

Bruxelles, 20. prosinca 2018.
(OR. en)

15828/18

Međuinstitucijski predmet:
2018/0143(COD)

CLIMA 273
ENV 940
TRANS 672
MI 1034
CODEC 2432

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	15615/18
Br. dok. Kom.:	8922/1/18 REV 1
Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO ₂ za nova teška vozila – opći pristup

Za delegacije se u informativne svrhe u prilogu nalazi tekst u vezi s kojim je Vijeće (okoliš) na sastanku 20. prosinca 2018. postiglo dogovor o općem pristupu o navedenom prijedlogu.

Promjene u odnosu na prethodnu verziju teksta (dokument 15615/18), koje proizlaze iz rasprave u Vijeću, označene su **podebljanim i podcrtanim slovima**. Prethodne izmjene u odnosu na Prijedlog Komisije podcrtane su. Izbrisani tekst označen je s [...].

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 odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

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.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

- (2) Nakon te Komunikacije Komisija je donijela dva paketa za mobilnost u svibnju³ i studenome 2017⁴. 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”⁵, 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 vozila⁶, 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 [...].

³ Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve, COM(2017) 283 final.

⁴ 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.

⁵ Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju: Obnovljena strategija industrijske politike EU-a, COM(2017) 0479 final.

⁶ 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”⁷ 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.

⁷ 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. 2018/842⁸ 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.

⁸ 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. 595/2009⁹ uveden je novi postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva pojedinačnih teških vozila. Uredbom Komisije (EU) 2017/2400¹⁰ 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 Vijeća¹¹. 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.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ 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. **Također je potrebno utvrditi ciljanu vrijednost smanjenja za razdoblje od 2030. nadalje. Tu ciljanu vrijednost trebalo bi primijeniti osim ako se ne odluči drukčije na temelju** preispitivanja koje se treba provesti 2022. [...].
- (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 Vijeća¹².
- (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.

¹² 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. Doplata 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)¹³ 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.

¹³ 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 Vijeća¹⁴.

¹⁴ 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 2016¹⁵. 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.

¹⁵ 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 [...] 30 %, osim ako se ne odluči drukčije na temelju 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 Vijeća¹⁶.

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.

¹⁶ 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 ispuštala 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 ispuštala 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 prijeđene 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. i 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:

(a) za razdoblje od 2025. do 2029.

$$\text{(doplata za prekomjerne emisije)} = \frac{\text{(prekomjerne emisije} \times 4\,000 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm)}}{\text{EUR/gCO}_2\text{/tkm}}$$

(b) od 2030. nadalje

$$\text{(doplata za prekomjerne emisije)} = \text{(prekomjerne emisije} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2\text{/tkm)}$$

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.
4. Iznosi doplate za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.

*Članak 9.
Provjera podataka o praćenju*

1. Homologacijska tijela bez odgode izvješćuju Komisiju o odstupanjima emisija CO₂ iz teških vozila u upotrebi od vrijednosti u certifikatima o sukladnosti ili dokumentu za potrošača utvrđenima provjerama provedenima u skladu s postupkom iz [članka 5. stavka 4. točke (1)] Uredbe (EZ) br. 595/2009.
2. Komisija uzima u obzir ta odstupanja za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača.
3. Komisija putem provedbenih akata donosi detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o takvim odstupanjima i za njihovo uzimanje u obzir u izračunima prosječnih specifičnih emisija. Ti [...] provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

*Članak 9.a
Procjena referentnih emisija CO₂*

Komisija putem provedbenih akata donosi postupak za procjenu te, prema potrebi, ispravak referentnih emisija CO₂ kako bi se osiguralo da su reprezentativne kako bi se mogle upotrijebiti kao osnova za izračun ciljanih vrijednosti emisija CO₂ voznog parka EU-a. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

Članak 10.

