svakog proizvođača njegove prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> u prethodnoj kalendarskoj godini;

- (c) razliku između prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu;
  - (d) prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> za sve nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila registrirana u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini;
  - (e) prosječnu masu u voznom stanju svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini do 31. prosinca 2020.;
  - (f) prosječnu ispitnu masu svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.
2. U popisu koji se objavljuje sukladno članku 1. navodi se i je li proizvođač ispunio zahtjeve iz članka 4. za prethodnu kalendarsku godinu.
3. U popisu iz stavka 1., koji treba objaviti do 31. listopada 2022., navodi se sljedeće:
- (a) ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2025. i 2030. iz članka 1. stavaka 4. i 5. koje je izračunala Komisija u skladu s točkama 6.1.1. i 6.1.2. dijelova A i B Priloga I.;
  - (b) vrijednosti za  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  i  $a_{2030}$  koje je izračunala Komisija u skladu s točkom 6.2. dijelova A i B Priloga I.

## Članak 10.

### Izuzeća za određene proizvođače

1. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s Prilogom I. može podnijeti proizvođač koji je proizveo manje od 10 000 novih osobnih automobila ili 22 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini i koji:
  - (a) nije dio skupine povezanih proizvođača; ili
  - (b) dio je skupine povezanih proizvođača koja je ukupno odgovorna za manje od 10 000 novih osobnih automobila ili 22 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini; ili
  - (c) dio je skupine povezanih proizvođača, ali posluje u vlastitim proizvodnim pogonima i ima vlastiti projektni centar.
  
2. Zahtjev za izuzeće iz stavka 1. može se odobriti na najdulje pet kalendarskih godina i može se produljiti. Zahtjev se podnosi Komisiji i obuhvaća:
  - (a) ime proizvođača i ime osobe za kontakt;
  - (b) dokaz da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće iz stavka 1.;
  - (c) pojedinosti o osobnim automobilima ili lakim gospodarskim vozilima koje proizvodi, uključujući ispitnu masu i specifične emisije CO<sub>2</sub> tih osobnih automobila ili lakih gospodarskih vozila; i

- (d) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u skladu s potencijalom proizvođača za smanjivanje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, s tim da se uzmu u obzir sva obilježja tržišta za tip proizvedenog osobnog automobila ili lakoga gospodarskog vozila.
3. Ako Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, s tim da pritom uzme u obzir sva obilježja tržišta za vrstu osobnog automobila ili proizvedenog lakoga gospodarskoga vozila, Komisija proizvođaču odobrava izuzeće. Zahtjev se podnosi najkasnije do 31. listopada prve godine u kojoj se izuzeće primjenjuje.
4. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s točkama od 1. do 4. dijela A Priloga I. može podnijeti proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za 10 000 do 300 000 novih osobnih vozila registriranih u Uniji u kalendarskoj godini.

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

- (a) sve podatke iz stavka 2. točaka (a) i (c) uključujući, kad su relevantni, i podatke o povezanim poduzećima;
- (b) ciljnu vrijednost smanjenja prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u 2007. od 45 % ili, kad se jedan zahtjev podnosi za veći broj povezanih poduzeća, prosječno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> tih poduzeća u 2007. od 45 %.

Ako podaci o prosječnim specifičnim emisija CO<sub>2</sub> proizvođača za 2007. godinu ne postoje, Komisija utvrđuje ekvivalentnu ciljnu vrijednost smanjenja na temelju najboljih dostupnih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> koje se primjenjuju u osobnim automobilima usporedive mase, s tim da uzima u obzir obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila. Tu ciljnu vrijednost podnositelj zahtjeva koristi u smislu točke (b).

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

5. Proizvođač koji podliježe izuzeću u skladu s ovim člankom odmah obavješćuje Komisiju o svakoj promjeni koja ima ili bi mogla imati utjecaja na njegovu mogućnost ostvarivanja prava na izuzeće.
6. Ako Komisija smatra, na temelju obavijesti iz stavka 5. ili na nekoj drugoj osnovi, da proizvođač više ne ispunjava uvjete za izuzeće, ona odobreno izuzeće opoziva s učinkom od 1. siječnja sljedeće kalendarske godine i o tome obavješćuje proizvođača.
7. Ako proizvođač ne dostigne ciljnu vrijednost svojih specifičnih emisija, Komisija mu zaračunava premiju za prekomjerne emisije kako je predviđeno u članku 8.
8. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 16. o utvrđivanju pravila za dopunjavanje stavaka od 1. do 7. ovog članka, u pogledu tumačenja kriterija prihvatljivosti za odobravanje izuzeća, sadržaja zahtjeva te sadržaja i procjene programa za smanjivanje specifičnih emisija CO<sub>2</sub>.

9. Zahtjevi za izuzeće, uključujući podatke koji ga potkrjepljuju, obavijesti iz stavka 5., ukidanje iz stavka 6., eventualno uvođenje premije za prekomjerne emisije iz stavka 7. i mjere donesene u skladu sa stavkom 8. javno su dostupni u skladu s Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>20</sup>.

### *Članak 11.*

#### **Eko-inovacije**

1. Nakon što dobavljač ili proizvođač podnesu zahtjev, razmatraju se uštede CO<sub>2</sub> koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija”).

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

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Komisija može prilagoditi to ograničenje s učinkom od 2025. kako bi se u obzir uzeo tehnološki razvoj. Te se prilagodbe provode delegiranim aktima u skladu s člankom 16.

2. Komisija putem provedbenih akata donosi detaljne odredbe o postupku odobravanja inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. ove Uredbe. Te se detaljne odredbe temelje na sljedećim kriterijima za inovativne tehnologije:

---

<sup>20</sup> Uredba (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije (SL L 145, 31.5.2001., str. 43.).

