

Bruxelles, 2. listopada 2025.
(OR. en)

13259/25

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428**

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	2. listopada 2025.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 1999/62/EZ, Direktive Vijeća 1999/37/EZ i Direktive (EU) 2019/520 u pogledu emisijskog razreda CO2 teških vozila s prikolicama i pojašnjenja i pojednostavnjenja određenih odredbi

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2025) 589 final.

Priloženo: COM(2025) 589 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 2.10.2025.
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ, Direktive Vijeća 1999/37/EZ i Direktive (EU) 2019/520
u pogledu emisijskog razreda CO₂ teških vozila s prikolicama i pojašnjenja i
pojednostavnjenja određenih odredbi**

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

U političkim smjernicama za Europsku komisiju za razdoblje 2024. – 2029.¹ najavljeno je da će Komisija objaviti prijedloge za pojednostavnjenje i konsolidaciju zakonodavstva Europske unije. U Komunikaciji o jednostavnijoj i bržoj Europi² navodi se da zakonodavstvo mora biti lako razumljivo i provedivo, jasno sastavljeno i nedvosmisleno.

Ovim izmijenjenim prijedlogom direktive o izmjeni prilagođavaju se određene odredbe Direktive 1999/62/EZ³ koje se odnose na druge zakonodavne akte EU-a kako bi bile jasnije, jednostavnije i preciznije.

Komisija je 4. svibnja 2023.⁴ donijela izvorni prijedlog te direktive o izmjeni (dalje u tekstu „izvorni prijedlog”). Cilj izvornog prijedloga bio je utvrditi pravila za računanje utjecaja prikolica na emisije CO₂ skupova teških teretnih vozila u sustave naplate cestovnih naknada u kojima se cestovne naknade diferenciraju na temelju emisija CO₂ vozila. Njime su se trebale izmijeniti i određene odredbe Direktive koje se odnose na drugo zakonodavstvo EU-a kako bi se osigurala njihova pravna jasnoća.

Direktivom 1999/62/EZ uređuje se uvođenje cestarina i korisničkih naknada za korištenje cestovne infrastrukture. Temelji se na načelu „onečišćivač plaća” i načelu „korisnik plaća”. Načelo „onečišćivač plaća” omogućuje naplaćivanje cestovnih naknada na temelju okolišne učinkovitosti vozila kako bi se prilikom obnove voznog parka vodilo računa o ublažavanju negativnih učinaka cestovnog prometa na okoliš.

Direktivom (EU) 2022/362⁵ izmijenjena je Direktiva 1999/62/EZ tako što je, među ostalim, omogućena naplata cestarina na temelju emisija CO₂ vozila. Takav sustav naplate omogućuje sektoru cestovnog prometa da doprinese postizanju klimatskih i energetske ciljeve EU-a. Direktiva stoga sadržava nekoliko upućivanja na zakonodavstvo EU-a kojim se uređuju emisije CO₂ teških vozila. Konkretno, to je pitanje u EU-u uređeno Uredbom (EU) 2019/1242 o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila⁶ i Uredbom Komisije (EU) 2017/2400 u pogledu utvrđivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila⁷.

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_hr?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_HR.pdf.

² Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Jednostavnija i brža Europa: Komunikacija o provedbi i pojednostavnjenju, COM(2025) 47 final.

³ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastrukture za vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 1999/62/EZ, Direktive Vijeća 1999/37/EZ i Direktive (EU) 2019/520 u pogledu emisijskog razreda CO₂ teških vozila s prikolicama

⁵ Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za vozila (SL L 69, 4.3.2022., str. 1.). <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁶ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i

U razdoblju od donošenja izvornog prijedloga najnovije izmjene tih uredbi utjecale su na odredbe Direktive 1999/62/EZ koje se na njih odnose. Time je smanjena pravna jasnoća, otežana provedba i stvorene administrativne prepreke. Osim toga, neke odredbe Direktive 1999/62/EZ zastarjele su nakon izmjene tih uredbi.

Uredbom (EU) 2024/1610⁸ izmijenjena je Uredba (EU) 2019/1242. Glavne izmjene uključuju definiciju novih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ do 2040. i proširenje njezina područja primjene na nove skupine vozila. Nadalje, izvorna struktura te uredbe promijenjena je tako da su neka unakrsna upućivanja na nju iz Direktive 1999/62/EZ i izvornog prijedloga zastarjela. Uredbom Komisije (EU) 2022/1379⁹ izmijenjena je Uredba Komisije (EU) 2017/2400. Izmjene uključuju promjenu strukture dokumenta s informacijama za kupca, odnosno dokumenta u kojem se navode emisije CO₂ novih vozila.

U ovom izmijenjenom prijedlogu zadržavaju se ciljevi izvornog prijedloga (konkretno u pogledu učinka prikolica). Osim toga, prvo se prilagođavaju upućivanja Direktive 1999/62/EZ na te uredbe kako bi se povećala pravna jasnoća tih odredaba. Potom se osigurava dovoljno vremena za provedbu izmjena Uredbe (EU) 2019/1242 koje se odražavaju u Direktivi 1999/62/EZ, kao što je njezino proširenje na nove podskupine vozila¹⁰. Naposljetku se uvode ciljane odredbe o tome kako postupiti s određenim vozilima obuhvaćenima tim uredbama u slučajevima koji bi mogli dovesti do dvosmislenog tumačenja u odnosu na Direktivu 1999/62/EZ kako bi se osigurao usklađen pristup u cijelom EU-u.

Ovaj prijedlog predstavlja se godinu dana nakon donošenja Uredbe (EU) 2024/1610 i pojašnjava kako bi se izmjene uvedene tom uredbom trebale uvesti u Direktivu 1999/62/EZ. Nenamjerne promjene putanje smanjenja emisija na temelju koje se utvrđuje podjela vozila u emisijske razrede CO₂ primjenjuju se od 1. srpnja 2026¹¹.

Ovim se prijedlogom ujedno pojednostavnjuje Direktiva 1999/62/EZ brisanjem odredaba kojima se omogućuje proširenje područja primjene Direktive na skupine vozila koje su već obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400, ali još nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242. Područja primjene tih dviju uredbi izvorno su se razlikovala. Međutim, Uredbom (EU) 2024/1610 prošireno je područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242 i ono se sada preklapa s područjem primjene Uredbe (EU) 2017/2400. Odredbe Direktive 1999/62/EZ koje su omogućile premošćivanje jaza između područja primjene tih dviju uredbi stoga su zastarjele i mogu se izbrisati.

Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Uredba Komisije (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 teških vozila 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Uredba (EU) 2024/1610 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. svibnja 2024. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja, izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956 (SL L, 2024/1610, 6.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Uredba Komisije (EU) 2022/1379 od 5. srpnja 2022. o izmjeni Uredbe (EU) 2017/2400 s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva srednjih i teških kamiona i teških autobusa te na uvođenje električnih vozila i drugih novih tehnologija (SL L 212, 12.8.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Vidjeti uvodnu izjavu 29. Direktive (EU) 2022/362.

¹¹ Vidjeti detaljno objašnjenje članka 2. stavka 1. točke 37. u nastavku.

Iz istog razloga Komisija planira staviti izvan snage Provedbenu odluku Komisije (EU) 2023/2698¹² nakon što se referentne emisije CO₂ za podskupine vozila 1, 2, 3, 11, 12 i 16 objave u provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242. Naime, podskupine vozila obuhvaćene tom provedbenom odlukom sada su obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242 i planira se objava referentnih emisija CO₂ za te podskupine vozila na temelju te uredbe. U Direktivi 1999/62/EZ već je navedeno da bi se nakon objave referentnih emisija CO₂ u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 trebale upotrebljavati te vrijednosti, a ne one objavljene u skladu s Direktivom 1999/62/EZ.

Ovim se prijedlogom pridonosi postizanju cilja održavanja visokokvalitetnog i dosljednog zakonodavstva EU-a. Njime se osigurava veća pravna jasnoća i sigurnost, što nacionalnim upravama i poduzećima omogućuje da bolje razumiju svoja prava i obveze.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Cilj je ovog prijedloga prilagoditi odredbe Direktive 1999/62/EZ koje sadržavaju upućivanja na određene uredbe i koje su postale nejasne nakon izmjene tih uredbi te izbrisati zastarjele odredbe. Predložene izmjene (zajedno s onima iz izvornog prijedloga) u skladu su sa sadržajem mjera donesenih na temelju Direktive (EU) 2022/362.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ovaj se prijedlog odnosi na upućivanja na Uredbu (EU) 2019/1242 i Uredbu Komisije (EU) 2022/1379 u Direktivi 1999/62/EZ. Treba osigurati dosljednost unakrsnih upućivanja, uzimajući u obzir prošle i (u mjeri u kojoj je to moguće) buduće izmjene tih uredbi.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova Direktive 1999/62/EZ su članak 91. i članak 113. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Ovaj prijedlog odnosi se na uvođenje cestovnih naknada za vozila, područje na koje se primjenjuje članak 91. stavak 1. UFEU-a. Stoga je pravna osnova ovog Prijedloga članak 91. stavak 1. UFEU-a.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a nadležnost za regulaciju u području prometa EU dijeli s državama članicama. Međutim, samo EU može prilagođavati postojeća pravila EU-a. To vrijedi za prilagodbe upućivanja iz Direktive 1999/62/EZ na druge zakonodavne akte EU-a.

- **Proporcionalnost**

Ovim bi se prijedlogom ispravile nedosljednosti među aktima EU-a. Njime se stoga ne prekoračuje ono što je potrebno za ostvarenje ciljeva Ugovora.

- **Odabir instrumenta**

Pravni akt koji se mijenja je direktiva pa bi akt kojim se ona mijenja trebao zadržati isti oblik.

¹² Provedbena odluka Komisije (EU) 2023/2698 od 4. prosinca 2023. o utvrđivanju referentnih emisija CO₂ za skupine teških vozila koje nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća u skladu s Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L, 2023/2698, 6.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Ovim se prijedlogom poboljšava pravni tekst akta EU-a bez izmjena njegova izvornog značenja. *Ex post* evaluacija stoga nije potrebna.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je redovito u kontaktu sa subjektima za naplatu cestarine i pružateljima usluga naplate cestarine u državama članicama. Neprecizna unakrsna upućivanja dovode do konkretnih poteškoća o kojima se raspravlja s tim dionicima. Komisija podupire dionike u provedbi Direktive.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

U analizi Komisije za pripremu ovog prijedloga uzete su u obzir informacije primljene od dionika i nacionalnih stručnjaka.

