

Bruxelles, 14. prosinca 2018.
(OR. en)

15615/18

**Međuinstitucijski predmet:
2018/0143(COD)**

**CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353**

NAPOMENA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. preth. dok.:	14874/18
Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO ₂ za nova teška vozila – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je donijela prijedlog 17. svibnja 2018. Predloženom Uredbom žele se utvrditi emisijske norme CO₂ za nova teška vozila i time pomoći državama članicama u postizanju svojih ciljanih vrijednosti smanjenja emisija u skladu s Uredbom (EU) 2018/842 („Uredba o raspodjeli tereta”) koje se odnose na emisije iz sektorâ koji su izvan područja primjene sustava EU-a za trgovanje emisijama.

2. Prijedlogom uredbe utvrđuje se sveukupna ciljana vrijednost smanjenja emisija CO₂ od 15 % za vozni park novih teških vozila EU-a od 2025. nadalje u usporedbi s razinama emisija u 2019., te ambiciozni cilj smanjenja od barem 30 % od 2030. nadalje. U skladu s prijedlogom, konačna ciljana vrijednost od 2030. nadalje bit će potvrđena nakon preispitivanja koje se treba provesti 2022. Nadalje, predlaže se da bi u sklopu preispitivanja područje primjene normi trebalo proširiti na manje kamione, autobuse i prikolice. Ciljane vrijednosti emisija za CO₂ ne primjenjuju se na namjenska vozila poput građevinskih kamiona, kamiona za odvoz smeća i miješalica za beton.
3. Kako bi se pružili poticaji za razvoj i upotrebu vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV-ovi) na tržištu EU-a na koje se još ne bi primjenjivale ciljane vrijednosti za emisije CO₂ u okviru predložene Uredbe, predlaže se sustav „posebnih olakšica” u okviru kojega bi se pri izračunu specifičnih emisija proizvođača takva vozila računala kao više od jednog vozila. Na posebne olakšice primjenjivale bi se unaprijed utvrđene gornje granice kako se ne bi narušilo ostvarivanje okolišnih ciljeva Uredbe.
4. Radi promicanja troškovno učinkovite provedbe prijedlogom se predviđa akumuliranje i zaduživanje dugova i bonusa CO₂. U slučaju nepridržavanja ciljanih vrijednosti za emisije CO₂ predviđa se financijska kazna u obliku doplate za prekomjerne emisije. Nadalje, prijedlogom su predviđene mjere kako bi se osiguralo da proizvođači stavljaju na raspolaganje pouzdane i reprezentativne podatke o emisijama CO₂ i potrošnji goriva.
5. Vijeće (okoliš) 9. listopada 2018. održalo je raspravu o politikama o dvama ključnim pitanjima prijedloga: predloženim ciljevima i predloženim sustavom poticaja za vozila s nultim i niskim emisijama.
6. Europski parlament na plenarnoj sjednici 14. studenoga 2018. glasovanjem je usvojio svoje amandmane na prijedlog Komisije (s 373 glasova za, 285 glasova protiv i 16 suzdržanih).
7. Nakon detaljne rasprave o prijedlogu na tehničkoj razini Odbor stalnih predstavnika (Coreper) 7. prosinca 2018. ispitao je prijedlog na temelju kompromisnog teksta predsjedništva¹.

¹ Dokument 14874/18.

8. Na osnovi rasprave u okviru Corepera predsjedništvo je pripremio neznatno prilagođen kompromisni tekst kao temelj za raspravu na sastanku Vijeća za okoliš 20. prosinca, čija je svrha postizanje općeg pristupa o prijedlogu. Revidirani kompromisni tekst predsjedništva naveden je u Prilogu ovoj napomeni.

II. TRENUTAČNO STANJE

9. Glavna otvorena pitanja u vezi s prijedlogom odnose se na ciljane vrijednosti za 2025. i 2030. te poticaje za ZLEV-ove.