Objava podataka i performansi proizvođača

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

Popis, za objavu do 30. travnja 2021., mora sadržavati referentne emisije CO₂ iz članka 1.
2. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi prilagodbe referentnih emisija CO₂ iz stavka 1. ovog članka u skladu sa sljedećim:

- (a) ako su ponderi namjenskih profila ili vrijednosti korisnog tereta prilagođene na temelju članka 12. stavka 1. točaka (b) ili (c), u skladu s postupkom utvrđenim u točki 1. Priloga II;
- (b) ako su [...] faktori prilagodbe utvrđeni na temelju članka 12. stavka 2., primjenom tih faktora prilagodbe na referentne emisije CO₂.

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

Članak 11.

Stvarne emisije CO₂ i potrošnja energije

1. Komisija prati i procjenjuje koliko su vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđene u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 reprezentativne za stvarne uvjete. Dužna je osigurati da je javnost obaviještena o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.
2. Komisija u tu svrhu osigurava da se barem sljedeći parametri koji se odnose na stvarne emisije CO₂ i potrošnju energije teških 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) koristan teret;

(e) 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 putem provedbenih akata donosi detaljna pravila o postupku za prikupljanje i obradu podataka iz stavka [...] 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

*Članak 12.
Prilagodbe priloga I. i II.*

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača na temelju članka 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija na temelju članka 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi izmjene sljedećih odredaba utvrđenih u prilogima I. i II.:
- (a) stavke za vrstu kabine i snagu motora utvrđene u tablici 1. Priloga I. i definicije skraćene kabine i produljene kabine navedene u toj tablici;
 - (b) pondera namjenskog profila iz tablice 2. Priloga I.;
 - (c) vrijednosti korisnog tereta iz tablice 3. Priloga I. i faktorâ prilagodbe korisnog tereta iz tablice 1 Priloga II;
 - (d) vrijednosti godišnje kilometraže iz tablice 4. Priloga I.

2. Ako su homologacijski postupci utvrđeni u Uredbi (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama izmijenjeni i drugim izmjenama osim onih predviđenih stavkom 1. točkama (b) i (c) tako da se razina emisija CO₂ reprezentativnih vozila definiranih na temelju ovog stavka poveća ili smanji za više od 5 g CO₂/km, Komisija, u skladu s člankom 10. stavkom 2. točkom (b), prilagođava referentne emisije CO₂ iz članka 10. stavka 1. koje se izračunavaju u skladu s formulom iz točke 2. Priloga II.

3. Komisija putem provedbenih akata [...] utvrđuje metodologiju za određivanje reprezentativnih vozila iz podskupine vozila, uključujući njihove statističke pondere, na temelju čega se utvrđuje prilagodba iz stavka 2. ovog članka, uzimajući u obzir podatke o praćenju koji se dostavljaju na temelju Uredbe (EU) 2018/956 i tehničke karakteristike vozila iz članka 12. stavka 1. Uredbe (EU) 2017/2400. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

Članak 13.
Preispitivanje i izvješćivanje

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO₂ primjenjivoj od 2030. [...] i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO₂ na druge vrste teških vozila uključujući prikolice **i autobuse te uvođenju obvezujućih ciljanih vrijednosti smanjenja emisija za 2035. i 2040. i nadalje za teška vozila.** To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe kojim se posebice razmatra sustav olakšica za CO₂ te primjerenost produljenja primjene tih načina provedbe u 2030. i nakon toga. Nadalje, u izvješću se procjenjuju načini provedbe u pogledu vozila s niskom i nultom razinom emisija, [...] uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ¹⁷ **kao i relevantne parametre i uvjete koji utječu na stavljanje na tržište takvih vozila, [...]** s ciljem da se od 2025. nadalje sustav posebnih olakšica kako je predviđen člankom 5. zamijeni poticajnim mehanizmom utemeljenim na utvrđivanju odgovarajućih referentnih vrijednosti za godišnju prodaju teških vozila s nultim i niskim emisijama **uz procjenu definicije teških vozila s niskim emisijama i mogućeg razlikovanja prema podskupinama u kombinaciji s ponderima kilometraže i korisnog tereta. Izvješćem se također obuhvaća procjena mogućeg doprinosa smanjenju emisija upotrebom sintetičkih i naprednih alternativnih tekućih i plinovitih goriva iz obnovljivih izvora, uključujući e-goriva, koja se proizvode s pomoću obnovljive energije te koja ispunjavaju kriterije održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova u skladu s Direktivom (EU) 2018/xx [RED II]. Ovom procjenom ujedno će se ocijeniti izvedivost uvođenja mehanizma udruživanja među proizvođačima.** Uz tu se procjenu, prema potrebi, prilaže prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