- **Procjena učinka**

Ovim bi se prijedlogom poboljšao pravni tekst zakonodavnog akta EU-a i njegova usklađenost s drugim zakonodavnim aktima EU-a, ali se politika ne bi promijenila. Stoga procjena učinka nije potrebna.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ovim bi se prijedlogom pridonijelo postizanju ciljeva primjerenosti propisa jer bi se pojednostavnio tekst Direktive i povećala njezina pravna jasnoća. To bi koristilo poduzećima za cestovni prijevoz (gdje se uglavnom radi o mikropoduzećima te malim i srednjim poduzećima) jer bi se pojasnilo kada i koja vozila ispunjavaju uvjete za povoljnije cijene cestarina.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela koja su posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Ovim bi se prijedlogom poboljšao pravni tekst akta EU-a bez promjene politike. On stoga nema nikakav utjecaj na proračun EU-a.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Direktiva 1999/62/EZ uključuje posebne zahtjeve za izvješćivanje za države članice u vezi s varijacijama infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada u skladu s okolišnom učinkovitošću vozila.

Izmijenjenim prijedlogom poboljšava se pravni tekst akta EU-a kako bi bio jednostavniji, jasniji i precizniji. To znači da za njega nije potreban plan provedbe ni mehanizmi praćenja i evaluacije.

Predlaže se nova odredba kako bi se proizvođačima omogućilo da utvrde emisije CO₂ vozila s dvojnim gorivom ako su proizvedena prije nego što je ta tehnologija bila obuhvaćena Uredbom (EU) 2017/2400. Uvodi se novi mehanizam izvješćivanja kako bi se nadzirala upotreba simulacijskog alata predviđenog Uredbom (EU) 2017/2400 u druge svrhe osim onih utvrđenih u toj uredbi jer je simulacijski alat otvorenog koda i mogao bi se nezakonito upotrebljavati.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Države članice moraju prenijeti prilagođena pravna upućivanja u mjeri u kojoj su ta upućivanja već uključena u njihovo nacionalno pravo¹³. Obavijestima o mjerama za prenošenje mora se priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava odnos između izmijenjenih dijelova Direktive 1999/62/EZ i odgovarajućih dijelova nacionalnih propisa.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Izmjene izvornog prijedloga objašnjene su u nastavku.

Članak 1. stavak 1.: članak 2. Definicije

Članak 2. stavak 1. točka 28.: definicija „emisija CO₂”

Pravnu jasnoću te definicije trebalo bi poboljšati jer upućivanje na Uredbu (EU) 2017/2400 nije točno. Ta definicija nije izmijenjena u izvornom prijedlogu.

Uredbom (EU) 2017/2400 utvrđuje se struktura dokumenta s informacijama za kupca, koji sastavljaju proizvođači i kojim se dokazuju emisije CO₂ novih vozila. U početku su se specifične emisije CO₂ vozila navodile u točki 2.3. dokumenta s informacijama za kupca. Nakon donošenja Uredbe (EU) 2022/1379 te se informacije sada navode u točki 2.6. dokumenta s informacijama za kupca. Ta nova struktura dokumenta s informacijama za kupca smatra se stabilnom s obzirom na buduće izmjene.

Nadalje, u Direktivi 1999/62/EZ uzet će se u obzir proširenje područja primjene Uredbe (EU) 2019/1242 na autobuse nakon donošenja Uredbe (EU) 2024/1610. Stoga bi u definiciji trebalo pojasniti da su specifične emisije CO₂ za teška teretna vozila (u gCO₂/t-km) navedene u točki 2.6.1. dokumenta s informacijama za kupca, dok su specifične emisije CO₂ za autobuse (u gCO₂/p-km) navedene u točki 2.6.4. dokumenta s informacijama za kupca.

Definicija „emisija CO₂ teškog vozila” stoga je prilagođena tako da upućuje na točna polja dokumenta s informacijama za kupca.

Članak 2. stavak 1. točka 30. definicija „vozila s niskim emisijama”

Izvorni prijedlog uključivao je izmjenu te definicije, ali je taj prijedlog zastario nakon što je donesena Uredba (EU) 2024/1610.

Definiciju bi trebalo pojednostavniti. Objašnjenje u nastavku relevantno je za sljedeće odredbe Direktive: članak 2. stavak 1. točku 30. podtočku (b) i točku 38. podtočku (b), članak

¹³ Neke države članice ispunile su obveze prenošenja tako što su u svoje nacionalno pravo uključile upućivanja na pravo EU-a. Stoga je moguće da te države članice možda neće morati prilagoditi svoje nacionalno zakonodavstvo o prenošenju. Ipak bi o tome trebale obavijestiti Komisiju.

7.ga stavak 1. treći podstavak i članak 7.ga stavak 7. U detaljnom objašnjenju tih odredaba uputit će se na ovaj odjeljak.

Direktiva 1999/62/EZ sadržava odredbe o proširenju područja primjene na nove skupine vozila koje još nisu bile obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242, ali su već bile obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400. Naime, Uredba (EU) 2019/1242 izvorno je obuhvaćala samo podskup skupina vozila obuhvaćenih Uredbom (EU) 2017/2400¹⁴.

Direktivom 1999/62/EZ omogućeno je uključivanje preostalih skupina vozila u njezino područje primjene čim postanu dostupni podaci o emisijama CO₂ vozila koja pripadaju tim skupinama vozila¹⁵. Razlog tomu je što u trenutku donošenja Uredbe (EU) 2019/1242 nije bilo poznato kada će se njezino područje primjene proširiti na preostale skupine vozila.

Uredbom (EU) 2024/1610 izmijenjena je Uredba (EU) 2019/1242 kako bi se obuhvatile sve skupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400. Odredbe Direktive 1999/62/EZ kojima se omogućuje proširenje njezina područja primjene kako bi se premostio jaz između područja primjene tih dviju uredbi stoga su zastarjele. Trebalo bi ih izbrisati kako bi se pojednostavnio i pojasnio tekst Direktive.

Stoga se podtočka (b) u definiciji „vozila s niskim emisijama” briše.

Članak 2. stavak 1. točka 35.: definicija „skupine vozila”

Trebalo bi poboljšati pravnu jasnoću te definicije. U izvornom prijedlogu ta definicija nije izmijenjena, ali je sada treba izmijeniti jer upućivanje na tablicu 1. u Prilogu I. Uredbi (EU) 2017/2400 nije točno.

U tablici 1. Priloga I. Uredbi (EU) 2017/2400 definirane su skupine vozila za teške kamione. Međutim, područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242 prošireno je kako bi se uključile i podskupine vozila koje su definirane u tablicama od 2. do 6. Priloga I. Uredbi (EU) 2017/2400 (npr. kamioni srednje veličine i autobusi). Nadalje, skupine vozila definirane su u članku 4. prvom podstavku Uredbe (EU) 2017/2400, u kojem se upućuje na te tablice i kojim se uzimaju u obzir i buduće promjene u prilogima toj uredbi.

Definicija „skupine vozila” stoga je prilagođena kako bi upućivala na članak 4. prvi podstavak Uredbe (EU) 2017/2400.

¹⁴ Izvorna podskupina vozila obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242 (podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH) odgovorna je za oko 73 % emisija CO₂ teških vozila. Skupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400 odgovorne su za 98 % emisija CO₂ teških vozila. Vozila odgovorna za preostalih 2 % ne mogu biti uključena u područje primjene Uredbe (EU) 2017/2400. U tom pogledu treba vidjeti odjeljak 17.3. Priloga 8. dijelu 2. dokumenta SWD(2023)88, odnosno procjenu učinka priloženu prijedlogu koja je dovela do donošenja Uredbe (EU) 2024/1610.

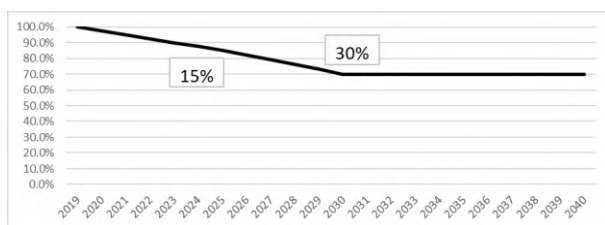
¹⁵ Kako bi se proširilo područje primjene Direktive 1999/62/EZ, trebalo bi objaviti provedbeni akt na temelju članka 7.ga stavka 7. Nakon njegova donošenja, člankom 7.ga stavkom 1. trećim podstavkom predviđa se da se vozila koja pripadaju relevantnim skupinama vozila mogu razvrstati u emisijski razred CO₂ 4 (vozila s niskim emisijama). Međutim, ta se vozila nisu mogla razvrstati u razrede 2 i 3 jer se razvrstavanje u te razrede temelji na putanji smanjenja emisija za podskupine vozila koja zahtijeva da se ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za te skupine vozila utvrde u Uredbi (EU) 2019/1242.

Članak 2. stavak 1. točka 37.: definicija „putanje smanjenja emisija”

Trebalo bi poboljšati pravnu jasnoću te definicije i očuvati njezino izvorno značenje. Izvorni prijedlog uključivao je izmjenu te definicije, ali nije obuhvatio sve izmjene uvedene Uredbom (EU) 2024/1610. Izmjene definicije opisane su u nastavku.

- Posljednja rečenica autonomna je normativna odredba koja se odnosi na moguće prilagodbe referentnih emisija CO₂. Te se prilagodbe temelje na aktima donesenima u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/2142. Ta normativna odredba ne bi trebala biti dio definicije te je stoga premještena u članak 7.ga stavak 1.¹⁶
- U definiciji se opisuje matematička formula te ju je stoga teško razumjeti bez detaljnog poznavanja Uredbe (EU) 2019/1242 i njezinih priloga. Kad je donesena Uredba (EU) 2024/1610, ista formula uvedena je u točki 5.1.2.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242. Osim toga, ta formula obuhvaća putanje smanjenja emisija iz autobusa koje nisu predviđene u trenutačnoj definiciji iz Direktive 1999/62/EZ, iako će se područje primjene te direktive proširiti na ta vozila. Formula iz Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242 smatra se stabilnom s obzirom na buduće izmjene te uredbe. Definicija stoga sada upućuje na tu formulu.
- Oblik putanje smanjenja emisija promijenio se donošenjem Uredbe (EU) 2024/1610 zbog upućivanja u definiciji na Uredbu (EU) 2019/1242 i bez izričite odluke utemeljene na političkim razmatranjima. Rezultat je da su pragovi emisijskih razreda CO₂ 2 i 3 postali stroži i manji će broj konvencionalnih vozila biti prihvatljiv za te razrede.

Prvo se objašnjava svrha putanje smanjenja emisija. Putanjom smanjenja emisija određuju se pragovi za razvrstavanje vozila u emisijske razrede CO₂ 2 i 3 kako bi se s vremenom smanjili. Emisijski razredi CO₂ 2 i 3 namijenjeni su poticanju poboljšanja učinkovitosti konvencionalnih vozila na fosilna goriva. Oblik putanje smanjenja emisija kako je utvrđena Direktivom (EU) 2022/362 za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH (dalje u tekstu „izvorne podskupine vozila”) prikazan je u nastavku. Za godine do 2030. definicija putanje smanjenja emisija odnosi se na faktor smanjenja emisija CO₂ (R-ET_Y) utvrđen u Uredbi (EU) 2019/1242. R-ET_Y pak ovisi o ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ za 2015. i 2030. koje su utvrđene u toj uredbi. Za 2031. i naredne godine definicija putanje smanjenja emisija linearna je na razini koja odgovara ciljnoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ od 30 %. Ta linearnost odražava poboljšanje učinkovitosti emisija CO₂ koje se može postići konvencionalnim vozilima.