- (a) dobavljač ili proizvođač mora snositi odgovornost za uštede CO<sub>2</sub> koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija;
  - (b) inovativne tehnologije moraju dati provjereni doprinos smanjivanju CO<sub>2</sub>;
  - (c) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene standardiziranim ispitnim ciklusom mjerenja CO<sub>2</sub>;
  - (d) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO<sub>2</sub>/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Unije. S učinkom od 1. siječnja 2025. taj se kriterij ne primjenjuje u odnosu na poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava.
3. Dobavljač ili proizvođač koji podnosi zahtjev za mjeru koju treba odobriti kao inovativnu tehnologiju ili paket inovativnih tehnologija Komisiji dostavlja izvješće, uključujući i izvješće o verifikaciji koje sastavlja neovisno i ovlašteno tijelo. U slučaju moguće interakcije te mjere s drugom već odobrenom inovativnom tehnologijom ili drugim već odobrenim paketom inovativnih tehnologija, u izvješću se obvezno spominje ta interakcija, a u izvješću o verifikaciji ocjenjuje se u kojoj mjeri ta interakcija mijenja smanjenje koje se ostvaruje svakom od mjera.
4. Komisija ovjerava smanjenje ostvareno na temelju kriterija utvrđenih u stavku 2.

## Članak 12.

### Stvarne emisije CO<sub>2</sub> i potrošnja energije

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje energije utvrđenih [...] u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007. Ona osigurava da se javnost obavješćuje o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.
2. Komisija u tu svrhu osigurava [...] da se sljedeći parametri koji se odnose na stvarne emisije CO<sub>2</sub> i potrošnju energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila redovito stavljaju na raspolaganje Komisiji, počevši od 1. siječnja 2021., od strane proizvođača, nacionalnih tijela ili putem izravnog prijenosa podataka iz vozila, ovisno o slučaju:
  - (a) identifikacijski broj vozila;
  - (b) potrošeno gorivo i/ili električna energija;
  - (c) ukupna prijeđena udaljenost;
  - (d) za hibridna električna vozila s vanjskim punjenjem, potrošeno gorivo i električna energija te prijeđena udaljenost raspoređeni prema različitim načinima vožnje.

Komisija obrađuje zaprimljene podatke kako bi uspostavila anonimiziran i zbirni skup podataka za potrebe stavka 1. Identifikacijski brojevi vozila upotrebljavaju se samo za potrebe obrade podataka i ne zadržavaju se dulje nego što je to u tu svrhu potrebno.
3. Komisija [...] donosi [...] detaljan postupak za prikupljanje i obradu podataka iz [...] stavka 2. provedbenim aktima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.

### Članak 13.

#### Prilagodba vrijednosti $M_0$ i $TM_0$

1. Vrijednosti  $M_0$  i  $TM_0$  iz dijelova A i B Priloga I. prilagođavaju se kako slijedi:
  - (a) do 31. listopada 2020. vrijednost  $M_0$  u točkama od 1. do 5. dijela A Priloga . prilagođava se prosječnoj masi u voznom stanju novih osobnih automobila u prethodne tri kalendarske godine 2017., 2018. i 2019. Ta nova vrijednost  $M_0$  primjenjuje se od 1. siječnja 2022. do 31. prosinca 2024.;
  - (b) do 31. listopada 2022. vrijednost  $M_0$  u točkama od 1. do 5. dijela B Priloga I. prilagođava se prosječnoj masi u voznom stanju novih lakih gospodarskih vozila u prethodne tri kalendarske godine 2019., 2020. i 2021. Ta nova vrijednost  $M_0$  primjenjuje se 2024.;
  - (c) do 31. listopada 2022. indikativna vrijednost  $TM_0$  za 2025. određuje se kao odgovarajuća prosječna ispitna masa novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila 2021.;
  - (d) do 31. listopada 2024. i svake druge godine nakon toga vrijednosti  $TM_0$  u dijelovima A i B Priloga I. prilagođavaju se odgovarajućoj prosječnoj ispitnoj masi novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila u prethodne dvije kalendarske godine počevši od 2022. i 2023. Nova odgovarajuća vrijednost  $TM_0$  primjenjuje se od 1. siječnja te kalendarske godine nakon datuma prilagodbe.
2. Komisija putem delegiranih akata donosi mjere iz stavka 1. u skladu s člankom 16.

## Članak 14.

### Revizija i izvješće

1. Komisija u 2024. [...] preispituje [...] učinkovitost ove Uredbe [...], uključujući funkcioniranje mehanizma poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama te druge aspekte ove Uredbe te [...] podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću s rezultatima tog preispitivanja.
- 1.a U [...] izvješću iz stavka 1. [...] Komisija uzima u obzir, među ostalim, stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđenih [...] u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007, stavljanje vozila s nultim i niskim emisijama na tržište Unije te uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>21</sup>, uključujući njihovo financiranje, [...] kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prijelaza na čistu, konkurentnu i cjenovno prihvatljivu mobilnost u Uniji. Komisija utvrđuje i jasan put za daljnje smanjenje emisija CO<sub>2</sub> za osobne automobile i laka gospodarska vozila nakon 2030. kako bi znatno [...] doprinijela postizanju dugoročnog cilja Pariškog sporazuma.
  - 1.b Izvješće iz stavka 1. popraćeno je, prema potrebi, prijedlogom za izmjenu ove Uredbe, posebno mogućim uvođenjem ciljnih vrijednosti za smanjenje emisija za 2040. i razdoblje nakon toga za osobne automobile i vozila lake kategorije.
2. Komisija uzima u obzir procjene provedene u skladu s člankom 12. i može, prema potrebi, preispitati postupke za mjerenje emisija CO<sub>2</sub> utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007. Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnih emisija CO<sub>2</sub> automobila i lakih gospodarskih vozila.

---

<sup>21</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.).

3. Komisija putem provedbenih akata određuje parametre korelacije koji su potrebni u svrhu odražavanja svake promjene u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Uredbe (EZ) br. 692/2008 te, prema potrebi, Uredbe (EU) 2017/1151. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2. ove Uredbe.
- 3.a Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 16. radi usklađenja formula navedenih u Prilogu I., koristeći se metodologijom donesenom u skladu sa [...] stavkom 3. ovog članka, istodobno osiguravajući da stari i novi ispitni postupci predviđaju zahtjeve za smanjenje usporedive strogosti za proizvođače i vozila različite korisnosti.