¹⁷ Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU

*Članak 14.
Postupak odbora*

1. Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene uspostavljen Uredbom (EU) br. .../2018 [Upravljanje]. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

*Članak 15.
Izvršavanje delegiranja ovlasti*

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima ovim člankom.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na [...] razdoblje od [...] pet godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. [...].
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. 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 podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

*Članak 16.
Izmjena Uredbe (EZ) br. 595/2009*

[...] Članak 5. stavak 4. Uredbe br. 595/2009 mijenja se kako slijedi:

(a) točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju električne energije i domete električnog pogona;”

(b) dodaju se točke (l) i (m) kako slijedi:

„(l) postupak provjere, na temelju primjerenih i reprezentativnih uzoraka, jesu li vozila koja su registrirana i stavljena u uporabu usklađena s emisijama CO₂, potrošnjom goriva, potrošnjom električne energije i dometima električnog pogona utvrđenima na temelju ove Uredbe i njezinih provedbenih mjera;

(m) mjerenje i bilježenje u vozilu potrošnje goriva i električne energije motornih vozila te korisnih tereta i kilometraže motornih vozila i prikolica”.

Članak 16.a

Izmjena Uredbe (EU) 2018/956 (HDV M&R)

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

(a) Članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3. Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EZ) br. 595/2009 i [Uredbe o standardima emisija CO₂ za teška vozila].”

(b) Članak 4. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice od 1. siječnja 2019. prate podatke utvrđene u dijelu A Priloga I. u vezi s novim teškim vozilima koja su prvi put registrirana u Uniji.

Počevši od 2020., nadležna tijela država članica do 30. rujna svake godine izvješćuju Komisiju o tim podacima za prethodno razdoblje izvješćivanja od 1. srpnja do 30. lipnja u skladu s postupkom izvješćivanja iz Priloga II.

Što se tiče 2019., podaci dostavljeni 30. rujna 2020. obuhvaćat će podatke koji su se pratili od 1. siječnja 2019. do 30. lipnja 2020.

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

(c) Članak 5. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

Do 30. rujna svake godine, počevši od početnih godina utvrđenih u točki 1. dijela B Priloga I., proizvođači teških vozila u skladu s postupkom izvješćivanja navedenim u Prilogu II. izvješćuju Komisiju o tim podacima za svako novo teško vozilo čiji je datum simulacije u prethodnom razdoblju izvješćivanja od 1. srpnja do 30. lipnja.

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

Datum simulacije datum je o kojem je izviješćeno u skladu s unosom br. 71 u točki 2. dijela B Priloga I.”

(d) Članak 10. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

(e) Prilog II. točka 3.2. zamjenjuje se sljedećim:

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

Članak 16.b

Izmjena Uredbe (EZ) br. 661/2009

Uredba (EZ) br. 661/2009 mijenja se kako slijedi:

(a) U članku 1. dodaje se sljedeći stavak 4.:

„4. homologaciju novih vozila kategorije O s obzirom na njihovu okolišnu učinkovitost.”

(b) U članku 14. stavku 3. dodaju se sljedeće točke (c) i (d):

„(c) mjere za procjenu učinka vozila kategorije O s obzirom na njihov utjecaj na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju električne energije i domete električnog pogona motornih vozila.

(d) tehnički zahtjevi za mjerenje i bilježenje u vozilu korisnih tereta vozila kategorije O.”

*Članak 17.
Stupanje na snagu*

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*

PRILOG I.