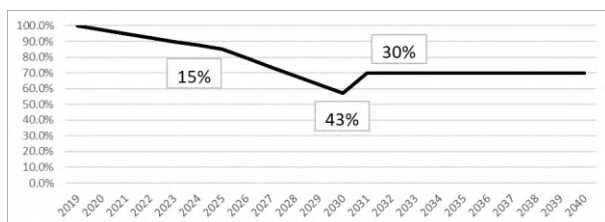
Uredbom (EU) 2024/1610 ciljna vrijednost smanjenja emisija CO₂ za 2030. povećana je s 30 % na 43 %. Tom se promjenom od proizvođača zahtijeva da

¹⁶ Vidjeti i objašnjenje u pogledu članka 7.ga stavka 1. u nastavku.

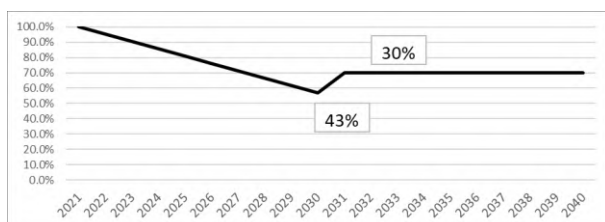
povećaju uvođenje vozila s nultim emisijama na tržište. Međutim, taj cilj utječe i na putanju smanjenja emisija iz ove Direktive i odgovarajuće pragove emisijskih razreda CO₂ 2 i 3, koji su namijenjeni isključivo konvencionalnim vozilima.

Novi oblik putanje smanjenja emisija, kako je trenutačno na snazi, ima veći gradijent, a time i strože pragove za emisijske razrede CO₂ 2 i 3 do 2030. i uključujući tu godinu. Za 2031. i sljedeće godine putanja smanjenja emisija i dalje je linearna na razini koja odgovara ciljnoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ od 30 %.

Za izvorne podskupine vozila na putanju utječu razdoblja izvješćivanja od 2026. do 2030., kako je prikazano u nastavku. To znači da će razvrstavanje vozila koja pripadaju tim podskupinama biti zahvaćeno od početka razdoblja izvješćivanja 2026., odnosno 1. srpnja 2026.



Za podskupine vozila s referentnim razdobljem 2021. (tj. podskupine vozila 1, 2, 3, 11, 12 i 16) putanja je zahvaćena od početka do 2030., kako je prikazano na slici u nastavku¹⁷. Stoga na razvrstavanje vozila koja pripadaju tim podskupinama utječe od trenutka kada će se područje primjene Direktive 1999/62/EZ proširiti na te podskupine vozila¹⁸.



Definicija se stoga mijenja kako bi se ponovno uspostavio izvorni oblik putanje smanjenja emisija, kako je prikazano na prvoj slici, izričitim navođenjem cilja smanjenja emisija CO₂ za 2030. i linearnosti putanje nakon 2030.

Članak 2. stavak 1. točka 38. definicija „referentnih emisija CO₂ skupine vozila”

Ta se definicija može pojednostavniti i trebalo bi poboljšati njezinu pravnu jasnoću. Izvorni prijedlog uključivao je izmjenu te definicije, ali je on zastario donošenjem Uredbe (EU) 2024/1610. Definicija „referentnih emisija CO₂ skupine vozila” mijenja se kako je opisano u nastavku.

Prvo, članak 2. stavak 1. točka 38. podtočka (a) pojednostavnjuje se upućivanjem na definiciju referentnih emisija CO₂ utvrđenu u članku 3. stavku 1. Uredbe (EU) 219/1242. Te su dvije definicije istovjetne jer obje upućuju na točku 3. Priloga I. Uredbi (EU) 219/1242.

¹⁷ Novi oblik putanje smanjenja emisija podskupina vozila 1, 2, 3, 11, 12 i 16 razlikuje se od oblika putanje smanjenja emisija izvornih podskupina vozila zbog prijelazne ciljne vrijednosti smanjenja CO₂ za 2025. za izvorne podskupine vozila.

¹⁸ Vidjeti objašnjenje članka 7. ga stavka 1. u nastavku o trenutku proširenja područja primjene.

Ovom se izmjenom tekst te definicije usklađuje s tekstom svih drugih definicija iz Direktive 1999/62/EZ koje se odnose na Uredbu (EU) 2019/1242.

Drugo, članak 2. stavak 1. točka 38. podtočka (b) zastario je zbog razloga navedenih u prethodnom objašnjenju definicije „vozila s niskim emisijama”. Stoga se točka (b) definicije briše kako bi se ta odredba pojednostavnila.

Članak 1. stavak 2.: članak 7.ga – Varijacija naknada za teška vozila

Članak 7.ga. stavak 1. drugi do četvrti podstavak: obveza varijacije cestovnih naknada na temelju emisija CO₂

Tu bi odredbu trebalo pojednostavniti kako bi nacionalne uprave i poduzeća jasno razumjeli svoja prava i obveze. Nadalje, trebalo bi utvrditi dostatno razdoblje za njezinu provedbu. Izvorni prijedlog uključivao je izmjenu s pojednostavnjenjem definicije, ali u njemu nije utvrđen jasan vremenski okvir u kojem nacionalne uprave i poduzeća moraju provesti izmjene uvedene Uredbom (EU) 2024/1610.

Kako bi se razumio ovaj odjeljak, najprije bi trebalo pojasniti trenutačnu strukturu članka 7.ga stavka 1. od drugog do četvrtog podstavka:

- članak 7.ga stavak 1. drugi podstavak odnosi se na podskupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242;
- članak 7.ga stavak 1. treći podstavak odnosi se na proširenje područja primjene Direktive 1999/62/EZ na skupine vozila koje su već bile obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400, ali još nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242; a
- članak 7.ga stavak 1. četvrti podstavak odnosi se na proširenje područja primjene Direktive 1999/62/EZ na nove podskupine vozila nakon njihova uključivanja u područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242.

Razlozi za izmjenu članka 7.ga stavka 1. drugog do četvrtog podstavka su sljedeći:

- Sva tri podstavka sadržavaju upućivanja na članak 2. stavak 1. Uredbe (EU) 2019/1242 kako bi se utvrdile podskupine vozila obuhvaćene tom uredbom. Međutim, Uredbom (EU) 2024/1610 izmijenjena je struktura te uredbe, tako da obuhvaćene podskupine vozila više nisu navedene u njezinu članku 2. stavku 1., nego u točki 1. njezina Priloga I. Upućivanja na članak 2. stavak 1. te uredbe stoga su netočna.
- Članak 7.ga stavak 1. treći podstavak zastario je zbog razloga navedenih u prethodnom objašnjenju definicije „vozila s niskim emisijama”.
- Člankom 7.ga stavkom 1. nisu obuhvaćene prilagodbe referentnih emisija CO₂ u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/2142, koje su umjesto toga obuhvaćene zadnjom rečenicom definicije putanje smanjenja emisija. Međutim, kako je prethodno objašnjeno u odjeljku o definiciji „putanja smanjenja emisija”, ta je odredba autonomna normativna odredba, a ne definicija, stoga bi je trebalo uvrstiti u članak 7.ga stavak 1.
- Nadalje, vrijeme za provedbu prilagodbi referentnih emisija CO₂ nije dovoljno. Prilagodbe se primjenjuju na temelju Direktive 1999/62/EZ za „razdoblja izvješćivanja koja započinju nakon datuma početka primjene delegiranog akta kojim se predviđa prilagodba”. Međutim, nije predviđeno vrijeme provedbe ako se ti akti donesu neposredno prije početka razdoblja izvješćivanja.

- Članak 7.ga stavak 1. četvrti podstavak nepravilno upućuje na trenutak u kojem se područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242 proširuje na nove podskupine vozila. Konkretno, u toj se odredbi navodi da se varijacija cestovnih naknada primjenjuje na nove podskupine vozila kada stupe na snagu putanja smanjenja emisija za podskupine vozila koje još nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242, kako je utvrđeno zakonodavnim aktom EU-a. Međutim, ne postoji akt EU-a koji bi stupao na snagu i kojim bi se utvrdile vrijednosti putanja smanjenja emisija pojedinačne skupine vozila. Umjesto toga, putanja smanjenja emisija skupine vozila izračunava se na temelju formula koje su već navedene u definiciji iz članka 2. stavka 1. točke 37. Direktive. Putanja smanjenja emisija podskupine vozila umnožak je ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za tu podskupinu vozila (kako je utvrđeno u članku 3.a i točki 4.3. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242) i referentnih emisija CO₂ podskupine vozila (kako je objavljeno u aktu na temelju članka 11. stavka 1. Uredbe (EU) 2019/1242 u godini koja slijedi nakon referentnog razdoblja te podskupine vozila)¹⁹. Putanja smanjenja emisija podskupine vozila stoga se može izračunati nakon što se objave referentne emisije CO₂ te podskupine vozila. Stoga je trenutak utvrđen u članku 7.ga stavku 1. četvrtom podstavku za proširenje na nove podskupine vozila povezan s objavom referentnih emisija CO₂ za te podskupine vozila u aktu na temelju članka 11. stavka 1. Uredbe (EU) 2019/1242.
- U tom podstavku nije određeno razdoblje za provedbu proširenja područja primjene Direktive 1999/62/EZ na nove podskupine vozila. Akti doneseni na temelju članka 11. stavka 1. Uredbe (EU) 2019/1242 proizvode učinke od datuma obavijesti. Međutim, za razvrstavanje vozila koja pripadaju tim podskupinama u emisijske razrede CO₂ potrebne su prilagodbe IT sustava za upravljanje sustavima za naplatu cestarine, koordinacija između nacionalnih tijela i pružatelja usluga naplate cestarine te komunikacija s korisnicima cesta o njihovim pravima. Za to je potrebno oko šest mjeseci.

Zbog toga se članak 7.ga stavak 1. drugi do četvrti podstavak mijenjaju kako je navedeno u nastavku.

- Predmetna tri podstavka pojednostavnjena su:
 - ispravljenim upućivanjima na Uredbu (EU) 2019/1242: umjesto upućivanja na „članak 2. stavak 1. točke od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242” upotrebljavaju se riječi „podskupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242”;
 - brisanjem trećeg podstavka, koji je sada zastario. Iz istog se razloga briše i podstavak izvornog prijedloga koji se odnosi na varijacije za emisijske razrede CO₂ 1, 4 i 5;
 - spajanjem sadašnjeg drugog i četvrtog podstavka jer se oba odnose na način na koji su podskupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242 uključene u varijaciju infrastrukturnih pristojbi kako je propisano u članku 7.ga.

