

Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

► **B** **UREDBA (EU) br. 510/2011 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**
od 11. svibnja 2011.

o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 145, 31.5.2011., str. 1)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
► <u>M1</u>	Delegirana uredba Komisije (EU) br. 205/2012 od 6. siječnja 2012.	L 72	2	10.3.2012
► <u>M2</u>	Uredba (EU) br. 253/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014.	L 84	38	20.3.2014
► <u>M3</u>	Delegirana uredba Komisije (EU) br. 404/2014 od 17. veljače 2014.	L 121	1	24.4.2014



UREDBA (EU) br. 510/2011 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 11. svibnja 2011.

o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila

(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,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽²⁾,

budući da:

- (1) Cilj je Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime, koja je u ime Europske zajednice bila potvrđena Odlukom Vijeća 94/69/EZ ⁽³⁾, stabilizirati koncentracije stakleničkih plinova u atmosferi na razini koja bi spriječila opasni antropogeni utjecaj na klimatski sustav. Da bi se ispunio taj cilj, ukupni porast globalne prosječne godišnje površinske temperature ne smije biti veći od 2 °C iznad predindustrijske razine. U svom najnovijem izvješću o procjeni, Međudržavna komisija za klimatske promjene (IPCC) navodi da za postizanje toga cilja globalne emisije stakleničkih plinova moraju doseći najvišu razinu do 2020. godine. Na sastanku održanom 8. i 9. ožujka 2007., Europsko se Vijeće čvrsto obvezalo da će do 2020. godine smanjiti ukupne emisije stakleničkih plinova u Zajednici za najmanje 20 % u odnosu na razine iz 1990., odnosno za 30 % pod uvjetom da se i druge razvijene zemlje obvežu na odgovarajuća smanjenja emisija te da zemlje u razvoju koje su gospodarski naprednije daju svoj doprinos, svaka prema svojim mogućnostima.
- (2) Komisija je 2009. završila pregled strategije održivog razvoja Unije pri čemu se usredotočila na pitanja koja za održivi razvoj predstavljaju najveće probleme kao što su prijevoz, klimatske promjene, javno zdravlje i čuvanje energije.
- (3) Za postizanje potrebnih smanjenja emisija, politike i mjere trebalo bi provoditi na razini država članica i Unije u svim sektorima gospodarstva Unije, a ne samo u industriji i energetici. U Odluci br. 406/2009/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od

⁽¹⁾ SL C 44, 11.2.2011., str. 157.

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 15. veljače 2011. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 31. svibnja 2011.

⁽³⁾ SL L 33, 7.2.1994., str. 11.

▼B

23. travnja 2009. o naporima koje poduzimaju države članice radi smanjenja emisija stakleničkih plinova s ciljem ostvarenja ciljeva Zajednice vezanih uz smanjenje emisija stakleničkih plinova do 2020 ⁽¹⁾. predviđa se prosječno smanjenje od 10 % u odnosu na razine iz 2005. u sektorima koji nisu obuhvaćeni sustavom Europske unije za trgovinu emisijama, uspostavljenim Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja kvotama emisija stakleničkih plinova unutar Zajednice ⁽²⁾, uključujući cestovni promet. Cestovni je promet drugi najveći sektor po emisijama stakleničkih plinova u Uniji, a njegove emisije, uključujući i one iz lakih gospodarskih vozila, neprekidno rastu. Ako emisije iz cestovnog prometa nastave rasti, to će u znatnoj mjeri poništiti rezultate napora ostalih sektora u suzbijanju klimatskih promjena.

- (4) Ciljne vrijednosti Unije za nova cestovna vozila pružaju proizvođačima više sigurnosti kod planiranja i veću fleksibilnost u ispunjavanju zahtjeva u pogledu smanjenja CO₂ nego što bi im to pružali pojedinačni nacionalni ciljevi smanjivanja emisija. Kod utvrđivanja standarda za vrijednosti emisija važno je uzeti u obzir kako će to utjecati na tržište i konkurentnost proizvođača, izravne i neizravne troškove poslovanja i koristi koje iz toga proističu s obzirom na poticanje inovacija i smanjenje potrošnje i troškova energije.
- (5) Radi poboljšanja konkurentnosti europske automobilske industrije trebalo bi primjenjivati inicijativne programe kao što su poticanje eko-inovacija i dodjela olakšica.
- (6) U svojim priopćenjima od 7. veljače 2007. pod naslovom „Rezultati revizije strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila” i „Priopćenje o konkurentnom regulatornom okviru za automobilsku industriju u 21. stoljeću (CARS21)”, Komisija je naglasila da se cilj Zajednice od 120 g CO₂/km neće moći ostvariti do 2012. ako se ne poduzmu dodatne mjere.
- (7) U tim je priopćenjima za postizanje cilja Zajednice u pogledu vrijednosti prosječnih emisija Zajednice od 120 g CO₂/km iz novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila registriranih u Zajednici do 2012. godine predložen integrirani pristup usmjeren na obvezno smanjivanje emisija CO₂ radi postizanja ciljne vrijednosti od 130 g CO₂/km za prosječni novi vozni park kroz poboljšanja tehnologije motora vozila, odnosno na daljnje smanjenje od 10 g CO₂/km ili smanjenje ekvivalentno toj vrijednosti, ako je tehnički neophodno, kroz ostala tehnološka poboljšanja, uključujući poboljšanje učinkovitosti goriva kod lakih gospodarskih vozila.

⁽¹⁾ SL L 140, 5.6.2009., str. 136.

⁽²⁾ SL L 275, 25.10.2003., str. 32.