Izračun prosječnih specifičnih emisija, prosječnih ciljanih vrijednosti specifičnih emisija i prekomjernih emisija

1. PODSKUPINE VOZILA

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

Tablica 1 – podskupine vozila (sg)

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

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

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

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

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

2. IZRAČUN PROSJEČNIH SPECIFIČNIH EMISIJA PROIZVOĐAČA

2.1. Izračun specifičnih emisija CO₂ novog teškog vozila

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

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

pri čemu je:

$\sum mp$ zbroj za sve namjenske profile *mp* navedenima u tablici 2.,

sg podskupina u koju je uvršteno novo teško vozilo *v* u skladu s odjeljkom 1. ovog Priloga,

$W_{sg,mp}$ ponder namjenskog profila naveden u tablici 2.,

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

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

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

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

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

¹Definicije namjenskog profila

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

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

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

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

pri čemu je:

- $\sum v$ zbroj za sva nova teška vozila proizvođača u podskupini sg , ne računajući sva namjenska vozila u skladu s člankom 4. točkom (a),
- $CO2_v$ specifične emisije CO₂ novog teškog vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.,
- V_{sg} broj novih teških vozila proizvođača u podskupini sg osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a),
- PL_{sg} prosječan korisni teret vozila u podskupini sg kako je utvrđeno u točki 2.5.

2.3. Izračun faktora nultih i niskih emisija iz članka 5.

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

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

pri čemu je:

- V broj novih teških vozila proizvođača osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a),
- V_{conv} broj novih teških vozila proizvođača osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a) i teških vozila s nultim i niskim emisijama,
- V_{zlev} zbroj vrijednosti V_{in} i V_{out} ,

pri čemu je:

$V_{in} = \frac{\sum_v (1 + (1 - CO_{2v}/350))}{\sum_v}$ zbroj za sva nova teška vozila s nultim i niskim emisijama s karakteristikama utvrđenima u članku 2. stavku 1. točkama od (a) do (d),

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

V_{out} ukupni broj teških vozila s nultim emisijama u kategorijama navedenima u članku 2. stavku 1. drugom podstavku pomnožen s 2 i s maksimalnom vrijednošću od 1,5 % vrijednosti V_{conv} .

2.4. Izračun udjela vozila proizvođača u podskupini vozila

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

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

pri čemu je:

V_{sg} broj novih teških vozila proizvođača u podskupini sg osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a),

V broj novih teških vozila proizvođača osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a),

2.5. Izračun prosječne vrijednosti korisnog tereta u podskupini vozila

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

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

pri čemu je:

\sum_{mp} zbroj za sve namjenske profile mp ,

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

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

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

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

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

2.6. Izračun pondera kilometraže i korisnog tereta

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

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

pri čemu je:

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

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

PL_{sg} kako je utvrđen u točki 2.5.,

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

Tablica 4. – Godišnje kilometraže

Vozila podskupine <i>sg</i>	Godišnja kilometraža AM_{sg} (u km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ u g/tkm proizvođača iz članka 4.

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

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

pri čemu je:

\sum_{sg} zbroj za sve podskupine,

$ZLEV$ kako je utvrđen u točki 2.3.,

$share_{,sg}$ kako je utvrđen u točki 2.4.,

MPW_{sg} kako je utvrđen u točki 2.6.,

$avgCO_{2sg}$ kako je utvrđen u točki 2.2.

3. IZRAČUN REFERENTNIH EMISIJA CO₂ IZ ČLANKA 1.

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

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

pri čemu je:

\sum_v zbroj za sva nova teška vozila registrirana tijekom referentnog razdoblja u podskupini *sg*, ne računajući sva namjenska vozila u skladu s člankom 1. drugim podstavkom,

CO_{2v}	specifične emisije CO ₂ vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1., prema potrebi prilagođene na temelju Priloga II.,
rV_{sg}	broj svih novih teških vozila registriranih tijekom <u>referentnog razdoblja</u> u podskupini sg , ne računajući sva namjenska vozila u skladu s člankom 1. drugim podstavkom,
PL_{sg}	prosječan korisni teret vozila u podskupini sg kako je utvrđeno u točki 2.5.