¹⁹ Vrijeme objave tog akta ovisi o referentnom razdoblju skupine, kako je utvrđeno u točki 3.2. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242. Referentno razdoblje za podskupine vozila koje su prvotno bile obuhvaćene tom uredbom (podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH) bila je 2019. Referentno razdoblje za podskupine vozila 1, 2, 3, 11, 12 i 16 je 2021. Referentno razdoblje za sve ostale podskupine je 2025.

- Dodaje se novi podstavak kako bi se odredbu o prilagodbama referentnih emisija CO₂ premjestilo iz definicije putanje smanjenja emisija u ovaj članak.
 - Uvode se sljedeće izmjene kako bi se pojasnio vremenski okvir za provedbu izmjena u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 u Direktivi 1999/62/EZ:
 - Trebalo bi pojasniti trenutak proširenja na nove podskupine vozila (što odražava proširenje područja primjene Uredbe (EU) 2019/1242). To se proširenje odnosi na sve podskupine vozila čije referentno razdoblje nije 2019. (vidjeti bilješku 19.). Uklanjaju se upućivanja na stupanje na snagu putanja smanjenja emisija. Kako je prethodno navedeno, trenutak od kojeg bi trebalo primijeniti varijaciju povezan je s objavom referentnih emisija CO₂ te podskupine vozila donesenom u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242. Stoga se članak 7.ga stavak 1. također odnosi na objavu tih akata.
 - Predviđa se šestomjesečno razdoblje provedbe nakon datuma objave referentnih emisija CO₂ donesenih u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242. Referentne emisije CO₂ za izvorne podskupine vozila već su objavljene pa je za te podskupine izričito utvrđen datum početka primjene 13. svibnja 2023.²⁰
 - Predviđa se šestomjesečno razdoblje provedbe za slučaj da je potrebno prilagoditi referentne emisije CO₂ na temelju članka 11. stavka 2. Uredbe (EU) 2019/1242. Datum primjene tih prilagodbi određen je kao prvi dan šestog mjeseca nakon njihove objave kako bi se osiguralo da se sa sličnim vozilima postupa na isti način preko granica i kako bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja među prijevoznicima koji posjeduju slična vozila.
- Budući da se očekuje donošenje akta u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/1242 koji će se primjenjivati od razdoblja izvješćivanja 2025. nadalje za izvorne podskupine vozila te s obzirom na to da je moguće da šestomjesečno razdoblje istekne u vrijeme donošenja ovog prijedloga, datum početka primjene za te podskupine vozila može biti prekratak ili nejasan. Kako bi se osiguralo da je datum primjene prilagodbi za te podskupine vozila jasan i da se osigura dovoljno vremena za provedbu, ta bi se prilagodba trebala primjenjivati od 1. srpnja 2026. na temelju Direktive²¹.

Članak 7.ga stavak 2.: razvrstavanje vozila po emisijskim razredima CO₂

Izvornim prijedlogom ta odredba nije izmijenjena. Međutim, potreba za njezinom izmjenom nastala je nakon izmjena uvedenih uredbama (EU) 2024/1610 i (EU) 2022/1379. Trebalo bi je izmijeniti kako bi se navelo kako razvrstati vozila u posebnim slučajevima koji bi se mogli dvosmisleno tumačiti na temelju Direktive 1999/62/EZ kako bi se osigurao usklađen pristup u cijelom EU-u.

²⁰ Taj je datum dvije godine nakon stupanja na snagu Provedbene odluke Komisije (EU) 2021/781 od 10. svibnja 2021. o objavljivanju popisa u kojem se navode vrijednosti emisija CO₂ po proizvođaču i prosječne specifične emisije CO₂ iz novih teških vozila registriranih u Uniji te referentne emisije CO₂ u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća za razdoblje izvješćivanja za godinu 2019. (SL L 167, 12.5.2021., str. 47., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ To je u skladu s trenutnačnom verzijom posljednje rečenice definicije putanje smanjenja emisija. Naime, u toj se odredbi navodi da se prilagođene vrijednosti primjenjuju od razdoblja izvješćivanja koje započinje nakon datuma početka primjene tog akta, odnosno 1. srpnja 2026.

U tom se stavku navodi kako:

- (a) ponovno klasificirati vozila na temelju putanje smanjenja emisija kako je izvorno definirana u Direktivi (EU) 2022/362;
- (b) razvrstati vozila kojima je priložen dokument s informacijama za kupca i koja su registrirana prije početka putanje smanjenja emisija;
- (c) razvrstati namjenska vozila;
- (d) razvrstati vozila u koja je naknadno ugrađen pogon s nultim emisijama; i
- (e) razvrstati vozila s dvojnim gorivom.

Utvrđivanjem načina postupanja u tim slučajevima u pravu EU-a jamči se pravna sigurnost za provedbu Direktive.

- *Ponovno razvrstavanje vozila na temelju izvorne definicije putanje smanjenja emisija.* Cilj je ovog prijedloga ponovno uspostaviti izvorni oblik i značenje definicije putanje smanjenja emisija²². Međutim, vozila koja su razvrstana u emisijski razred CO₂ prije donošenja ovog prijedloga mogu se razvrstati u nepovoljan razred.

Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za vozila koja su razvrstana u emisijski razred CO₂ nakon donošenja ovog prijedloga i vozila razvrstana na temelju ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 %, države članice moraju ponovno razvrstati ta vozila u roku od dva mjeseca od stupanja na snagu ovog prijedloga.

Ova je odredba potrebna samo ako ovaj prijedlog stupi na snagu nakon jednog od sljedeća dva trenutka: nakon 1. srpnja 2026. (što utječe na vozila koja pripadaju izvornim podskupinama vozila) ili nakon što se područje primjene Direktive 1999/62/EZ proširi na podskupine vozila 1, 2, 3, 11, 12 i 16²³. Odredba ne bi bila potrebna ako ovaj prijedlog stupi na snagu prije toga.

- *Vozila kojima je priložen dokument s informacijama za kupca i koja su registrirana prije početka putanje smanjenja emisija.* Direktivom 1999/62/EZ ne uređuje se način razvrstavanja u emisijske razrede CO₂ vozila koja su registrirana prije početka putanje smanjenja emisija odgovarajuće podskupine vozila, ali za koja vlasnici mogu dostaviti dokaze o emisijama CO₂ na temelju dokumenta s informacijama za kupca.

Za podskupine vozila s referentnim razdobljem 2021. ili 2025. postoji odstupanje između godine početka putanje smanjenja emisija i rokova u kojima proizvođači moraju novim vozilima priložiti dokument s informacijama za kupca²⁴. Konkretno, rok u kojem proizvođači to moraju učiniti prethodi početnoj godini putanje smanjenja emisija.

²² Vidjeti prethodno objašnjenje članka 2. stavka 1. točke 37.

²³ Vidjeti objašnjenje članka 7. ga stavka 1. u nastavku o trenutku proširenja područja primjene.

²⁴ Putanja smanjenja emisija počinje u referentnom razdoblju podskupine vozila (kako je utvrđeno u točki 3.2. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242), ali rokovi za proizvođače utvrđeni su u člancima 9. i 24. Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i ovise o skupini vozila. Za izvorne podskupine vozila ta su se dva datuma podudarala: putanja smanjenja emisija započela je 1. srpnja 2019. jer je referentno razdoblje (kako je definirano u Uredbi (EU) 2019/1242 za te podskupine vozila) bila 2019. Rok u kojem proizvođači moraju novim vozilima priložiti dokument s informacijama za kupca također je bio 1. srpnja 2019. (kako je utvrđeno u članku 24. stavku 1. točki (a) Uredbe (EU) 2017/2400).

U članku 7.ga stavku 2.a pojašnjava se da su vozila za koja se mogu dostaviti dokazi o emisijama CO₂ prihvatljiva za razvrstavanje u razred emisija CO₂ na temelju vrijednosti prve godine putanje smanjenja emisija za tu podskupinu. Ovim bi se prijedlogom osigurao usklađen pristup u EU-u.

- *Namjenska vozila* U Uredbi (EU) 2019/1242 razlikuju se namjenska vozila (kao što su vozila koja se upotrebljavaju za prikupljanje smeća ili građevinske radove²⁵) od drugih vrsta vozila definiranjem namjenskih podskupina. To je zato što se uporaba namjenskih vozila razlikuje od modela uporabe vozila kojima se prevoze roba ili osobe. Namjenska vozila odgovorna su za otprilike 2 % emisija u sektoru teških vozila i uglavnom se koriste u gradovima²⁶.

Proizvođači nisu dužni utvrditi namjensku prirodu teškog vozila jer konačna uporaba vozila može biti nepoznata u trenutku proizvodnje. Namjenska vozila prepoznaju se kao takva nakon prve registracije vozila u smislu Uredbe (EU) 2019/1242. Slijedom toga, u dokumentu s informacijama za kupca koju vlasnici vozila primaju ne navodi se je li vozilo namjensko ili ne. Stoga se ta vozila ne mogu smatrati zasebnom podskupinom vozila u skladu s Direktivom 1999/62/EZ u njezinu sadašnjem obliku.

Priznavanje podskupina namjenskih vozila u skladu s Direktivom 1999/62/EZ značilo bi korištenje dodatnih dokumenata izdanih nakon registracije vozila kako bi se identificirala namjenska priroda vozila. Administrativno opterećenje bilo bi nerazmjerno u usporedbi s niskim udjelom emisija koje uzrokuju namjenska vozila i malim brojem kilometara prijeđenih cestama obuhvaćenima člankom 7.ga Direktive (tj. autocestama i cestama mreže TEN-T). Nadalje, postoji rizik da države članice primijene fragmentirane pristupe ako se Direktivom ne definira postupak za upotrebu drugih dokumenata osim dokumenta s informacijama za kupca. Ti objektivni razlozi opravdavaju različito postupanje prema podskupinama namjenskih vozila u odnosu na druge podskupine vozila.

Stoga se člankom 7.ga stavkom 2. propisuje da se smatra da namjenska vozila pripadaju odgovarajućoj podskupini nenamjenskih vozila. Te se informacije navode u svim dokumentima s informacijama za kupca. Ovim bi se prijedlogom pojasnilo kako bi se postojeće odredbe Direktive trebale primjenjivati na namjenska vozila.

- *Vozila s nultim emisijama s naknadnom ugradnjom za proširenje dometa*. Operativni domet vozila s nultim emisijama i dalje ih stavlja u nepovoljan položaj u odnosu na konvencionalna vozila. Kako bi se povećao operativni domet vozila, moguće je naknadno nadograditi vozila s nultim emisijama zamjenom baterijskog sklopa generatorom na gorivo²⁷. Takva vozila time postaju hibridna vozila.