### *Članak 15.*

#### **Postupak odbora**

1. Komisiji pomaže [...] Odbor za klimatske promjene osnovan [člankom 37.] [Uredbe (EU) [...]] Europskog parlamenta i Vijeća<sup>22</sup>. Navedeni Odbor jest odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>23</sup>.
2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Ako Odbor ne dostavi nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

---

<sup>22</sup> Uredba (EU) [...] Europskog parlamenta i Vijeća o upravljanju energetske unije (SL L ..., ...).

<sup>23</sup> 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.).

## Članak 16.

### Izvršavanje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz [...] članka 7. stavka 7.a, članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 2. i [...] članka 14. stavka 3.a dodjeljuje se Komisiji [...] na razdoblje od šest godina počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od šest godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
2. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz [...] članka 7. stavka 7.a, članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 2. i [...] članka 14. stavka 3.a [...]. 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.

3. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
4. Delegirani akt donesen na temelju [...] članka 7. stavka 7.a, članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 2. i [...] članka 14. stavka 3.a stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

#### *Članak 17.*

#### **Izmjena Uredbe (EZ) br. 715/2007**

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

#### *„Članak 11.a*

#### **Sukladnost u uporabi emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva**

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

*Članak 18.*

**Stavljanje izvan snage**

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

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

*Članak 19.*

**Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.  
Primjenjuje se od 1. siječnja 2020.

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

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament*

*Predsjednik*

*Za Vijeće*

*Predsjednik*

**PRILOG I.**

**DIO A CILJNE VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA ZA OSOBNE AUTOMOBILE**

1. Za kalendarsku godinu 2020. specifične emisije CO<sub>2</sub> za svaki novi osobni automobil utvrđuju se u skladu sa sljedećom formulom:

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

pri čemu je:

M	=	masa u voznom stanju vozila u kilogramima (kg)
M <sub>0</sub>	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Ciljna vrijednost specifičnih emisija za jednog proizvođača 2020. izračunava se kao prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svakog novog osobnog automobila registriranog u toj kalendarskoj godini koji je proizveo taj proizvođač.

3. Referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača za 2021. izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je:

WLTP <sub>CO2</sub>	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO <sub>2</sub> 2020. utvrđena u skladu s Prilogom XXI. Uredbi Komisije (EU) 2017/1151 <sup>24</sup> i izračunana u skladu s člankom 4. stavkom 3. drugom alinejom ove Uredbe, ne uključujući pritom uštede CO <sub>2</sub> koje proizlaze iz primjene članka 5. i 11. ove Uredbe;
NEDC <sub>CO2</sub>	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO <sub>2</sub> 2020. utvrđena u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2017/1153 <sup>25</sup> i izračunana u skladu s člankom 4. stavkom 3. drugom alinejom ove Uredbe, ne uključujući pritom uštede CO <sub>2</sub> koje proizlaze iz primjene članka 5. i 11. ove Uredbe;
NEDC <sub>2020target</sub>	ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2020. izračunana u skladu s točkama 1. i 2. ovog Priloga.

4. Za kalendarske godine od 2021. do 2024. ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača izračunava se na sljedeći način:

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

---

<sup>24</sup> Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017 o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

<sup>25</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 od 2. lipnja 2017. o utvrđivanju metodologije za određivanje korelacijskih parametara nužnih za uzimanje u obzir promjene regulatornog ispitnog postupka u pogledu lakih gospodarskih vozila i o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 293/2012 (SL L 175, 7.7.2017., str. 644.).

pri čemu je:

$WLTP_{reference\ target}$	ciljna vrijednost specifičnih emisija u WLTP-u za 2021. izračunana u skladu s točkom 3.;
a	0,0333;
$M_{\emptyset}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih registriranih vozila u ciljnoj godini u kilogramima (kg);
$M_0$	1 379,88 za 2021., a prema definiciji iz članka 13. stavka 1. točke (a) za 2022., 2023. i 2024.;
$M_{\emptyset 2020}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih registriranih vozila 2020. u kilogramima (kg);
$M_{0,2020}$	1379,88

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

$$\text{Derogation target}_{2021|2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

pri čemu je:

$WLTP_{CO_2}$	kako je definiran u točki 3.;
$NEDC_{CO_2}$	kako je definiran u točki 3.;
$NEDC_{2021target}$	ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2021. koju je Komisija odobrila u skladu s člankom 10. ove Uredbe.

6. Od 1. siječnja 2025. ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a i ciljna vrijednost specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za proizvođača izračunavaju se kako slijedi:

## 6.0 Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2021.

Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za 2021. (EU fleet-wide target<sub>2021</sub>) jest prosjek, ponderiran brojem novoregistriranih automobila, referentnih vrijednosti za 2021. (reference-values<sub>2021</sub>) utvrđenih za svakog pojedinačnog proizvođača na kojeg se primjenjuje ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

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

reference-value<sub>2021</sub> = WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub> ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

pri čemu je:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub> prosjek, za svakog proizvođača, izmjerenih kombiniranih emisija CO<sub>2</sub> svakog novog osobnog automobila registriranog u 2020., kako je utvrđeno i prijavljeno u skladu s člankom 7. stavkom (a)(1)(b) Provedbene uredbe (EU) 2017/1153;

NEDC<sub>2020target</sub> i NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> kako su definirani u točki 3.;

M<sub>∅2021</sub> prosječna masa u voznom stanju novoregistriranih osobnih automobila određenog proizvođača u 2021. u kilogramima (kg);

M<sub>0</sub> 1379,88<sup>26</sup>

a, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub> kako su definirani u točki 4.

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

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

EU fleet-wide target<sub>2025</sub> = EU fleet-wide target<sub>2021</sub> · (1 – reduction factor<sub>2025</sub>)

pri čemu je:

EU fleet-wide target<sub>2021</sub> [...] kako je definirano u točki 6.0.