- U pogledu ciljanih vrijednosti stajališta delegacija podijeljena su između onih koje podupiru ciljane vrijednosti koje je predsjedništvo predložilo, a kojima se slijedi pristup početnog prijedloga Komisije, te onih koji zagovaraju ambicioznije ciljane vrijednosti. Točnije, niz delegacija predložio je da bi ciljanu vrijednost za 2030. trebalo utvrditi na razini od 30 % ili višoj od toga kao i to da bi trebala biti obvezujuća te da bi se pri njezinu revidiranju u preispitivanju 2022. mogla jedino povećati. Nekoliko delegacija također podupire povećanje predložene ciljane vrijednosti za 2025. na 20 %.
- Što se tiče izbora sustava poticaja za razvoj i upotrebu ZLEV-ova, na zahtjev velikog broja delegacija predsjedništvo je u kompromisnom tekstu podnesenome Coreperu odlučilo isključiti autobuse iz sustava poticaja. Nekoliko delegacija protivi se njihovu isključenju. Usto, neke delegacije predlažu da se sustav posebnih olakšica od 2025. nadalje zamijeni sustavom utemeljenim na referentnim vrijednostima za godišnju prodaju ZLEV-ova s gornjom granicom od 3 %. Neke druge delegacije izrazile su potporu trenutačnom kompromisnom prijedlogu predsjedništva u skladu s kojim bi se uvođenje sustava referentnih vrijednosti od 2025. nadalje smatralo dijelom preispitivanja.

10. Na sastanku Corepera niz delegacija podržao je ponovno uvođenje upućivanja na skupove dužih i težih vozila, odnosno modularne koncepte (Europski modularni sustav (EMS)). Ostali prijedlozi koji su donekle podržani na sastanku Corepera uključuju sljedeće: smanjenje razine kazni primjenjivih u razdoblju do 2025., razmatranje i sintetičkih i alternativnih goriva u preispitivanju s obzirom na sustav poticaja te zamjenjivanje trenutačno predložene definicije vozilâ s niskim emisijama graničnom vrijednošću specifičnom za podskupinu kojom se u obzir uzimaju specifične emisije skupine.

Nakon rasprave na sastanku Corepera predsjedništvo je zadržalo izmjene iz prethodnog kompromisnog prijedloga, ali predlaže dodatak uvodnoj izjavi 34. u pogledu preispitivanja koje se odnosi na modularne i intermodalne koncepte².

III. ZAKLJUČCI

Vijeće (okoliš) poziva se da riješi otvorena pitanja 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.

² Osim toga, unesene su određene izmjene tehničke naravi.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 595/2009

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora³,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁴,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) u Komunikaciji Komisije: „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema nestanku. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćujućih tvari u zrak iz prometa koje štete našem zdravlju.

³ SL C , , str. .

⁴ SL C , , str. .

- (2) Nakon te Komunikacije Komisija je donijela dva paketa za mobilnost u svibnju⁵ i studenome 2017⁶. U tim se paketima utvrđuje pozitivni program također usmjeren na osiguravanje neometanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve.
- (3) Ova je Uredba dio trećeg paketa za mobilnost Komisije pod nazivom „Europa u pokretu” koji se nastavlja na Komunikaciju Komisije naslovljenu „Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju: Obnovljena strategija industrijske politike EU-a”⁷, a osmišljen je kako bi se dovršio proces kojim se Uniji omogućuje da u potpunosti iskoristi prednosti modernizacije i dekarbonizacije mobilnosti. Cilj ovog trećeg paketa za mobilnost jest povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići čišći sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. To će zahtijevati potpunu predanost Unije, država članica i dionika, a osobito jačanje napora za smanjenje emisija CO₂ i onečišćenja zraka.
- (4) Ovom se Uredbom, zajedno s emisijskim normama CO₂ za osobne automobile i laka gospodarska vozila⁸, utvrđuje jasan put za smanjenje emisija CO₂ u sektoru cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanji razina domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje 40 % u odnosu na 1990., podržanom u zaključcima sastanka Europskog vijeća održanog 23. i 24. listopada 2014. te odobrenom od strane Vijeća 6. ožujka 2015. kao planiranom nacionalno utvrđenom doprinosu Unije u okviru Pariškog sporazuma [...].