²⁵ Cijeli popis tipova namjenskih vozila nalazi se u točki 1.2. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242 u vezi s Dodatkom 2. Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/858 o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 151, 14.6.2018., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Vidjeti uvodnu izjavu 33. Uredbe (EU) 2024/1610.

²⁷ Vidjeti <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> i <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>

Iako upotrebljavaju generator na gorivo, vozila u koja je naknadno ugrađen pogon s nultim emisijama ostala bi razvrstana u emisijski razred CO₂ 5 u skladu s Direktivom 1999/62/EZ jer se klasifikacija vozila temelji na dokumentaciji vozila u trenutku prve registracije vozila.

Razvrstavanjem tih vozila u emisijski razred CO₂ 5 narušava se tržište cestovnog prijevoza tereta na štetu prijevoznika koji upotrebljavaju vozila s nultim emisijama koja nisu naknadno nadograđena. Takvo razvrstavanje ne odražava ni stvarne emisije tijekom životnog vijeka vozila za potrebe Uredbe (EU) 2019/1242.

Nadalje, proizvođači mogu izračunati specifične emisije CO₂ tih vozila u simulacijskom alatu VECTO kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2017/2400 prije nego ih stave na tržište.

Stoga se predlaže da se vozila s nultim emisijama kojima se naknadnom ugradnjom produljuje domet ne tretiraju kao vozila emisijske klase CO₂ 5 nego kao da pripadaju emisijskoj klasi 1. Tom se izmjenom osigurava da se vozila razvrstavaju u emisijske razrede CO₂ na temelju rezultata simulacijskog alata VECTO.

- *Vozila s dvojnim gorivom proizvedena prije njihova uključivanja u Uredbu (EU) 2017/2400.* Vozila s dvojnim gorivom proizvedena prije nego što je ta tehnologija Uredbom (EU) 2022/1379 uključena u područje primjene Uredbe (EU) 2017/2400 ne ispunjavaju uvjete za povoljnije cijene cestarine jer nemaju dokument s informacijama za kupca. Stoga ta vozila mogu biti u nepovoljnom konkurentskom položaju u odnosu na slična vozila registrirana nakon tog datuma. Nova simulacija za utvrđivanje emisija CO₂ tih vozila mogla bi se provesti uzimajući u obzir najnovije zahtjeve iz Uredbe (EU) 2017/2400, među ostalim za vozila koja su već registrirana. Proizvođači koji su proizveli vozila s dvojnim gorivom prije nego što su bila obuhvaćena Uredbom (EU) 2017/2400 mogu provesti tu simulaciju.

Države članice stoga bi trebale prihvatiti rezultate tih simulacija za razvrstavanje vozila s dvojnim gorivom u emisijske razrede CO₂. Budući da je simulacijski alat otvorenog koda i da bi se mogao nezakonito upotrebljavati, Komisija bi trebala nadzirati upotrebu te opcije. Stoga bi proizvođač koji odluči iskoristiti tu mogućnost trebao o svojoj namjeri obavijestiti Komisiju. Kako bi se spriječila upotreba nelegitimnih simulacijskih datoteka, države članice trebale bi prihvatiti novu simulacijsku datoteku samo ako je (i) primljena izravno od proizvođača, (ii) u digitalnom obliku i (iii) Komisija je proizvođaču uputila pozitivnu odluku.

Članak 7.ga stavak 7. – Objava referentnih emisija CO₂

Izvorni prijedlog nije sadržavao tu odredbu. Ovaj se stavak odnosi na objavu referentnih emisija CO₂ skupina vozila koje su obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400, ali još nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242. Kako je prethodno objašnjeno, ta je odredba sada zastarjela i stoga se briše kako bi se Direktiva pojednostavnila.

Članak 7.gc stavak 7. – Utjecaj prikolica na određivanje smanjenja cestovnih naknada

Izvorni prijedlog mijenja se kako bi se pojasnilo koje su prikolice prihvatljive za razred 3 prikolice upućivanjem na novu definiciju prikolica s nultim emisijama utvrđenu u članku 3. točki 11. podtočki (c) Uredbe (EU) 2019/1242, kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2024/1610.

Članak 8. stavak 3. – Datum primjene članka 7.ga za države članice sa zajedničkim sustavom korisničkih naknada

Izvorni prijedlog nije sadržavao tu odredbu, ali je izmjena potrebna kako bi ga se uskladilo s predloženim izmjenama članka 7.ga stavka 1. Naime, članak 8. stavak 3. sadržava upućivanje na članak 7.ga stavak 1. drugi i treći podstavak na koje utječe ovaj prijedlog.

Članak 7.ga stavak 1. drugi podstavak sada obuhvaća i izvorne i nove podskupine vozila. Produljenje roka za države članice sa zajedničkim sustavom korisničkih naknada odnosi se na prvu provedbu varijacije naknada za izvorne podskupine vozila. Stoga je taj datum početka primjene za izvorne podskupine vozila sada izričito utvrđen, slično kao što se ovim prijedlogom mijenja i članak 7.ga stavak 1.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ, Direktive Vijeća 1999/37/EZ i Direktive (EU) 2019/520 u pogledu emisijskog razreda CO₂ teških vozila s prikolicama i pojašnjenja i pojednostavnjenja određenih odredbi**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. 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) Donošenjem Direktive (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća³ primjena načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” pojačana je uvođenjem obvezne naplate na temelju emisija CO₂ tako što infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade variraju u odnosu na emisije CO₂ vozila ili tako što se primjenjuje pristojba za vanjske troškove emisija CO₂. Trenutačno cestovne naknade za skupove vozila koji se sastoje od motornog vozila i prikolice variraju na temelju emisija CO₂ motornog vozila, neovisno o karakteristikama priključene prikolice, a posebno neovisno o utjecaju te prikolice na emisije CO₂ skupa vozila.
- (2) Iako sama prikolica ne troši energiju, za kretanje joj je potrebna energija iz vučnog motornog vozila. Optimizacija energetske učinkovitosti prikolica dovodi do smanjenja emisija CO₂ konvencionalnih vozila i povećanja autonomije vozila. Takva optimizacija prikolica proizlazi iz poboljšanja aerodinamičke učinkovitosti, otpora kotrljanja i mase prikolica. Potencijal za poboljšanje energetske učinkovitosti u odnosu na referentnu prikolicu iz 2020. je približno 7,5 % za prikolice s rudom i 15 % za poluprikolice. Stoga bi prikolice mogle biti važne u dekarbonizaciji sektora cestovnog prijevoza tereta. Međutim, prepreke prihvatanju učinkovitijih prikolica na tržištu su više cijene tih prikolica i činjenica da kupci prikolica dosad nisu mogli

¹ OJ C/2023/874, 8.12.2023., str. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² SL C , , str.

³ Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za vozila (SL L 69, 4.3.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

usporediti energetska učinkovitost različitih prikolica. Zbog toga energetska učinkovite prikolicе nisu vrlo dostupne na tržištu. Aerodinamičke naprave već su dostupne na tržištu i u budućnosti će postati još dostupnije, ali njihova upotreba u postojećem voznom parku u Uniji nije uobičajena.

- (3) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2022/1362⁴ utvrđene su pravno certificirane vrijednosti za utjecaj prikolica na emisije CO₂ skupova teških teretnih vozila. Kako bi se dodatno smanjili operativni troškovi učinkovitijih prikolica, trebalo bi utvrditi pravila za uključivanje utjecaja prikolica na emisije CO₂ skupova teških teretnih vozila u sustave naplate cestovnih naknada na temelju diferencijacije s obzirom na emisije CO₂. Budući da se na motorna vozila mogu priključiti različite prikolicе, uključivanje prikolica u sustave naplate cestarina na temelju diferencijacije s obzirom na emisije CO₂ trebalo bi se temeljiti na prikolici koja se stvarno upotrebljava.
- (4) Proširenje naplate na temelju emisija CO₂ na prikolicе trebalo bi se primjenjivati na prikolicе na koje se primjenjuje Provedbena uredba (EU) 2022/1362. Učinkovitost prikolica može varirati ovisno o njihovim tehničkim parametrima. Kako bi se ocijenila učinkovitost prikolica u smislu energetske učinkovitosti, učinkovitost u smislu potencijala smanjenja CO₂ određene prikolicе uspoređuje se s učinkovitošću referentne prikolicе koja joj je slična u pogledu konfiguracije osovine, najvećeg dopuštenog opterećenja osovine i konfiguracije šasije. Omjer između vrijednosti određene prikolicе i vrijednosti referentne prikolicе definiran je u Provedbenoj uredbi (EU) 2022/1362 kao omjer učinkovitosti. Omjer učinkovitosti učinkovitijih prikolica je manji od 1.
- (5) Izračun omjera učinkovitosti može se temeljiti na kilometrima, tonskim kilometrima ili kilometrima po kubnom metru. Za sve prikolicе koje nisu prikolicе za prijevoz voluminozne robe trebalo bi upotrebljavati omjer učinkovitosti na temelju tonskog kilometra. Prikolicе za prijevoz voluminozne robe su prikolicе konstruirane prvenstveno za prijevoz takve robe. Omjer učinkovitosti na temelju tonskog kilometra ne može se upotrebljavati za prikolicе za prijevoz voluminozne robe jer su otpor kotrljanja i masa tih prikolica veći od onih tradicionalnih prikolica. Za prikolicе za prijevoz voluminozne robe trebalo bi umjesto tog omjera učinkovitosti upotrebljavati omjer učinkovitosti na temelju kilometra po kubnom metru.
- (6) Emisijski razred CO₂ skupa vozila s učinkovitijom prikolicom trebao bi biti viši od emisijskog razreda CO₂ samo motornog vozila zbog čega bi se za te skupove vozila trebalo omogućiti veće smanjenje cestovnih naknada. Utjecaj potencijala smanjenja emisija CO₂ prikolicе na emisijski razred CO₂ skupa vozila trebao bi se temeljiti na usporedbi omjera učinkovitosti određene prikolicе s pragovima omjera učinkovitosti iz ove Direktive. Za poluprikolicе i za druge prikolicе predviđeni su različiti pragovi zbog razlika u potencijalu za smanjenje emisija CO₂ na troškovno učinkovit način.
- (7) Ako neka država članica uključi utjecaj prikolica na emisije CO₂ skupova teških teretnih vozila u sustave naplate cestovnih naknada na svojem državnom području i uvede posebne naknade za skupove vozila koji odstupaju od najveće mase i/ili

⁴ Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 od 1. kolovoza 2022. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu učinkovitosti teških prikolica s obzirom na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju energije i domete vožnje s nultim emisijama motornih vozila te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2020/683 (SL L 205, 5.8.2022., str. 145., **ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/1362/oj**).

dimenzija utvrđenih u Direktivi Vijeća 96/53/EZ⁵, toj državi članici trebalo bi dopustiti da primjenjuje smanjenje cestovnih naknada na skupove vozila s najmanje jednom učinkovitijom prikolicom.