Reduction factor<sub>2025</sub> smanjenje navedeno u članku 1. stavku 4. točki (a)

---

<sup>26</sup> također kako je utvrđeno u točki 4.

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

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

pri čemu je:

EU fleet-wide target<sub>2021</sub> [...] kako je definirano u točki 6.0.

Reduction factor<sub>2030</sub> smanjenje navedeno u članku 1. stavku 5. točki (a)

## 6.2 Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija od 2025. nadalje

### 6.2.1 Od 2025. do 2029.

$$\text{referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija} = \text{EU fleet-wide target}_{2025} + a_{2025} \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

pri čemu je:

EU fleet-wide target<sub>2025</sub> kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.1.

a<sub>2025</sub> iznosi  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

pri čemu je:

a<sub>2021</sub> nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (eksplanatorna varijabla) i specifičnih emisija CO<sub>2</sub> (ovisna varijabla) svakog pojedinačnog vozila u voznom parku EU-a 2021.

average emissions<sub>2021</sub> prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svih novoregistriranih vozila za 2021. proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

TM prosječna ispitna masa u kilogramima svih novoregistriranih vozila proizvođača u relevantnoj kalendarskoj godini

TM<sub>0</sub> vrijednost utvrđena u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d)

## 6.2.2 Od 2030. nadalje

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

pri čemu je:

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

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

pri čemu je:

$a_{2021}$  nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (eksplanatorna varijabla) i specifičnih emisija CO<sub>2</sub> (ovisna varijabla) svakog pojedinačnog vozila u voznom parku EU-a 2021.

$average \text{ emissions}_{2021}$  prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svih novoregistriranih vozila za 2021. proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

TM prosječna ispitna masa u kilogramima svih novoregistriranih vozila proizvođača u relevantnoj kalendarskoj godini

TM<sub>0</sub> vrijednost utvrđena u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d)

### 6.3 Ciljna vrijednost specifičnih emisija od 2025. nadalje

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

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO<sub>2</sub> utvrđena u skladu s točkom 6.2.1. za razdoblje od 2025. do 2029. i u skladu s točkom 6.2.2. za razdoblje od 2030. nadalje

faktor ZLEV iznosi  $(1 + y - x)$ , osim ako je zbroj manji od 1,0 ili veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 1,0 ili 1,05, ovisno o slučaju

pri čemu je:

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x iznosi 15 % u razdoblju od 2025. do 2029. i [...] [35] % u razdoblju od 2030. nadalje.

## DIO B CILJNE VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA CO<sub>2</sub> ZA LAKA GOSPODARSKA VOZILA

1. Za 2020. specifične emisije CO<sub>2</sub> za svako lako gospodarsko vozilo utvrđuju se u skladu sa sljedećom formulom:

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

pri čemu je:

M	=	masa u voznom stanju vozila u kilogramima (kg)
M <sub>0</sub>	=	1766,4
a	=	0,096

2. Ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača 2020. izračunava se kao prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svakog novog lakoga gospodarskog vozila registriranog u toj kalendarskoj godini koje je proizveo taj proizvođač.

3. Referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača za 2021. izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je:

WLTP <sub>CO2</sub>	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO <sub>2</sub> 2020. utvrđena u skladu s Prilogom XXI. Uredbi Komisije (EU) 2017/1151 bez ušteda CO <sub>2</sub> nastalih zbog primjene članka 11. ove Uredbe;
NEDC <sub>CO2</sub>	prosječna vrijednost specifičnih emisija CO <sub>2</sub> 2020. utvrđena u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2017/1152 bez ušteda CO <sub>2</sub> nastalih zbog primjene članka 11. ove Uredbe;
NEDC <sub>2020target</sub>	ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2020. izračunana u skladu s točkama 1. i 2. ovog Priloga.

4. Za kalendarske godine od 2021. do 2024. ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	ciljna vrijednost specifičnih emisija u WLTP-u za 2021. izračunana u skladu s točkom 3.;
a	0,096;
$M_{\theta}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih lakih gospodarskih vozila registriranih u relevantnoj godini u kilogramima (kg);
$M_0$	1766,4 za 2020., za 2021., 2022. i 2023. vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 510/2011, a za 2024. vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (b) ove Uredbe;
$M_{\theta 2020}$	prosječna masa u voznom stanju (M) novih lakih gospodarskih vozila registriranih 2020. u kilogramima (kg);
$M_{0,2020}$	1766,4

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

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot 2021$$

pri čemu je:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ , kako je definiran u točki 3.;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ , kako je definiran u točki 3.;
$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$	ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2021. koju je Komisija odobrila u skladu s člankom 10. ove Uredbe.

6. Od 1. siječnja 2025. ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a i ciljna vrijednost specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za proizvođača izračunavaju se kako slijedi:

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

Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za 2021. (EU fleet-wide target<sub>2021</sub>) jest prosjek, ponderiran brojem novoregistriranih lakih gospodarskih vozila, referentnih vrijednosti za 2021. (reference-values<sub>2021</sub>) utvrđenih za svakog pojedinačnog proizvođača na kojeg se primjenjuje ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

Referentne vrijednosti<sub>2021</sub> utvrđuju se za svakog proizvođača kako slijedi:

reference-value<sub>2021</sub> = WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub> ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

pri čemu je:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub> prosjek, za svakog proizvođača, izmjerenih kombiniranih emisija CO<sub>2</sub> za svako novo lako komercijalno vozilo registrirano u 2020., kako je utvrđeno i prijavljeno u skladu s člankom 7. (a)(1)(b) Provedbene uredbe (EU) 2017/1152;

NEDC<sub>2020target</sub> i NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> kako su utvrđeni u točki 3.;

M<sub>∅2021</sub> prosječna masa u voznom stanju novoregistriranih lakih komercijalnih vozila određenog proizvođača u 2021. u kilogramima (kg);

M<sub>0</sub> vrijednost M<sub>0</sub> kako je definirana u točki 4. za godinu 2021.;

a, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub> kako su definirani u točki 4.