4. IZRAČUN CILJANIH VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA PROIZVOĐAČA IZ ČLANKA 6.

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

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

pri čemu je:

- \sum_{sg} zbroj za sve podskupine,
- $share_{sg}$ kako je utvrđen u točki 4. odjeljka 2.,
- MPW_{sg} kako je utvrđen u točki 6. odjeljka 2.,
- rf ciljana vrijednost smanjenja CO₂ (u %) primjenjiva u određenom razdoblju izvješćivanja,
- rCO_{2sg} kako je utvrđen u odjeljku 3.

5. EMISIJSKI BONUSI I DUGOVI IZ ČLANKA 7.

5.1. Izračun trenda smanjenja emisija CO₂ za emisijske bonuse

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

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO_{2sg}$$

pri čemu je:

- $\sum_{sg} (...)$ zbroj za sve podskupine,
- $share_{sg}$ kako je utvrđen u točki 4. odjeljka 2.,
- MPW_{sg} kako je utvrđen u točki 6. odjeljka 2.,
- rCO_{2sg} kako je utvrđen u odjeljku 3.

pri čemu je:

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

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

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

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

rf_{2025} i rf_{2030} ciljane su vrijednosti smanjenja CO₂ (u %) primjenjiva za razdoblja izvješćivanja za godine 2025. odnosno 2030. [...].

5.2. Izračun emisijskih bonusa i dugova za svako razdoblje izvješćivanja

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

Ako je $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

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

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

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

pri čemu je:

ET_Y	trend emisija proizvođača u <u>razdoblju izvješćivanja za godinu Y</u> utvrđen u skladu s točkom 5.1.,
CO_{2Y}	prosječne specifične emisije u <u>razdoblju izvješćivanja za godinu Y</u> utvrđene u skladu s točkom 2.7.,
T_Y	ciljana vrijednost specifičnih emisija proizvođača u <u>razdoblju izvješćivanja za godinu Y</u> utvrđene u skladu s odjeljkom 4.,
V_Y	broj novih teških vozila proizvođača u <u>razdoblju izvješćivanja za godinu Y</u> osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a).

5.3. Granična vrijednost emisijskog duga

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

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

pri čemu je:

T_{2025} ciljana vrijednost specifičnih emisija proizvođača u razdoblju izvješćivanja za 2025. utvrđena u skladu s odjeljkom 4.,

V_{2025} broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za 2025. osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a).

5.4. Emisijski bonusi prikupljeni prije 2025.

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

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

pri čemu je:

\min manja od dviju vrijednosti između zagrada,

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

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

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

6. UTVRĐIVANJE PREKOMJERNIH EMISIJA PROIZVOĐAČA IZ ČLANKA 8. STAVKA 2.

Vrijednost prekomjernih emisija ($exeCO_{2Y}$) za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja od 2025. nadalje utvrđuje se na sljedeći način, ako je vrijednost pozitivna:

Za razdoblje izvješćivanja za 2025.:

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

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

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO_{2I} - redCO_2 - limCO_2$$

Za razdoblje izvješćivanja za 2029.:

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO_{2J} - redCO_2$$

Za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2030. nadalje:

$$exeCO_{2y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y$$

pri čemu je:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2025.,

$\sum_{I=2025}^Y$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine I od 2025. do godine Y,

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine J od 2025. do godine (Y-1),

$\sum_{J=2025}^{2028}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine J od 2025. do 2028.,

$\sum_{I=2025}^{2029}$ zbroj za razdoblja izvješćivanja za godine I od 2025. do 2029.,

dCO_{2Y} emisijski dugovi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y utvrđeni u skladu s točkom 5.2.,

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

$limCO_2$ granična vrijednost emisijskog duga utvrđena u skladu s točkom 5.3.,

$redCO_2$ smanjenje emisijskog duga za razdoblje izvješćivanja za 2025. utvrđeno u skladu s točkom 5.4.