- (8) Komisiju bi trebalo ovlastiti za izmjenu Priloga VIII. Direktivi 1999/62/EZ delegiranim aktima kako bi se definirali ili prilagodili u njemu utvrđeni pragovi omjera učinkovitosti te kako bi se definirala metodologija za razvrstavanje u razrede moderniziranih prikolica, posebno onih kojima nije dodijeljen omjer učinkovitosti u skladu s Provedbenom uredbom (EU) 2022/1362. Pragove omjera učinkovitosti trebalo bi definirati odmah nakon što se podaci o učinkovitosti prikolica budu prikupljali najmanje godinu dana u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća⁶. Pragovi omjera učinkovitosti trebali bi se temeljiti na prosječnoj učinkovitosti voznog parka prikolica u trenutku objavljivanja referentnih emisija CO₂ za takva vozila i na potencijalu prikolica za poboljšanje učinkovitosti. Zatim bi ih trebalo prilagoditi tako da se u njima uzmu u obzir tehnički napredak i sve veća primjena novih tehnologija, kao što su prikolice s pogonskim osovinama. U definiranju metodologije za modernizirane prikolice trebalo bi uzeti u obzir ugradnju opreme kojom se poboljšava njihova energetska učinkovitost, npr. aerodinamičkih naprava, koja se može provjeriti za vrijeme periodičnih tehničkih pregleda i koja bi trebala biti navedena u zapisniku o tehničkom pregledu vozila, kako je utvrđeno u Direktivi 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁷.
- (9) Kako bi se osiguralo da vozači ispravno navode učinkovitost prikolice priključene na motorno vozilo kad iskorištavaju smanjenje naknada na temelju emisija CO₂, službenici za nadzor provedbe trebali bi na zahtjev dobivati dokaze o emisijskom razredu skupa vozila, uključujući dokaze kojima se potvrđuje učinkovitost prikolice. Ako se takvi dokazi ne dostave, država članica imala bi pravo primjenjivati naknade samo na temelju emisijskog razreda motornog vozila.
- (10) Kako bi se osigurala dosljedna primjena varijacije cestovnih naknada prema emisijama CO₂, potrebno je izmijeniti Direktivu Vijeća 1999/37/EZ⁸ kako bi se zahtijevalo da omjer učinkovitosti prikolica bude naveden u potvrdi o registraciji ako je taj podatak dostupan u certifikatu o sukladnosti ili certifikatu o homologaciji pojedinačnog vozila. Radi razmjene informacija među državama članicama, kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća, važno je osigurati dostupnost podataka o učinkovitosti prikolica⁹.

⁵ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila (SL L 127, 29.4.2014., str. 51., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁹ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45., **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>**).

(11) — Osim toga, primjereno je izmijeniti Direktivu 1999/62/EZ kako bi se uzela u obzir nova struktura Uredbe (EU) 2019/1242, kako je izmijenjena [dodati upućivanje kad bude poznato]. Potrebnim izmjenama nastoji se očuvati trenutačno značenje definicija vozila s nultim emisijama, vozila s niskim emisijama, referentnih emisija CO₂ i putanje smanjenja emisija, a definiciju putanje smanjenja emisija trebalo bi ažurirati kako bi se njezina primjenjivost uskladila s prethodno navedenom uredbom nakon 2030. Tim bi se izmjenama ujedno trebala očuvati obveza varijacije infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada te trenutak od kojeg se ta obveza primjenjuje. Kad je riječ o podskupinama vozila koje su već obuhvaćene Uredbom, tim bi se izmjenama posebno trebalo pojasniti da se ta obveza primjenjuje od 13. svibnja 2023., odnosno dvije godine od datuma objave Provedbene odluke Komisije (EU) 2021/781¹⁰, kojom se utvrđuju referentne emisije CO₂ za te podskupine vozila. Kako bi se osiguralo pravodobno donošenje tih promjena u odnosu na datum stupanja na snagu izmjena Uredbe (EU) 2019/1242, trebalo bi utvrditi jednogodišnji rok za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo.

(11) Primjereno je pojasniti i pojednostavniti određene odredbe Direktive 1999/62/EZ kako bi se uzele u obzir izmjene koje su Uredbom (EU) 2024/1610 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ uvedene u Uredbu (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća¹², kao i izmjene koje su Uredbom Komisije (EU) 2022/1379¹³ uvedene u Uredbu Komisije (EU) 2017/2400¹⁴. Predložene izmjene odnose se na definicije emisija CO₂, vozila s nultim emisijama, teških vozila s niskim emisijama, skupine vozila, putanje smanjenja emisija i referentnih emisija CO₂, kao i na članak 7.ga i članak 8. stavak 3., uz očuvanje njihova izvornog značenja.

(12) Ovom bi se Direktivom trebao pojasniti trenutak od kojeg se primjenjuje obveza varijacije cestovnih naknada na temelju emisija CO₂ za određenu podskupinu vozila. Stoga upućuje na objavu referentnih emisija CO₂ podskupine vozila donesenih u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242. Ovom bi se Direktivom nacionalnim tijelima i pružateljima usluga naplate cestarine također trebalo dati dovoljno vremena za provedbu da razvrstaju vozila iz tih podskupina vozila u emisijske razrede CO₂. Predviđa se šestomjesečno razdoblje provedbe nakon datuma objave referentnih emisija CO₂. Kad je riječ o podskupinama vozila koje su izvorno obuhvaćene tom uredbom, obveza

¹⁰ — Provedbena odluka Komisije (EU) 2021/781 od 10. svibnja 2021. o objavljivanju popisa u kojem se navode vrijednosti emisija CO₂ po proizvođaču i prosječne specifične emisije CO₂ iz novih teških vozila registriranih u Uniji te referentne emisije CO₂ u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća za razdoblje izvješćivanja za godinu 2019. (SL L 167, 12.5.2021., str. 47.).

¹¹ Uredba (EU) 2024/1610 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. svibnja 2024. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja, izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956 (SL L, 2024/1610, 6.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Uredba Komisije (EU) 2022/1379 od 5. srpnja 2022. o izmjeni Uredbe (EU) 2017/2400 s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva srednjih i teških kamiona i teških autobusa te na uvođenje električnih vozila i drugih novih tehnologija (SL L 212, 12.8.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ Uredba Komisije (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 teških vozila 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

varijacije cestovnih naknada primjenjuje se od 13. svibnja 2023., odnosno dvije godine nakon datuma objave Provedbene odluke Komisije (EU) 2021/781¹⁵.

- (13) Ovom bi Direktivom trebalo pojasniti datum od kojeg se primjenjuju prilagodbe referentnih emisija CO₂ donesene u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/1242. Za provedbu te promjene primjereno je razdoblje od šest mjeseci. Taj bi datum trebao biti isti u svim državama članicama kako bi se osiguralo jednako postupanje prema prijevoznicima koji posjeduju slična vozila koja su prvi put registrirana na isti datum, ali imaju poslovni nastan u različitim državama članicama. Nadalje, Provedbenom odlukom Komisije (EU) .../... o prilagodbi referentnih emisija CO₂ navedenih u Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2021/781 i utvrđivanju metodologije za definiranje reprezentativnih vozila [dodati upućivanje kad bude poznato] prilagođene su referentne emisije CO₂ s primjenom od razdoblja izvješćivanja 2025. za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH. U trenutačnoj verziji definicije putanje smanjenja emisija predviđeno je da se prilagođene vrijednosti primjenjuju od razdoblja izvješćivanja koje započinje nakon datuma početka primjene tog akta. Stoga bi se trebale primjenjivati od 1. srpnja 2026. Kako bi se izbjeglo da šestomjesečno razdoblje provedbe istekne prerano nakon donošenja ove Direktive i ne ostane dovoljno vremena za provedbu, izričito se zadržava datum početka primjene 1. srpnja 2026.
- (14) Ovom bi se Direktivom trebalo očuvati značenje definicije putanje smanjenja emisija iz Direktive 1999/62/EZ kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2022/362. Uredbom (EU) 2024/1610 izmijenjena je Uredba (EU) 2019/1242 tako što je uvedena ciljna vrijednost smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 %. Ta promjena utječe na gradijent putanje smanjenja emisija utvrđene u Direktivi 1999/62/EZ za godine do 2030. i uključujući tu godinu. Stoga su određeni pragovi emisijskih razreda CO₂ do 2030. i uključujući tu godinu stroži nego za 2031. i sljedeće godine. Oblik putanje smanjenja emisija koji iz tog proizlazi nije bio planirana posljedica donošenja Uredbe (EU) 2024/1610. Stoga bi trebalo ponovno uspostaviti izvorni oblik putanje smanjenja emisija utvrđivanjem cilja smanjenja emisija CO₂ od 30 % do 2030. u Direktivi 1999/62/EZ. Dok se ta promjena ne počne primjenjivati, moguće je da se određena vozila mogu razvrstati u emisijski razred CO₂ s putanjom smanjenja emisija na temelju ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 %. Kako bi se osiguralo jednako postupanje s vozilima koja su razvrstana u emisijski razred CO₂ nakon donošenja ove Direktive, države članice trebale bi ponovno klasificirati ta vozila primjenom putanje smanjenja emisija koja se temelji na ciljnoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 30 % u roku od dva mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive.
- (15) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako u emisijske razrede CO₂ razvrstati vozila kojima je priložen dokument s informacijama za kupca i koja su prvi put registrirana prije početka putanje smanjenja emisija. Za podskupine vozila s referentnim razdobljem 2021. ili 2025., kako je utvrđeno u Uredbi (EU)

¹⁵ Provedbena odluka Komisije (EU) 2021/781 od 10. svibnja 2021. o objavljivanju popisa u kojem se navode vrijednosti emisija CO₂ po proizvođaču i prosječne specifične emisije CO₂ iz novih teških vozila registriranih u Uniji te referentne emisije CO₂ u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća za razdoblje izvješćivanja za godinu 2019. (SL L 167, 12.5.2021., str. 47., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

2019/1242, postoji razlika između datuma početka putanja smanjenja emisija i roka u kojem proizvođači moraju novim vozilima dostaviti dokument s informacijama za kupca koji je izdan u skladu s člankom 9. Uredbe Komisije (EU) 2017/2400. Datum početka putanje smanjenja emisija podskupine vozila prvi je dan referentnog razdoblja za tu podskupinu vozila, kako je utvrđeno u točki 3.2. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242. Rok u kojem proizvođači moraju dostaviti dokument s informacijama za kupca za nova vozila određene podskupine vozila utvrđen je u članku 24. Uredbe Komisije (EU) 2017/2400. Za te podskupine vozila rok za proizvođače prethodi datumu početka putanje smanjenja emisija. U Direktivi 1999/62/EZ ne navodi se kako razvrstati u emisijske razrede CO₂ vozila koja su prvi put registrirana prije početka putanje smanjenja emisija. Države članice trebale bi u razred emisija CO₂ razvrstati vozila za koja vlasnik može dostaviti dokaze o emisijama CO₂ u dokumentu s informacijama za kupca. Pragovi emisijskih razreda CO₂ prije početka putanje smanjenja emisija su pragovi iz prve godine putanje smanjenja emisija.