⁵ Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve, COM(2017) 283 final.

⁶ 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.

⁷ Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju: Obnovljena strategija industrijske politike EU-a, COM(2017) 0479 final.

⁸ Uredba (EU) br. .../... Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007, (SL L, ..., ..., str.).

- (5) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. podržano je smanjenje emisija stakleničkih plinova od 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu 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. Budu li se emisije iz cestovnog prometa još povećale, poništiti će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.
- (6) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. naglašena je važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizika povezanih s ovisnošću prometnog sektora o fosilnim gorivima primjenom sveobuhvatnog i tehnološki neutralnog pristupa promicanju energetske učinkovitosti i smanjenja emisija u prometu, prijevozu na električni pogon i obnovljivim izvorima energije u prometu i nakon 2020.
- (7) Energetska učinkovitost kojom se doprinosi ograničavanju potražnje jedna je od pet usko povezanih međusobno nadopunjujućih dimenzija utvrđenih u komunikaciji Komisije o „Strategiji energetske unije”⁹ čiji je cilj da se potrošačima u Uniji pruži sigurna, održiva, konkurentna i pristupačna energija. U Komunikaciji se navodi da, iako svi gospodarski sektori moraju poduzeti mjere kako bi učinkovitije trošili energiju, promet ima golem potencijal za veću energetska učinkovitost [...].
- (8) Emisije CO₂ iz teških vozila, uključujući kamione i autobuse, čine oko 6 % ukupnih emisija CO₂ u Uniji i oko 25 % ukupnih emisija CO₂ u cestovnom prometu. Bez poduzimanja daljnjih mjera, očekuje se rast udjela emisija iz teških vozila od oko 9 % između 2010. i 2030. Trenutačno u pravu Unije nisu propisani zahtjevi za smanjenje CO₂ iz teških vozila.

⁹ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru, Odboru regija te Europskoj investicijskoj banci: Okvirna strategija za otpornu energetska uniju s naprednom klimatskom politikom, COM(2015) 80 final.

- (9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenom smanjenju emisija stakleničkih plinova. Tim normama potaknut će se tehnološke inovacije za uštedu goriva te doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije.
- (10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te da treba očuvati visoko funkcionalno zajedničko tržište i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila, primjereno je odrediti emisijske norme CO₂ za teška vozila na razini Unije. Normama [...] se ne bi trebalo dovoditi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.
- (11) Pri utvrđivanju razina smanjenja koje bi vozni park teških vozila Unije trebao postići u obzir se treba uzeti djelotvornost tih razina smanjenja za troškovno učinkovit doprinos smanjenju emisija iz sektora obuhvaćenih [...] Uredbom [...] (EU) br. 2018/842¹⁰ do 2030., nastale troškove i uštede za društvo, proizvođače, prijevoznike i potrošače te izravni i neizravni utjecaj na zapošljavanje i inovacije te ostvarene popratne koristi u pogledu poboljšane energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka.

¹⁰ Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013, SL L 156, 19.6.2018., str. 26–42.