U svim drugim slučajevima vrijednost prekomjernih emisija $exeCO_{2Y}$ postavlja se na 0.

PRILOG II.

Postupci prilagodbe

1. FAKTORI PRILAGODBE KORISNOG TERETA IZ ČLANKA 12. STAVKA 1. TOČKE (C)

Podložno odredbama iz članka 10. stavka 2. točke (a), za potrebe izračuna referentnih emisija CO₂ iz članka 1. upotrebljavaju se ponderi namjenskih profila i vrijednosti korisnog tereta primjenjivi u razdoblju izvješćivanja kada izmjene iz članka 12. stavka 1. točke (c) počnu proizvoditi učinke za sva nova teška vozila, a emisije CO₂ u g/km teškog vozila v utvrđene za namjenski profil *mp* iz Tablice 2. u točki 2.1. Priloga I. prilagođava se na sljedeći način:

$$CO_{2v,mp} = CO_{2(RP)v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL_{(RP)sg,mp}))$$

pri čemu je:

sg podskupina kojoj vozilo *v* pripada,

$CO_{2(RP)v,mp}$ specifične emisije CO₂ u g/km vozila *v* kako su utvrđene na namjenskom profilu *mp* i utemeljene na [...] podacima o praćenju za referentno razdoblje o kojem se izvješćuje u skladu s Uredbom (EU) br. 2018/956,

$PL_{(RP)sg,mp}$ vrijednost korisnog tereta za vozilo *v* u podskupini *sg* na namjenskom profilu *mp* u referentnom razdoblju, u skladu s tablicom 3. u točki 2.5. Priloga I., u svrhu utvrđivanja [...] podataka o praćenju za referentno razdoblje dostavljenih u skladu s Uredbom (EU) br. 2018/956,

$PL_{sg,mp}$ vrijednost korisnog tereta za vozila u podskupini *sg* na namjenskom profilu *mp* za razdoblje izvješćivanja kada izmjene iz članka 12. stavka 1. točke (c) počnu proizvoditi učinak za sva nova teška vozila, u skladu s tablicom 3. u točki 2.5. Priloga I.,

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

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

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

¹Vidjeti definicije namjenskog profila u točki 1. odjeljka 2. Priloga I.

2. FAKTORI PRILAGODBE IZ ČLANKA 10. STAVKA 2. TOČKE (B)

Podložno odredbama iz članka 10. stavka 2. točke (b), za potrebe izračuna referentnih emisija CO₂ iz članka 1. upotrebljavaju se ponderi namjenskih profila i vrijednosti korisnog tereta primjenjivi u razdoblju izvješćivanja kada izmjene iz članka 12. stavka 1. točke (c) počnu proizvoditi učinak za sva nova teška vozila, a emisije CO₂ u g/km teškog vozila v utvrđene za namjenski profil mp iz točke 2.1. Priloga I. prilagođava se na sljedeći način:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO_2[...]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp})$$

pri čemu je:

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

sg podskupina kojoj vozilo v pripada,

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

$CO_2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ u g/km vozila v kako su utvrđene na namjenskom profilu mp i utemeljene na [...] podacima o praćenju za referentno razdoblje o kojem se izvješćuje u skladu s Uredbom (EU) br. 2018/956,

- $CO_2(RP)_{r,mp}$ specifične emisije CO₂ u g/km reprezentativnog vozila r kako su utvrđene na namjenskom profilu mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama u referentnom razdoblju kada je određen $CO_2(RP)_{v,mp}$,
- $CO_{2r,mp}$ specifične emisije CO₂ reprezentativnog vozila r kako su utvrđene na namjenskom profilu mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama u razdoblju izvješćivanja kada izmjene iz članka 12. stavka 2. počnu proizvoditi učinak za sva nova teška vozila.

Reprezentativno vozilo definira se u skladu s metodologijom iz članka 12. stavka 3.