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

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

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

pri čemu je:

EU fleet-wide target<sub>2021</sub> [...] kako je definirano u točki 6.0.

Reduction factor<sub>2025</sub> smanjenje navedeno u članku 1. stavku 4. točki (b)

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

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

pri čemu je:

EU fleet-wide target<sub>2021</sub> [...] kako je definirano u točki 6.0.

Reduction factor<sub>2030</sub> smanjenje navedeno u članku 1. stavku 5. točki (b)

## 6.2. Referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija od 2025. nadalje

### 6.2.1. Od 2025. do 2029.

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

pri čemu je:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2025}$

kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.1.

$\alpha$

$a_{2025}$  ako je prosječna ispitna masa novoregistriranih vozila proizvođača manja ili jednaka vrijednosti  $TM_0$  utvrđenoj u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d), odnosno  $a_{2021}$  ako je prosječna ispitna masa novoregistriranih vozila proizvođača veća od vrijednosti  $TM_0$  utvrđene u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d),

pri čemu je:

$a_{2025}$

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

$a_{2021}$

nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (eksplanatorna varijabla) i specifičnih emisija  $CO_2$  (ovisna varijabla) svakog novoregistriranog vozila u voznom parku EU-a 2021.

$average \text{ emissions}_{2021}$

prosjeak specifičnih emisija  $CO_2$  svih novoregistriranih vozila za 2021. proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

$TM$

prosječna ispitna masa u kilogramima svih novoregistriranih vozila proizvođača u relevantnoj kalendarskoj godini

$TM_0$

vrijednost utvrđena u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d)

## 6.2.2. Od 2030. nadalje

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

pri čemu je:

$EU \text{ fleet-wide target}_{2030}$

kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.2.

$\alpha$

$a_{2030}$  ako je prosječna ispitna masa novoregistriranih vozila proizvođača manja ili jednaka vrijednosti  $TM_0$  utvrđenoj u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d), odnosno  $a_{2021}$  ako je prosječna ispitna masa novoregistriranih vozila proizvođača veća od vrijednosti  $TM_0$  utvrđene u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d),

pri čemu je:

$a_{2030}$

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

$a_{2021}$

nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (eksplanatorna varijabla) i specifičnih emisija  $CO_2$  (ovisna varijabla) svakog novoregistriranog vozila u voznom parku EU-a 2021.

$average \text{ emissions}_{2021}$

prosjeak specifičnih emisija  $CO_2$  svih novoregistriranih vozila za 2021. proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

$TM$

prosječna ispitna masa u kilogramima svih novoregistriranih vozila proizvođača u relevantnoj kalendarskoj godini

$TM_0$

vrijednost utvrđena u skladu s člankom 13. stavkom 1. točkom (d)

### 6.3.1. Od 2025. do 2029.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = (specific emissions reference target – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU fleet-wide target<sub>2025</sub>)) · ZLEV factor

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.

$\emptyset_{\text{targets}}$  prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.1. ponderiran na broj novoregistriranih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača

faktor ZLEV iznosi  $(1 + y - x)$ , osim ako je zbroj manji od 1,0 ili veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 1,0 ili 1,05, ovisno o slučaju

pri čemu je:

y udio vozila s nulnim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novoregistriranih lakih gospodarskih vozila izračunan kao ukupni broj takvih vozila, od kojih se svako broji kao  $ZLEV_{\text{specific}}$  u skladu s jednadžbom u nastavku, podijeljen s ukupnim brojem lakih gospodarskih vozila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini

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

x iznosi 15 %

### 6.3.2. Od 2030. nadalje

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

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija 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 novoregistriranih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača

faktor ZLEV iznosi  $(1 + y - x)$ , osim ako je zbroj manji od 1,0 ili veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 1,0 ili 1,05, ovisno o slučaju

pri čemu je:

y udio vozila s nulnim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novoregistriranih lakih gospodarskih vozila izračunan kao ukupni broj takvih vozila, od kojih se svako broji kao  $ZLEV_{\text{specific}}$  u skladu s jednadžbom u nastavku, podijeljen s ukupnim brojem lakih gospodarskih vozila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini

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

x 30 %

## PRILOG II.

### ***PRAĆENJE EMISIJA I IZVJEŠĆIVANJE O EMISIJAMA NOVIH OSOBNIH AUTOMOBILA***

#### ***DIO A – Prikupljanje podataka o novim osobnim automobilima i određivanje podataka za praćenje CO<sub>2</sub>***

1. Države članice za svaku kalendarsku godinu za svaki novi osobni automobil registriran kao vozilo kategorije M1 na njihovu državnom području bilježe sljedeće detaljne podatke:

- (a) proizvođača;
- (b) homologacijski broj s proširenjem;
- (c) tip, varijantu i izvedbu (ako je primjenjivo);
- (d) marku i trgovačko ime;
- (e) kategoriju homologiranog vozila;
- (f) ukupan broj novih registracija;
- (g) masu u voznom stanju;
- (h) specifične emisije CO<sub>2</sub> (NEDC i WLTP);
- i. otisak: međuosovinski razmak, razmak kotača na upravljačkoj osovini i razmak kotača na drugoj osovini;
- (j) vrstu goriva i način rada s obzirom na gorivo;
- (k) radni obujam motora;
- (l) potrošnju električne energije;
- (m) šifru inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija i smanjenje emisija CO<sub>2</sub> zahvaljujući toj tehnologiji (NEDC i WLTP);
- (n) maksimalnu neto snagu;
- (o) identifikacijski broj vozila;
- (p) ispitnu masu u WLTP-u;
- (q) faktore odstupanja i verifikacije iz točke 3.2.8. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2017/1153;
- (r) kategoriju registriranog vozila;

- (s) identifikacijski broj porodice vozila;
- (t) električnu autonomiju, ako je primjenjivo.

Države članice Komisiji, u skladu s člankom 7., stavljaju na raspolaganje sve parametre navedene u ovoj točki kako je određeno u obrascu u odjeljku 2. dijela B.