- (12) U okviru provedbe Uredbe (EZ) br. 595/2009¹¹ uveden je novi postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva pojedinačnih teških vozila. Uredbom Komisije (EU) 2017/2400¹² propisana je metodologija na temelju alata VECTO kojom se mogu simulirati emisije CO₂ i potrošnja goriva teških vozila. Metodologija omogućuje uzimanje u obzir raznolikosti sektora teških vozila i visoku razinu prilagodbe pojedinačnih vozila. U prvom se koraku, od 1. srpnja 2019., emisije CO₂ utvrđuju za četiri skupine teških vozila koje su izvor od 65 % do 70 % svih emisija CO₂ iz voznog parka teških vozila Unije.
- (13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela primjena novih tehnologija kojima se povećava učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, kontinuirano će se i pravovremeno ažurirati.
- (14) Podaci o emisijama CO₂ utvrđeni na temelju Uredbe (EU) 2017/2400 trebali bi se pratiti u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća¹³. Ti podaci trebali bi biti osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za četiri skupine teških vozila Unije s najvećom razinom emisija, kao i za određivanje prosječnih specifičnih emisija proizvođača tijekom određenog razdoblja izvješćivanja.

¹¹ Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ.

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

¹³ Uredba (EU) br. 2018/956 o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima, SL L 173, 9.7.2018, str.1.

- (15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO₂ tih teških vozila koja su novoregistrirana u razdoblju od 1. srpnja 2019. do 30. lipnja 2020. u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Ciljanu vrijednost smanjenja od 30 % za 2030. [...] trebalo bi smatrati ambicioznom, a konačnu ciljanu vrijednost za 2030. nadalje trebalo bi potvrditi nakon preispitivanja u 2022. jer postoje brojne neizvjesnosti u vezi s primjenom naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne. Ako povećanje ciljane vrijednosti za 2030. ne bude potvrđeno, trebala bi se i dalje primjenjivati ciljana vrijednost smanjenja utvrđena za 2025. nadalje.
- (15a) Kako bi se osigurala pouzdanost referentnih emisija CO₂ u odnosu na povećanje emisija CO₂ vozila nepotrebnim postupovnim sredstvima, koje ne bi bile reprezentativne u situaciji u kojoj su emisije CO₂ već regulirane, primjereno je osigurati metodologiju kojom se referentne emisije prema potrebi mogu ispraviti.
- (16) Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija utemeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i srednjoročnom postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO₂ zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO₂ u usporedbi s dizelskim vozilima. Potencijal za smanjenje emisija CO₂ iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO. Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NO_x i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.
- (17) Pri izračunu referentnih emisija [...] koje su osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za 2025. i 2030., trebalo bi uzeti u obzir očekivani potencijal za smanjenje emisija [...] voznog parka teških vozila. Stoga je primjereno iz izračuna isključiti namjenska vozila, kao što su vozila za prikupljanje otpada ili izvođenje građevinskih radova. Ona prelaze relativno malo kilometara i voze se na posebne načine pa se tehničke mjere za smanjenje emisija CO₂ i potrošnje goriva ne čine troškovno učinkovitima u usporedbi s mjerama za teška vozila kojima se dostavlja roba.

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

- (21) Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴.
- (22) Za potrebe izračunavanja prosječnih specifičnih emisija jednog proizvođača, sva teška vozila s niskom i nultom razinom emisija trebalo bi stoga računati više puta, što će rezultirati smanjenjem prosječnih specifičnih emisija tog proizvođača. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO₂ vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje okolišnih ciljeva, na dobiveno bi se smanjenje trebala primjenjivati gornja granica.
- (23) Teška vozila s niskim emisijama trebalo bi poticati samo ako su im emisije CO₂ niže od otprilike polovice prosjeka emisija CO₂ iz cijelog voznog parka Unije u 2025. To je u skladu s pristupom za laka vozila i potaknulo bi inovacije u tom području.
- (24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione [...] koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. [...] Kako bi poticaji za različite vrste vozila bili uravnoteženi, smanjenje prosječnih specifičnih emisija jednog proizvođača nastalo upotrebom manjih kamiona [...] s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti.

¹⁴ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU [COM(2017) 653 final] (SL L 120, 15.5.2009., str. 5).