- (16) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako razvrstati namjenska vozila u emisijske razrede CO₂. U Uredbi (EU) 2019/1242 razlikuju se namjenska vozila, kao što su vozila koja se upotrebljavaju za prikupljanje smeća ili građevinske radove, od drugih vrsta vozila i definiraju se podskupine namjenskih vozila. Ta su vozila odgovorna za otprilike 2 % emisija u sektoru teških vozila i uglavnom prometuju u gradovima. Nakon donošenja Uredbe (EU) 2024/160 namjenska vozila identificiraju se kao takva tek nakon prve registracije. Stoga dokument s informacijama za kupca novog vozila ne sadržava informacije o namjenskoj prirodi vozila. Stoga se namjenska vozila ne mogu svrstati u namjensku podskupinu kad se razvrstavaju u emisijski razred CO₂. Iz objektivnih i praktičnih razloga trebalo bi smatrati da namjenska vozila pripadaju odgovarajućoj podskupini nenamjenskih vozila za potrebe Direktive 1999/62/EZ.
- (17) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako razvrstati naknadno nadograđena vozila s nultim emisijama u emisijske razrede CO₂. Uredbom (EU) 2019/1242 utvrđuju se ciljevi za proizvođače u pogledu smanjenja emisija CO₂ novih teških vozila. Na temelju te uredbe proizvođači imaju posebnu korist od stavljanja na tržište vozila s nultim emisijama. Direktivom 1999/62/EZ potiče se potražnja za tim vozilima odobravanjem sniženih naknada u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5. Postojeći nedostatak vozila s nultim emisijama je to da imaju niži operativni domet od konvencionalnih vozila. Kako bi se povećao operativni domet vozila, moguće je naknadnom ugradnjom zamijeniti baterijski sklop vozila s nultim emisijama generatorom na gorivo kako bi se povećao njegov operativni domet. Takva vozila time postaju hibridna vozila. U skladu s Direktivom 1999/62/EZ vozila se razvrstavaju u emisijske razrede CO₂ u skladu s dokumentacijom vozila koju su proizvođači izradili prije prve registracije vozila. To znači da bi u skladu s postojećim zakonodavnim okvirom takva naknadno nadograđena vozila i dalje imala koristi od smanjenih naknada u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5 iako imaju generator na gorivo. Međutim, to postupanje narušava tržište cestovnog prijevoza tereta na štetu prijevoznika koji upotrebljavaju vozila s nultim emisijama koja nisu naknadno nadograđena i ne odražava stvarna smanjenja emisija tijekom životnog vijeka vozila za potrebe Uredbe (EU) 2019/1242. Kako bi se osiguralo da sva vozila imaju emisijske razrede CO₂ na temelju rezultata simulacijskog alata VECTO, vozila s nultim emisijama koja su naknadno opremljena motorom na gorivo trebalo bi stoga u

skladu s Direktivom 1999/62/EZ smatrati vozilima svrstanima u emisijski razred CO₂ 1.

(18) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako razvrstati vozila s dvojnim gorivom u emisijske razrede CO₂. Člankom 24. stavkom 2. točkom (g) Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 proizvođači se obvezuju na izdavanje dokumenta s informacijama za kupce za vozila s dvojnim gorivom počevši od 1. siječnja 2024. Međutim, određena vozila s dvojnim gorivom registrirana su prije tog datuma bez dokumenta s informacijama za kupca. Vozila koja su prvi put registrirana prije tog datuma ne kvalificiraju se za povoljnije cijene cestarine i mogu biti u nepovoljnom konkurentskom položaju u odnosu na slična vozila koja su registrirana kasnije. Proizvođači mogu utvrditi emisije CO₂ vozila koje je već registrirano provedbom nove simulacije kojom se uzimaju u obzir najnoviji zahtjevi iz Uredbe (EU) 2017/2400. Države članice trebale bi prihvatiti rezultate tih simulacija kao dokaz emisija CO₂ vozila. Komisija bi trebala spriječiti zloupotrebu rezultata simulacije nadziranjem načina na koji se proizvođači koriste tom opcijom. Proizvođač koji odluči iskoristiti tu mogućnost trebao bi o tome obavijestiti Komisiju. Države članice trebale bi prihvatiti taj dokument samo ako je primljen izravno od proizvođača, ako je u digitalnom obliku jer je to manje podložno prijevarama i ako je tom proizvođaču upućena pozitivna odluka Komisije.

(19) U Direktivi bi trebalo izbrisati određene odredbe koje su zastarjele. Direktivom 1999/62/EZ predviđeno je proširenje njezina područja primjene kako bi se obuhvatile podskupine vozila koje su obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400, ali još nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242. Relevantne odredbe Direktive 1999/62/EZ su članak 2. stavak 1. točka 30. podtočka (b), članak 2. stavak 1. točka 38. podtočka (b), članak 7. ga stavak 1. treći podstavak i članak 7. ga stavak 7. Uredbom (EU) 2024/1610 prošireno je područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242 kako bi odgovaralo području primjene Uredbe (EU) 2017/2400. Relevantne odredbe Direktive 1999/62/EZ stoga su zastarjele i trebalo bi ih izbrisati kako bi se pojednostavnio tekst te direktive.

(120) Direktive 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 1999/62/EZ

Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) članak 2. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 28. zamjenjuje se sljedećim:

„(28) „emisije CO₂” teškog vozila znači njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/t-km) iz točke 2.6.1. dokumenta s informacijama za kupca ako je riječ o teškom teretnom vozilu ili njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/p-km) iz točke 2.6.4. dokumenta s informacijama za kupca ako je riječ o autobusu, kako je definirano u dijelu II. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400 (*);”

* Uredba Komisije (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 teških vozila 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

(ab) u točki 29. podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) teško motorno vozilo iz članka 3. točke 11. podtočaka (a) i ili (b) Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća (*); ili”;

**Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>;

(bc) u točki 30. točka (b) točka 30. zamjenjuje se sljedećim:

„(30) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo s niskim emisijama kako je definirano u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2019/1242;”;

~~„(b) teško vozilo iz skupine vozila obuhvaćene provedbenim aktom donesenim na temelju članka 7. ga stavka 7. s emisijama CO₂ manjim od 50 % vrijednosti referentnih emisija CO₂ njegove skupine vozila koje nije vozilo s nultim emisijama;”;~~

(d) točka 35. zamjenjuje se sljedećim:

„(35) „skupina vozila” znači skupina vozila kako je definirana u članku 4. prvom podstavku Uredbe (EU) 2017/2400;”;

(ee) točka 37. zamjenjuje se sljedećim:

„37. „putanja smanjenja emisija” podskupine vozila (sg) znači putanja smanjenja emisija za teška teretna vozila ($ET_{sg,Y}$) ili za autobuse ($ETp_{sg,Y}$), kako je utvrđeno u skladu s točkom 5.1.2.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242 i prilagođeno kako slijedi:

(a) za godine $Y \leq 2030$. cilj smanjenja CO₂ za 2030. ($rf_{sg,Y}$ ili $rfp_{sg,Y}$, pri čemu je $Y=2030$.) iznosi 30 %; i

(b) za godine $Y > 2030$. ciljni faktor ($RET_{sg,Y}$ ili $RETp_{sg,Y}$) iznosi 0,7;”;

~~„37. „putanja smanjenja emisija” za podskupinu vozila (sg) i razdoblje izvješćivanja za godinu (Y), tj. $ET_{sg,Y}$, znači umnožak faktora smanjenja godišnjih emisija CO₂ ($RET_{sg,Y}$) i referentnih emisija CO₂ (rCO_{2sg}) podskupine (sg), odnosno $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ utvrđuje se u skladu s točkom 5.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242;”;~~

(df) točka 38. zamjenjuje se sljedećim:

„38. „referentne emisije CO₂” znači referentne emisije CO₂ kako su definirane u članku 3. točki 1. Uredbe (EU) 2019/1242;”;

~~„38. „referentne emisije CO₂” znači:~~

~~(a) za podskupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242 iznos izračunan u skladu s formulom u točki 3. Priloga I. toj uredbi;~~

~~(b) za skupinu vozila obuhvaćenu provedbenim aktom donesenim na temelju članka 7. ga stavka 7. referentne emisije CO₂ navedene u tom aktu koje odgovaraju prosječnoj vrijednosti svih emisija CO₂ vozila u toj skupini vozila, koja je prijavljena u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća (6) za prvo razdoblje izvješćivanja koje će započeti nakon datuma od kojeg je, u skladu s člankom 24. Uredbe (EU) 2017/2400, zabranjena registracija, prodaja ili stavljanje u upotrebu vozila iz te skupine vozila koja ne ispunjavaju obveze iz članka 9. Uredbe (EU) 2017/2400;”;~~

(eg) dodaju se sljedeće točke:

„42. „prikolica” znači prikolica kako je definirana u članku 3. točki 17. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362^{***};

(43) „poluprikolica” znači prikolica koja odgovara definiciji poluprikolice iz članka 3. točke 33. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362.

^{***} Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 od 1. kolovoza 2022. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu učinkovitosti teških prikolica s obzirom na emisije CO₂, potrošnju goriva, potrošnju energije i domete vožnje s nultim emisijama motornih vozila te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2020/683 (SL L 205, 5.8.2022., str. 145., **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**”;

(2) članak 7. ga mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. drugi, treći i četvrti podstavak zamjenjuju se sljedećim:

„Države članice primjenjuju tu varijaciju na podskupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242 **najkasnije šest mjeseci nakon objave** na temelju referentnih emisija CO₂ objavljenih **tih podskupina vozila donesenih** u skladu s člankom 11. stavkom 1. te uredbe. Međutim, za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH države članice primjenjuju tu varijaciju najkasnije 13. svibnja 2023.