2. Detaljni podaci iz točke 1. uzimaju se iz certifikata o sukladnosti za dotičan osobni automobil. U slučaju vozila s dva goriva (benzin/plin) za koja su u certifikatima o sukladnosti navedene specifične vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za obje vrste goriva, države članice primjenjuju samo brojku koja je izmjerena za plin.

3. Države članice za svaku kalendarsku godinu određuju:

- (a) ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu EZ homologaciji tipa;
- (b) ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih osobnih automobila;
- (c) ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila s nacionalnom homologacijom za male serije.

### ***DIO B — Obrazac za dostavu podataka***

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

#### **Odjeljak 1. – Zbirni podaci prikupljeni praćenjem**

Država članica <sup>27</sup>	
Godina	
Ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu EZ homologaciji tipa	
Ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila s nacionalnom homologacijom za male serije	
Ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih osobnih automobila	

<sup>27</sup> Kodovi ISO 3166 alpha-2 uz iznimku Grčke i Ujedinjene Kraljevine čiji su kodovi „EL” odnosno „UK”.

Odjeljak 2. – Detaljni podaci prikupljeni praćenjem – obrazac za jedno vozilo

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

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

**Napomene:**

<sup>1</sup> U slučaju nacionalnih homologacija vozila proizvedenih u malim serijama (NSS) ili homologacija pojedinačnih vozila (IVA), ime proizvođača navodi se u stupcu 'Ime proizvođača u registru države članice', a u stupcu 'Ime proizvođača – standardni naziv u EU-u' naznačuje se jedno od sljedećega: „AA-NSS” ili „AA-IVA”, ovisno o tome što je primjenjivo.

## PRILOG III.

### **PRAĆENJE EMISIJA I IZVJEŠĆIVANJE O EMISIJAMA LAKIH GOSPODARSKIH VOZILA**

#### **A. Prikupljanje podataka o lakim gospodarskim vozilima i određivanje podataka za praćenje CO<sub>2</sub>**

##### *1. Detaljni podaci*

##### **1.1. Potpuna vozila registrirana kao kategorija N<sub>1</sub>**

Za EZ homologirane tipove potpunih vozila registriranih kao kategorija N<sub>1</sub> države članice za svaku kalendarsku godinu bilježe sljedeće detaljne podatke za svako novo lako gospodarsko vozilo prvi put kad ga registriraju na svojem državnom području:

- (a) proizvođača;
- (b) homologacijski broj s proširenjem;
- (c) tip, varijantu i izvedbu;
- (d) marku;
- (e) kategoriju homologiranog vozila;
- (f) kategoriju registriranog vozila;
- (g) specifične emisije CO<sub>2</sub> (NEDC i WLTP);
- (h) masu u voznom stanju;
- i. najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila;
- (j) otisak: međuosovinski razmak, razmak kotača na upravljačkoj osovini i razmak kotača na drugoj osovini;
- (k) vrstu goriva i način rada s obzirom na gorivo;
- (l) radni obujam motora;
- (m) potrošnju električne energije;
- (n) šifru inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija i smanjenje emisija CO<sub>2</sub> zahvaljujući toj tehnologiji (NEDC i WLTP);

- (o) identifikacijski broj vozila;
- (p) ispitnu masu u WLTP-u;
- (q) faktore odstupanja i verifikacije iz točke 3.2.8. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2017/1152;
- (r) identifikacijski broj porodice vozila utvrđen u skladu s točkom 5.0. Priloga XXI. Uredbi (EU) 2017/1151;
- (s) električnu autonomiju, ako je primjenjivo.

Države članice moraju staviti Komisiji na raspolaganje, u skladu s člankom 7., sve parametre navedene u ovoj točki u obrascu utvrđenom u dijelu C odjeljka 2. ovog Priloga.

## 1.2. Vozila homologirana u višestupanjskom postupku i registrirana kao vozila kategorije N<sub>1</sub>

Za višestupanjska vozila koja su registrirana kao vozila kategorije N<sub>1</sub> države članice za svaku kalendarsku godinu bilježe sljedeće detaljne podatke koji se odnose na:

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

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

Za dovršena se vozila kategorije N<sub>1</sub> upotrebljava obrazac utvrđen u dijelu C odjeljku 2.

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

- 2. Detaljni podaci iz točke 1. uzimaju se iz certifikata o sukladnosti. U slučaju vozila s dva goriva (benzin/plin) za koja su u certifikatima o sukladnosti navedene specifične vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za obje vrste goriva, države članice primjenjuju samo brojku koja je izmjerena za plin.

3. Države članice za svaku kalendarsku godinu određuju:
- (a) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa;
  - (b) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu višestupanjskoj homologaciji tipa, ako je dostupno;
  - (c) ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih lakih gospodarskih vozila;
  - (d) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila s nacionalnom homologacijom za male serije.

**B. Metodologija za određivanje podataka za praćenje CO<sub>2</sub> za nova laka gospodarska vozila**

Podaci za praćenje koje su države članice dužne odrediti u skladu s točkama 1. i 3. dijela A ovog Priloga određuju se u skladu s metodologijom u ovom dijelu.

*1. Broj registriranih novih lakih gospodarskih vozila*

Države članice utvrđuju broj novih lakih gospodarskih vozila registriranih na njihovu državnom području u godini na koju se praćenje odnosi podijeljenih na vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa, pojedinačno homologirana vozila i vozila s nacionalnom homologacijom za male serije te, prema potrebi, broj višestupanjskih vozila.

*2. Dovršena vozila*

Kad se radi o višestupanjskim vozilima, proizvođaču osnovnog vozila dodjeljuju se specifične emisije CO<sub>2</sub> dovršenih vozila.

Da bi se osiguralo da su vrijednosti emisija CO<sub>2</sub>, učinkovitosti goriva i mase dovršenih vozila reprezentativne, bez pretjeranog opterećivanja proizvođača osnovnog vozila, Komisija predlaže poseban postupak praćenja i, ako je primjereno, prema potrebi izmjenjuje relevantno zakonodavstvo o homologaciji.