- (25) Radi promicanja troškovno učinkovite provedbe zahtjeva za smanjenje CO₂, uzimajući pritom u obzir promjene u sastavu voznog parka i emisija tijekom godina, proizvođači bi trebali imati mogućnost nadoknaditi podbačaj u ostvarenju ciljanih vrijednosti specifičnih emisija u jednoj godini s prebačajem u drugoj.
- (26) Kako bi se proizvođače potaknulo na brza smanjenja, proizvođač čije su prosječne specifične emisije ispod trenda smanjenja emisija definiranog referentnim emisijama [...] i ciljane vrijednosti za 2025. trebao bi imati mogućnost akumuliranja emisijskih bonusa kako bi ostvario sukladnost s ciljanim vrijednostima u 2025. Slično tome, proizvođač čije su prosječne specifične emisije ispod trenda smanjenja emisija između ciljane vrijednosti za 2025. i ciljane vrijednosti primjenjive od 2030. nadalje, trebao bi imati mogućnost akumuliranja tih emisijskih bonusa radi postizanja sukladnosti s ciljanim vrijednostima za razdoblje od 1. srpnja 2025. do 30. lipnja 2030.
- (27) U slučaju nesukladnosti s ciljanom vrijednosti specifičnih emisija u bilo kojem od dvanaestomjesečnih razdoblja koja počinju od 1. srpnja 2025. do 30. lipnja 2030., proizvođač bi također trebao imati mogućnost prikupljanja ograničenog emisijskog duga. Međutim, proizvođači bi do 30. lipnja 2030. trebali podmiriti sve preostale emisijske dugove.
- (28) Emisijske bonuse i dugove trebalo bi razmatrati samo za potrebe utvrđivanja sukladnosti proizvođača s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija, a ne kao imovinu koja se može prenijeti ili koja podliježe fiskalnim mjerama.
- (29) Komisija bi trebala nametnuti novčane kazne u obliku doplate za prekomjerne emisije ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača, uzimajući u obzir emisijske bonuse i dugove. Dopлата bi trebala biti veća od prosječnih marginalnih troškova tehnologija potrebnih za ispunjavanje ciljeva kako bi se proizvođačima dao dovoljan poticaj za poduzimanje mjera za smanjivanje specifičnih emisija CO₂ iz teških vozila. Iznose doplata trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije. Metodologiju prikupljanja doplata trebalo bi utvrditi provedbenim aktom, uzimajući u obzir metodologiju donesenu na temelju Uredbe (EZ) br. 443/2009.

- (30) Potrebno je uvesti pouzdan mehanizam za postizanje sukladnosti kojim bi se jamčilo ostvarivanje ciljanih vrijednosti u okviru ove Uredbe. Obveze proizvođača da dostavljaju točne podatke na temelju Uredbe (EU) br. 2018/956 i administrativne kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljanim vrijednostima u skladu s tom Uredbom.
- (31) Za smanjenje emisija CO₂ na temelju te Uredbe od presudne je važnosti to da su emisije CO₂ teških vozila u upotrebi sukladne vrijednostima utvrđenima na temelju Uredbe (EZ) br. 595/2009 i njezinih provedbenih mjera. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ teških vozila u upotrebi.
- (32) Komisija bi stoga trebala imati ovlasti da pripremi i uvede postupak provjere sukladnosti u upotrebi teških vozila na tržištu s obzirom na emisije CO₂. Za to bi trebalo izmijeniti Uredbu (EZ) br. 595/2009.
- (33) Djelotvornost ciljanih vrijednosti utvrđenih u ovoj Uredbi u smanjivanju emisija CO₂ uvelike ovisi o reprezentativnosti metodologije za određivanje emisija CO₂. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)¹⁵ o lakim vozilima u slučaju teških vozila također je primjereno uspostaviti mehanizam za procjenu reprezentativnosti za stvarne uvjete vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđenih na temelju Uredbe (EU) 2017/2400. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka i, prema potrebi, izradi postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za te procjene.