Države članice primjenjuju te~~Ako se referentne emisije CO₂ prilagode kako su prilagođene~~ u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/1242 **počevši od prvog dana šestog mjeseca nakon njihove objave. Međutim, za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH države članice primjenjuju referentne emisije CO₂ kako su prilagođene u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU)...**~~... [dodati upućivanje nakon što bude poznato] počevši od 1. srpnja 2026. te referentne emisije CO₂ primjenjuju se od početka sljedećeg razdoblja izvješćivanja.~~

~~Odstupajući od drugog podstavka, za emisijske razrede CO₂ 1, 4 i 5 iz stavka 2. ovog članka ta se varijacija primjenjuje na skupine vozila obuhvaćene provedbenim aktima donesenima u skladu sa stavkom 7. najkasnije dvije godine nakon donošenja tih provedbenih akata. Varijacija se temelji na referentnim emisijama CO₂ iz tih akata i primjenjuje se dok se referentne emisije CO₂ za predmetne podskupine vozila ne objave u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242. Od objave referentnih emisija CO₂ u~~

~~skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242 države članice primjenjuju te referentne emisije CO₂ umjesto onih utvrđenih u skladu sa stavkom 7., a varijacije za predmetne podskupine vozila primjenjuju se za sve emisijske razrede.”;~~

(b) u stavku 2. dodaju se sljedeći podstavci:

„Države članice najkasnije do [datum stupanja na snagu ove Direktive + dva mjeseca] reklasificiraju vozila razvrstana u emisijski razred CO₂ 2 ili 3 s putanjom smanjenja emisija na temelju ciljane vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 % primjenom putanje smanjenja emisija koja se temelji na ciljnoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 30 %.

Države članice smatraju prihvatljivima za razvrstavanje u emisijski razred CO₂ sva vozila za koja sudionik u cestovnom prometu može dostaviti dokaze o emisijama CO₂ u dokumentu s informacijama za kupca izdanom u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400. Ako je datum prve registracije vozila prije početka putanje smanjenja emisija podskupine vozila kojoj vozilo pripada, primjenjuju se vrijednosti prve godine putanje smanjenja emisija za tu podskupinu.

Države članice dužne su namjenska vozila, kako su definirana u članku 3. točki 9. Uredbe (EU) 2019/1242, smatrati vozilima koja pripadaju odgovarajućoj podskupini nenamjenskih vozila.

Države članice ne primjenjuju snižene naknade u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5 na vozila s nultim emisijama koja su naknadno opremljena motorom na gorivo koji proizvodi električnu energiju ili doprinosi pogonu vozila. Umjesto toga države članice primjenjuju naknade u skladu s emisijskim razredom CO₂ 1.

Proizvođači vozila mogu se koristiti simulacijskim alatom iz članka 5. Uredbe (EU) 2017/2400 za utvrđivanje emisija CO₂ vozila s dvojnim gorivom, kako je definirano u članku 3. točki 21. Uredbe (EU) 2017/2400, nakon datuma njegove proizvodnje ako je datum proizvodnje tog vozila prije 1. siječnja 2024. Proizvođač koji namjerava iskoristiti tu mogućnost obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri da to učini, a Komisija odlučuje može li se taj proizvođač koristiti simulacijskim alatom u svrhu utvrđenu u ovom stavku. Za razvrstavanje vozila u emisijski razred CO₂ države članice prihvaćaju simulaciju koju su proizvođači proizveli kao dokaz emisija CO₂ vozila, pod uvjetom da im proizvođač izravno i u digitalnom obliku pošalje rezultate simulacije zajedno s odlukom Komisije upućenom tom proizvođaču.”;

(bc) stavak 7. briše se. u stavku 7. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

~~„Komisija donosi provedbene akte u svrhu utvrđivanja referentnih emisija CO₂ za skupine vozila koje nisu podskupine 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD, 10 LH.”;~~

(3) umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.gc

1. Države članice mogu u primjeni članka 7.ga do 30. lipnja 2030. uzimati u obzir utjecaj prikolica na emisije CO₂ njihova skupa s motornim vozilom. Taj utjecaj države članice uzimaju u obzir od 1. srpnja 2030.

Ako država članica primjenjuje prvi podstavak, na emisijski razred CO₂ skupa vozila iz članka 7.ga stavka 2. utječe razred vučene prikolice utvrđen u skladu s Prilogom VIII.

2. Ako država članica primjenjuje prvi stavak i u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) uvede posebne naknade za skupove vozila koji odstupaju od najveće mase i/ili dimenzija utvrđenih u Prilogu I. Direktivi Vijeća 96/53/EZ*, u skladu s člankom 4. stavkom 4. te direktive, ona može primijeniti smanjenje cestovnih naknada na takve skupove vozila s najmanje jednom prikolicom razvrstanom u razred prikolice u skladu s Prilogom VIII. ovoj Direktivi.

Iznos smanjenja cestarine može odgovarati smanjenju dodijeljenom skupovima vozila koji ne odstupaju od najveće mase i/ili dimenzija.

3. Komisija je ovlaštena donijeti delegirani akt u skladu s člankom 9.d radi izmjene Priloga VIII. kako bi odredila pragove omjera učinkovitosti koji su u njemu utvrđeni ili kako bi ih prilagodila tehničkom napretku. Njihovo prvo određivanje temelji se na prosječnoj učinkovitosti voznog parka prikolica u trenutku objavljivanja referentnih emisija CO₂ za ta vozila i na potencijalu prikolica za poboljšanje učinkovitosti, uzimajući u obzir različit potencijal poluprikolica i drugih prikolica.

Za razrede prikolica 1 i 2 kako su utvrđeni u tablici u Prilogu VIII. Komisija donosi delegirani akt kojim se određuju pragovi omjera učinkovitosti najkasnije godinu dana nakon objave referentnih emisija CO₂ za prikolice u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242.

~~Za razred prikolica 3 kako je utvrđen u tablici u Prilogu VIII. primjenjuje se na prikolice s nultim emisijama kako su definirane u članku 3. točki 11. podtočki (c) Uredbe (EU) 2019/1242 koje su u skladu s pragom omjera učinkovitosti za razred prikolica 3i koji se primjenjuje na prikolice opremljene uređajem koji aktivno podržava njihov pogon i ili nema motor s unutarnjim izgaranjem ili ima motor s unutarnjim izgaranjem koji ispušta manje od 5 g CO₂/kWh. Komisija donosi delegirani akt kojim se određuju pragovi omjera učinkovitosti nakon što budu dostupne zakonski certificirane vrijednosti za te prikolice.~~

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranog akta u skladu s člankom 9.d radi izmjene Priloga VIII. kako bi se utvrdila metodologija kojom će se u odgovarajući razred razvrstavati prikolice modernizirane opremom kojom se poboljšava njihova energetska učinkovitost, posebno prikolice koje su registrirane, prodane ili stavljene u uporabu prije datuma početka primjene Provedbene uredbe (EU) 2022/1362.

4. Za potrebe evidentiranja opreme iz stavka 3. četvrtog podstavka države članice upotrebljavaju točku 10. (ostale informacije) Priloga II. Direktivi 2014/45/EU**.

* Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

** Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila (SL L 127, 29.4.2014., str. 51.).”;

(4) u članku 7.j. stavku 2.a prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Ako vozač ili, prema potrebi, prijevoznik ili pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC) ne može predložiti dokaze o emisijskom razredu vozila za potrebe članka 7.g stavka 2., članka 7.ga i članka 7.gb, države članice mogu

primijeniti najvišu naplativu cestarinu ili korisničke naknade. Ako vozač ili, prema potrebi, prijevoznik ili pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC) ne može predložiti dokaze o emisijskom razredu skupa vozila za potrebe članka 7.g, države članice mogu primijeniti cestarine ili korisničke naknade na temelju emisijskog razreda motornog vozila.”;

(5) u članku 8. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. U slučaju zajedničkog sustava korisničkih naknada iz stavka 1. ovog članka, konačni datum primjene varijacija iz članka 7.ga stavka 1. za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH je 25. ožujka 2025.”;

(56) u članku 9.d. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 9.e za izmjenu ove Direktive s obzirom na Prilog 0., formule u točkama 4.1. i 4.2. Priloga III.a i iznose navedene u tablicama u prilogima III.b i III.c radi njihove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku te pragove omjera učinkovitosti navedene u tablici u Prilogu VIII. radi njihova određivanja ili prilagodbe tako da odražavaju tehnički napredak.”;

(67) u članku 11. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) varijaciji infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada prema okolišnoj učinkovitosti vozila, na temelju članka 7.g, članka 7.ga, članka 7.gb ili članka 7.gc;”;

(78) tekst u Prilogu ovoj Uredbi dodaje se kao Prilog VIII.

Članak 2.

Izmjena Direktive (EU) 2019/520

U Prilogu I. Uredbi (EU) 2019/520 dio I. zamjenjuje se sljedećim:

„Dio I. Podaci o vozilima

Točka	O/N ⁽¹⁾	Primjedbe
Registracijski broj	O	
Broj šasije/identifikacijski broj vozila (VIN)	O	
Država članica registracije	O	
Marka	O	(D.1 ⁽²⁾) npr. Ford, Opel, Renault
Trgovačka oznaka vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane
EU oznaka kategorije	O	(J) npr. mopedi, motocikli, osobni automobili
Emisijska norma Euro	O	npr. Euro 4, Euro 6
Emisijski razred CO ₂	N	primjenjivo za teška vozila
Datum ponovne klasifikacije	N	primjenjivo za teška vozila

CO ₂ u g/tkm	N	primjenjivo za teška vozila
Za prijevoz voluminozne robe: da/ne	N	primjenjivo za prikolice
Omjer učinkovitosti – na temelju tonskog kilometra (-)...	N	primjenjivo za prikolice
Omjer učinkovitosti – na temelju kilometra po kubnom metru (-)...	N	primjenjivo za prikolice
Najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila	O	
(1) O = obvezno, ako postoji u nacionalnom registru, N = neobvezno. (2) Usklađeni kod Unije, vidjeti Direktivu 1999/37/EZ.		

”
—

Članak 3.

Izmjena Direktive 1999/37/EZ

U Prilogu I. Direktivi 1999/37/EZ dodaju se sljedeće točke u točki V., emisija ispušnih plinova:

„(V.11.) omjer učinkovitosti:

- za prikolice koje nisu namijenjene za prijevoz voluminozne robe omjer učinkovitosti na temelju tonskog kilometra ako je naveden u točki 49.11.2 certifikata o sukladnosti utvrđenog u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683* ili u točki 49.11.2 certifikata o homologaciji pojedinačnog vozila utvrđenog u Dodatku 1. Prilogu III. toj uredbi,
- za prikolice za prijevoz voluminozne robe omjer učinkovitosti na temelju kilometra po kubnom metru ako je naveden u točki 49.11.3 certifikata o sukladnosti utvrđenog u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683 ili u točki 49.11.3. certifikata o homologaciji pojedinačnog vozila utvrđenog u Dodatku 1. Prilogu III. toj uredbi.

Ako je prikolica namijenjena za prijevoz voluminozne robe, to se navodi u točki 49.10 certifikata o sukladnosti teških prikolica utvrđenog u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683 ili u točki 49.10 certifikata o homologaciji pojedinačnog vozila utvrđenog u Dodatku 1. Prilogu III. toj uredbi;

(V.12) razred prikolice utvrđen u skladu s člankom 7.gc Direktive 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća;

* Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1., **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**)”.

Članak 4.

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom najkasnije do [godinu dana od njezina stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 5.

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

Članak 6.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*