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

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

### C. Obrasci za prijenos podataka

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

<i>Odjeljak 1. – Zbirni podaci prikupljeni praćenjem</i>	
Država članica <sup>28</sup>	
Godina	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa	
Ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih lakih gospodarskih vozila	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila s homologacijom kao nacionalne male serije	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu višestupanjskoj homologaciji tipa (ako je dostupno)	

<sup>28</sup> Kodovi ISO 3166 alpha-2 uz iznimku Grčke i Ujedinjene Kraljevine čiji su kodovi „EL” odnosno „UK”.

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

(j)	Međuosovinski razmak
	Razmak kotača na upravljačkoj osovini (1. osovini)
	Razmak kotača na drugoj osovini (2. osovini)
(k)	Vrsta goriva
	Način rada s obzirom na gorivo
(l)	Radni obujam motora (cm <sup>3</sup> )
(m)	Potrošnja električne energije (Wh/km)
(n)	Oznaka ekoinovacija
	Ukupne uštede emisija CO <sub>2</sub> prema NEDC-u zbog ekoinovacija do 31. prosinca 2020.
	Ukupne uštede emisija CO <sub>2</sub> zbog ekoinovacija u WLTP-u
(o)	Identifikacijski broj vozila
(p)	Ispitna masa u WLTP-u
(q)	Faktor odstupanja De (ako postoji)
	Faktor verifikacije (ako postoji)
(r)	Identifikacijski broj porodice vozila
(s)	Električna autonomija, ako je dostupna
Točka 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ <sup>29</sup>	Standardna dodana masa (prema potrebi za višestupanjska vozila)

<sup>29</sup> Za višestupanjska vozila masu u voznom stanju i najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila može se zamijeniti standardnom dodanom masom navedenom u homologacijskim podacima u skladu s točkom 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ.

Napomene:

- ( 1 ) Ako se za višestupanjska vozila ne mogu dostaviti podaci za osnovno vozilo, država članica kao minimum dostavlja podatke navedene u ovom obrascu za dovršeno vozilo.
- ( 2 ) U slučaju nacionalnih homologacija malih serija (NSS) ili pojedinačnih homologacija (IVA), ime proizvođača navodi se u stupcu , Ime proizvođača u registru države članice', a u stupcu , Ime proizvođača – standardni naziv u EU-u' naznačuje se jedno od sljedećega: „AA-NS” ili „AA-IVA”, ovisno o slučaju.
- ( 3 ) Za višestupanjska vozila navesti proizvođača osnovnog (nepotpunog/potpunog) vozila. Ako proizvođač osnovnog vozila nije raspoloživ, navesti samo proizvođača dovršenog vozila.
- ( 4 ) Za višestupanjska vozila navesti najveću tehnički dopuštenu masu opterećenoga osnovnog vozila.
- ( 5 ) Za višestupanjska se vozila masu u voznom stanju i najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila može zamijeniti standardnom dodanom masom navedenom u homologacijskim podacima u skladu s točkom 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ.

## **PRILOG IV.**

### **Uredbe stavljene izvan snage s popisom njihovih naknadnih izmjena**

Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 140, 5.6.2009., str. 1.)
Uredba Komisije (EU) br. 397/2013	(SL L 120, 1.5.2013., str. 4.)
Uredba (EU) br. 333/2014 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 103, 5.4.2014., str. 15.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/6	(SL L 003, 7.1.2015., str. 1.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1502	(SL L 221, 26.8.2017., str. 4.)
Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 145, 31.5.2011., str. 1.)
Delegirana uredba Komisije (EU) br. 205/2012	(SL L 072, 10.3.2012., str. 2.)
Uredba (EU) br. 253/2014 Europskog parlamenta i Vijeća	(SL L 084, 20.3.2014., str. 38.)
Delegirana uredba Komisije (EU) br. 404/2014	(SL L 121, 24.4.2014., str. 1.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/748	(SL L 113, 29.4.2017., str. 9.)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1499	(SL L 219, 25.8.2017., str. 1.)

---

**PRILOG V.**

**KORELACIJSKA TABLICA**

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

–	–	članak 4. stavak 1. uvodni tekst
–	–	članak 4. stavak 1. točka (a)
–	članak 4. prvi podstavak	članak 4. stavak 1. točka (b)
–	–	članak 4. stavak 1. točka (c)
–	članak 4. drugi podstavak	članak 4. stavak 2.
članak 4. drugi podstavak	članak 4. treći podstavak	članak 4. stavak 3.
članak 5.	članak 5.	–
članak 5.a	–	članak 5.
članak 6.	članak 6.	–
članak 7. stavak 1.	članak 7. stavak 1.	članak 6. stavak 1.
članak 7. stavak 2. točke (a), (b) i (c)	članak 7. stavak 2. točke (a), (b) i (c)	članak 6. stavak 2. točke (a), (b) i (c)
–	–	članak 6. stavak 2. točka (d)
članak 7. stavak 3.	članak 7. stavak 3.	članak 6. stavak 3.
članak 7. stavak 4.	članak 7. stavak 4.	članak 6. stavak 4.
članak 7. stavak 5.	članak 7. stavak 5.	članak 6. stavak 5.
članak 7. stavak 6.	članak 7. stavak 6.	Članak 6. stavak 6.
Članak 7. stavak 7.	Članak 7. stavak 7.	članak 6. stavak 7.
članak 8. stavak 1.	članak 8. stavak 1.	članak 7. stavak 1.
članak 8. stavak 2.	članak 8. stavak 2.	članak 7. stavak 2.
članak 8. stavak 3.	članak 8. stavak 3.	članak 7. stavak 3.
članak 8. stavak 4. prvi i drugi podstavak	članak 8. stavak 4. prvi i drugi podstavak	članak 7. stavak 4. prvi i drugi podstavak