¹⁵ Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO₂ iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

- (34) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO₂ utvrđenih ovom Uredbom, a osobito razinu smanjenja koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO₂ za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe ove Uredbe, ta ocjena također bi trebala uključivati teška vozila i skupove vozila, uzimajući u obzir [...] masu i dimenzije primjenjive u nacionalnom prometu, primjerice modularne i intermodalne koncepte, te ujedno pritom ocjenjujući moguće aspekte sigurnosti i učinkovitosti, intermodalne, okolišne, infrastrukturne i povratne učinke kao i geografski položaj država članica.
- (35) Kako bi se osiguralo da su specifične emisije CO₂ teških vozila reprezentativne i u cijelosti ažurirane, u ovoj Uredbi trebale bi se odražavati izmjene Uredbe (EZ) br. 595/2009 i njezinih provedbenih propisa. Komisija bi u tu svrhu trebala imati ovlasti za određivanje metodologije za definiranje reprezentativnog teškog vozila za svaku podskupinu vozila na temelju kojeg bi trebalo procjenjivati promjene specifičnih emisija CO₂.
- (36) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti iz članka 8. stavka 3, članka 9. stavka 3., članka 11. stavka 3. i članka 12. stavka 2. trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶.

¹⁶ 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.).

- (37) Radi dopune ili izmjene elemenata odredaba ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi prilagodbe referentnih emisija CO₂ [...] i izmjena priloga [...] ovoj Uredbi u pogledu određenih tehničkih parametara, među ostalim pondera namjenskih profila, korisnog tereta i godišnje kilometraže te faktorâ prilagodbe korisnog tereta. Osobito je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016¹⁷. Konkretno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi sve dokumente primiti istodobno kad i stručnjaci iz država članica, a njihovi bi stručnjaci trebali sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije o pripremi delegiranih akata.
- (38) Budući da države članice ne mogu dostatno ostvariti ciljeve ove Uredbe, tj. utvrditi emisijske norme CO₂ za nova teška vozila, nego se, zbog njihova opsega i učinaka, oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

¹⁷ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.
Predmet i cilj*

Kako bi se pridonijelo ostvarenju cilja Unije u pogledu smanjenja njezinih emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na razinu iz 2005. u sektorima obuhvaćenima člankom 2. Uredbe (EU) br. 2018/842 u svrhu ostvarenja ciljeva Pariškog sporazuma i kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta, ovom se Uredbom utvrđuju emisijske norme CO₂ za nova teška vozila na temelju kojih se specifične emisije CO₂ voznog parka novih teških vozila Unije moraju smanjiti u odnosu na referentne emisije CO₂ kako slijedi:

- (a) za razdoblja izvješćivanja za godinu 2025. nadalje za 15 %,
- (b) za razdoblja izvješćivanja za godinu 2030. i kasnije za najmanje 30 %, ako je to potvrđeno nakon preispitivanja predviđenoga člankom 13.

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

*Članak 2.
Područje primjene*

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

- (c) tegljači s osovinskom konfiguracijom 4x2 i najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 16 tona;
- (d) tegljači s osovinskom konfiguracijom 6x2.

Također se, za potrebe članka 5. i točke 2.3. Priloga I., primjenjuje na [...] vozila kategorije N koja nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 510/2011 i ne odgovaraju karakteristikama u točkama od (a) do (d).

Prethodno navedene kategorije vozila odnose se na kategorije vozila kako su definirane u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁸.

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

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

3. Komisija putem provedbenih akata donosi poseban postupak za utvrđivanje vozila koja su certificirana kao namjenska vozila na temelju Uredbe (EZ) br. 595/2009 i njezinih provedbenih mjera, ali nisu registrirana kao takva, te primjenjuje ispravke godišnjih prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača kako bi se uzela u obzir ta vozila, počevši od razdoblja izvješćivanja za 2021. te za svako naredno razdoblje izvješćivanja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

¹⁸ Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

Članak 3.
Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „referentne emisije CO₂” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija u referentnom razdoblju iz članka 1. koje su ispustila nova teška vozila u svakoj podskupini vozila, uz iznimku namjenskih vozila, utvrđenih u skladu s točkom 3. Priloga I.;
- (b) „specifične emisije” znači emisije CO₂ pojedinačnog teškog vozila utvrđene u skladu s točkom 2.1. Priloga I.;
- (ba) „razdoblje izvješćivanja za godinu Y” znači razdoblje od 1. srpnja godine Y do 30. lipnja godine Y+1;
- (c) „prosječne specifične emisije” znači prosječna vrijednost specifičnih emisija koje su ispustila nova teška vozila nekog proizvođača u određenom razdoblju izvješćivanja utvrđenom u skladu s točkom 2.7. Priloga I.;
- (d) „ciljana vrijednost specifičnih emisija” znači ciljana vrijednost pojedinačnog proizvođača koja se izražava u g/tkm i svake godine utvrđuje za prethodno razdoblje izvješćivanja u skladu s točkom 4. Priloga I.;
- (e) „kamion s nadogradnjom” znači kamion koji nije konstruiran ili izrađen za vuču poluprikolice”;
- (f) „tegljač” znači vučno vozilo koje je konstruirano i izrađeno isključivo ili prvenstveno za vuču poluprikolica;
- (g) „podskupina vozila” znači grupiranje vozila, kako je definirano u točki 1. Priloga I., koja ispunjavaju karakterističan zajednički skup tehničkih kriterija bitnih za utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva tih vozila;

- (h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo [...] za koje su se emisije CO₂ i potrošnja goriva utvrđivali, u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile koji nisu definirani u točki 2.1. Priloga I. ovoj Uredbi;
- (i) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koji su dužni dostaviti podatke koji se odnose na sva nova teška vozila na temelju članka 5. Uredbe (EU) 2018/956 ili, ako je riječ o teškim vozilima s nultim emisijama, osoba ili tijelo koji su odgovorni homologacijskom tijelu za sve aspekte homologacije tipa vozila kao cjeline ili pojedinačnog odobrenja u skladu s Direktivom 2007/46/EZ i za sukladnost proizvodnje;
- (j) „teško vozilo s nultim emisijama” znači teško vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem ili s motorom s unutarnjim izgaranjem koje ispušta manje od 1 g CO₂/kWh, utvrđeno na temelju Uredbe (EZ) br. 595/2009 i njezinih provedbenih mjera, ili koje ispušta manje od 1 g CO₂/km, utvrđeno na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007 i njezinih provedbenih mjera;
- (k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 350 g CO₂/km kako je utvrđeno na temelju točke 2.1. Priloga I.;
- (l) „namjenski profil” znači kombinacija ciljanog brzinskog ciklusa, vrijednosti korisnog tereta, konfiguracije nadogradnje ili prikolice i drugih parametara, ako su primjenjivi, koja odražava specifičnu upotrebu vozila na temelju koje se utvrđuju službene vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva teškog vozila;
- (m) „ciljani brzinski ciklus” znači opis brzine vozila koju vozač želi postići ili na koju je vozač ograničen zbog prometnih uvjeta kao funkcija prijedene udaljenosti pojedinačne vožnje;
- (n) „korisni teret” znači masa robe ili osoba koje vozilo prevozi u različitim okolnostima.

Članak 4.
Prosječne specifične emisije proizvođača

Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja putem provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm za prethodno razdoblje izvješćivanja, uzimajući u obzir sljedeće:

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

Prosječne specifične emisije izračunavaju se u skladu s točkom 2.7. Priloga I.

Članak 5.
Teška vozila s nultim i niskim emisijama

1. Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja putem provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija iz članka 4. točke (b) za prethodno razdoblje izvješćivanja.