članak 8. stavak 4. treći podstavak	–	članak 7. stavak 4. treći podstavak
članak 8. stavak 5. prvi podstavak	članak 8. stavak 5.	članak 7. stavak 5. prvi podstavak
članak 8. stavak 5. drugi podstavak	članak 8. stavak 6.	–
članak 8. stavak 6.	članak 8. stavak 7.	–
članak 8. stavak 7.	–	članak 7. stavak 6. prvi podstavak
–	–	članak 7. stavak 6. drugi podstavak
–	Članak 8. stavak 8.	–
Članak 8. stavak 8.	–	–
članak 8. stavak 9.	članak 8. stavak 9.	Članak 7. stavak 7.
–	–	članak 7. stavak 8.
–	članak 8. stavak 10.	članak 7. stavak 9.
članak 9. stavak 1.	članak 9. stavak 1.	članak 8. stavak 1.
članak 9. stavak 2. prvi podstavak uvodni tekst	članak 9. stavak 2. prvi podstavak uvodni tekst	članak 8. stavak 2.
članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (a)	članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (a)	–
članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (b)	članak 9. stavak 2. prvi podstavak točka (b)	članak 8. stavak 2.
članak 9. stavak 2. drugi podstavak	članak 9. stavak 2. drugi podstavak	članak 8. stavak 2. drugi podstavak
članak 9. stavak 3.	članak 9. stavak 3.	članak 8. stavak 3.
članak 9. stavak 4.	članak 9. stavak 4.	članak 8. stavak 4.
članak 10. stavak 1. uvodni tekst	članak 10. stavak 1. uvodni tekst	članak 9. stavak 1. uvodni tekst

članak 10. stavak 1. točke (a), (b), (c), (d) i (e)	članak 10. stavak 1. točke (a), (b), (c), (d) i (e)	članak 9. stavak 1. točke (a), (b), (c), (d) i (e)
–	–	članak 9. stavak 1. točka (f)
članak 10. stavak 2.	članak 10. stavak 2.	članak 9. stavak 2.
članak 11. stavak 1.	članak 11. stavak 1.	članak 10. stavak 1.
članak 11. stavak 2.	članak 11. stavak 2.	članak 10. stavak 2.
članak 11. stavak 3.	članak 11. stavak 3.	članak 10. stavak 3.
članak 11., stavak 4., prvi podstavak	–	članak 10., stavak 4., prvi podstavak
članak 11. stavak 4. drugi podstavak uvodni dio	–	članak 10. stavak 4. drugi podstavak uvodni dio
članak 11. stavak 4. drugi podstavak točka (a)	–	članak 10. stavak 4. drugi podstavak točka (a)
članak 11. stavak 4. drugi podstavak točka (b)	–	–
članak 11. stavak 4. drugi podstavak točka (c)	–	članak 10. stavak 4. drugi podstavak točka (b)
članak 11. stavak 4. treći i četvrti podstavak	–	članak 10. stavak 4. treći i četvrti podstavak
članak 11. stavak 5.	članak 11. stavak 4.	članak 10. stavak 5.
članak 11. stavak 6.	članak 11. stavak 5.	članak 10. stavak 6.
članak 11. stavak 7.	članak 11. stavak 6.	članak 10. stavak 7.
članak 11. stavak 8.	članak 11. stavak 7.	članak 10. stavak 8.
članak 11. stavak 9.	članak 11. stavak 8.	članak 10. stavak 9.
članak 12. stavak 1. prvi podstavak	članak 12. stavak 1. prvi podstavak	članak 11. stavak 1. prvi podstavak
članak 12. stavak 1. drugi podstavak	–	članak 11. stavak 1. drugi podstavak

članak 12. stavak 1. treći podstavak	članak 12. stavak 1. drugi podstavak	članak 11. stavak 1. treći podstavak
–	–	članak 11. stavak 1. četvrti podstavak
članak 12. stavak 2.	članak 12. stavak 2.	članak 11. stavak 2.
članak 12. stavak 3.	članak 12. stavak 3.	članak 11. stavak 3.
članak 12. stavak 4.	članak 12. stavak 4.	članak 11. stavak 4.
–	–	članak 12. stavak 1.
–	–	članak 12. stavak 2.
–	–	članak 12. stavak 3.
članak 13. stavak 1.	–	–
–	–	članak 13. (naslov)
–	–	članak 13. stavak 1. prvi podstavak uvodni tekst
članak 13. stavak 2. prvi podstavak	–	članak 13. stavak 1. točka (a)
–	članak 13. stavak 2.	članak 13. stavak 1. točka (b)
–	–	članak 13. stavak 1. točke (c) i (d)
članak 13. stavak 2. drugi podstavak	–	–
članak 13. stavak 2. treći podstavak	–	članak 13. stavak 2.
–	članak 13. stavak 1.	članak 14. stavak 1.
–	članak 13. stavak 4.	–
–	članak 13. stavak 5.	–
članak 13. stavak 3.	članak 13. stavak 6.	članak 14. stavak 2.
članak 13. stavak 4.	–	–
članak 13. stavak 5.	–	–

članak 13. stavak 6.	članak 13. stavak 3.	–
članak 13. stavak 7.	–	članak 14. stavak 3.
članak 14. stavak 1.	članak 14. stavak 1.	članak 15. stavak 1.
članak 14. stavak 2.	članak 14. stavak 2.	članak 15. stavak 2.
članak 14. stavak 3.	članak 14. stavak 3.	članak 15. stavak 3.
članak 14.a stavak 1.	članak 15. stavak 3.	članak 16. stavak 1.
članak 14.a stavak 2.	članak 15. stavak 1.	članak 16. stavak 2.
članak 14.a stavak 3.	članak 16.	članak 16. stavak 3.
članak 14.a stavak 4.	članak 15. stavak 2.	–
članak 14.a stavak 5.	članak 17.	–
–	–	članak 17.
članak 15.	–	članak 17.
članak 16.	članak 18.	članak 18.
Prilog I.	–	Prilog I. dio A
–	Prilog I.	Prilog I. dio B
Prilog II. dio A	–	Prilog II. dio A
Prilog II. dio B	–	–
Prilog II. dio C	–	Prilog II. dio B
–	Prilog II.	Prilog III.
–	–	Prilog IV.
–	–	Prilog V.