Za faktor nultih i niskih emisija uzima se u obzir broj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihove emisije CO₂ u voznom parku proizvođača u razdoblju izvješćivanja, uključujući vozila s nultim emisijama iz kategorija navedenih u članku 2. stavku 1. drugom podstavku, kao i namjenska vozila s nultim i niskim emisijama.

Faktor nultih i niskih emisija izračunava se u skladu s točkom 2.3. Priloga I.

2. Za potrebe stavka 1. broj teških vozila s nultim i niskim emisijama računa se na sljedeći način:
 - (a) teško vozilo s nultim emisijama računa se kao dva vozila;
 - (b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO₂ i graničnoj vrijednosti emisija od 350 g CO₂/km.
3. Faktor nultih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 3 %. Doprinos teških vozila s nultim emisijama iz kategorija iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka tom faktoru smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 1,5 %.

Članak 6.

[...] Ciljana vrijednost specifičnih emisija proizvođača

Komisija od 1. srpnja 2026. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja putem provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje ciljanu vrijednost specifičnih emisija za prethodno razdoblje izvješćivanja. Ciljana vrijednost specifičnih emisija zbroj je umnožaka sljedećih vrijednosti za sve podskupine vozila:

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

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

*Članak 7.
Emisijski bonusi i dugovi*

1. Za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s njegovim ciljanim vrijednostima specifičnih emisija u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2029. u obzir se uzimaju emisijski bonusi ili dugovi koji odgovaraju broju novih teških vozila, uz iznimku namjenskih vozila, proizvođača u razdoblju izvješćivanja, pomnoženi s razlikom između:
- (a) trenda smanjenja emisija CO₂ iz stavka 2. i prosječnih specifičnih emisija proizvođača, ako je razlika pozitivna („emisijski bonusi”);
 - (b) prosječnih specifičnih emisija i ciljane vrijednosti specifičnih emisija proizvođača, ako je ta razlika pozitivna („emisijski dugovi”).

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

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

Emisijski bonusi i dugovi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2028. prenose se, ako postoje, iz jednog razdoblja izvješćivanja u drugo do razdoblja izvješćivanja za 2029., kada se svi preostali emisijski dugovi moraju podmiriti.

2. Trend smanjenja emisija CO₂ [...] utvrđuje se za svakog proizvođača u skladu s točkom 5.1. Priloga I., na temelju linearnog trenda između referentnih emisija CO₂ iz članka 1. drugog stavka i [...] ciljane vrijednosti određene za razdoblje izvješćivanja za 2025. navedene u točki (a) prvog stavka tog članka, te između [...] ciljane vrijednosti za razdoblje izvješćivanja za 2025. i ciljane vrijednosti primjenjive od razdoblja izvješćivanja za 2030. nadalje.

Članak 8.

Sukladnost s ciljanim vrijednostima specifičnih emisija

1. Ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača na temelju stavka 2. za određeno razdoblje izvješćivanja od 2025. nadalje, Komisija zaračunava doplatu za prekomjerne emisije izračunatu u skladu sa sljedećom formulom:
- (doplata za prekomjerne emisije) = (prekomjerne emisije x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)
2. Smatra se da proizvođač ima prekomjerne emisije u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
- (a) ako tijekom bilo kojeg razdoblja izvješćivanja za godine od 2025. do 2028. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1.;
- (b) ako tijekom razdoblja izvješćivanja za 2029. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi nulu;
- (c) od razdoblja izvješćivanja za 2030. nadalje, ako prosječne specifične emisije proizvođača prelaze ciljanu vrijednost specifičnih emisija.
- Ciljana vrijednost specifičnih emisija za određeno razdoblje izvješćivanja izračunava se u skladu s točkom 6. Priloga I.
3. Komisija putem provedbenih akata određuje način prikupljanja doplata za prekomjerne emisije iz stavka 1. [...]. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.