▼B

- (8) Odredbe vezane uz postizanje ciljeva povezanih s emisijama iz lakih gospodarskih vozila trebale bi biti u skladu sa zakonodavnim okvirom za postizanje ciljnih emisija iz voznog parka novih osobnih automobila, utvrđenih Uredbom (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila ⁽¹⁾
- (9) Zakonodavni okvir za postizanje prosječne ciljne vrijednosti emisija novog voznog parka za nova laka gospodarska vozila trebao bi osigurati konkurentski neutralne, socijalno pravične i održive ciljne vrijednosti smanjenja kod kojih se u obzir uzima raznolikost europskih proizvođača automobila i kojima se sprečava svako neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja između njih. Zakonodavni okvir trebao bi biti usuglašen s općim ciljem postizanja ciljnih vrijednosti smanjivanja emisija na razini Unije i trebalo bi ga dopuniti drugim praktičnijim instrumentima, kao što su diferencirani porezi na automobile i energiju ili mjere za ograničavanje brzine lakih gospodarskih vozila.
- (10) Da bi se na tržištu lakih gospodarskih vozila očuvala raznolikost i sposobnost toga tržišta da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti emisija CO₂ za laka gospodarska vozila trebalo bi definirati u skladu s korisnošću vozila na linearnoj osnovi. Prihvatljivi parametar kojim se može opisati ta korisnost je masa vozila iz koje je vidljiva korelacija sa stvarnim emisijama pa je stoga ciljne vrijednosti moguće odrediti realnije i neutralnije s obzirom na konkurentnost. Osim toga, podaci o masi vozila lako su dostupni. Za lakše dugoročno ocjenjivanje pristupa koji se temelji na korisnosti trebalo bi prikupiti podatke o alternativnim parametrima korisnosti kao što su otisak (prosječni razmak između kotača na istoj osovini pomnožen s međuosovinskim razmakom) i korisna nosivost.
- (11) Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i uzima u obzir budući tehnološki razvoj koji omogućuje povećanje dugoročne konkurentnosti europske automobilske industrije i otvaranje većeg broja visokokvalitetnih radnih mjesta. Kao sredstvo za sustavno ocjenjivanje poboljšanja u pogledu emisija koja su donijele eko-inovacije, Komisija bi trebala razmotriti mogućnost uvrštavanja eko-inovativnih mjera u reviziju ispitnih postupaka u skladu s člankom 14. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila ⁽²⁾, vodeći računa o tehničkim i gospodarskim učincima tog uvrštavanja.

⁽¹⁾ SL L 140, 5.6.2009., str. 1.

⁽²⁾ SL L 171, 29.6.2007., str. 1.

▼B

- (12) Direktivom 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o raspoloživosti informacija za potrošače o potrošnji goriva i emisijama CO₂ u vezi s prodajom novih osobnih vozila⁽¹⁾ već se zahtijeva da promotivna literatura za automobile krajnjim korisnicima osigurava podatke o službenim emisijama CO₂ i službenoj potrošnji goriva vozila. U svojoj Preporuci 2003/217/EZ od 26. ožujka 2003. o primjeni odredaba Direktive 1999/94/EZ o promotivnoj literaturi⁽²⁾ na druge medije, Komisija tumači da se taj zahtjev odnosi i na oglašavanje. Područje primjene Direktive 1999/94/EZ stoga bi trebalo najkasnije do 2014. proširiti na laka gospodarska vozila, tako da bi oglasi za sva laka gospodarska vozila krajnjem korisniku uz podatke vezane uz energiju ili cijene morali osiguravati i podatke o službenim emisijama CO₂ i službenoj potrošnji goriva vozila.
- (13) Uvažavajući vrlo visoke troškove istraživanja i razvoja kao i troškova proizvodnje po jedinici proizvoda za prve generacije automobila s tehnologijom jako malih emisija ugljika koje treba uvesti na tržište nakon stupanja ove Uredbe na snagu, ovom se Uredbom na privremenoj osnovi nastoji ubrzati i olakšati postupak uvođenja na tržište Zajednice vozila s ekstremno niskim emisijama ugljika, u početnim fazama njihove komercijalizacije.
- (14) Upotreba određenih alternativnih goriva može ponuditi značajna smanjenja CO₂ u cijelom ciklusu, od naftnog izvora do krajnjeg korisnika. Ova Uredba stoga sadrži posebne odredbe koje imaju za cilj promicanje još veće zastupljenosti vozila na određena alternativna goriva na tržištu Zajednice.
- (15) S ciljem poboljšanja postupaka prikupljanja podataka o potrošnji i mjerenja potrošnje goriva, Komisija bi najkasnije do 1. siječnja 2012. trebala razmisliti jesu li potrebne izmjene relevantnog zakonodavstva radi uvrštavanja obveze za proizvođače koji traže homologaciju za vozila kategorije N₁, kako je definirana u Prilogu II. Direktivi 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⁽³⁾, da svako vozilo mora biti opremljeno mjeracem potrošnje goriva.
- (16) Radi osiguravanja sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 443/2009 i radi sprečavanja zloporabe, ciljnu bi vrijednost trebalo primijeniti na nova gospodarska vozila koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije, osim tijekom određenog ograničenog razdoblja.

⁽¹⁾ SL L 12, 18.1.2000., str. 16.

⁽²⁾ SL L 82, 29.3.2003., str. 33.

⁽³⁾ SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

▼B

- (17) Direktivom 2007/46/EZ uspostavlja se harmonizirani okvir koji sadrži administrativne odredbe i opće tehničke zahtjeve za homologaciju svih novih vozila obuhvaćenih područjem primjene te Direktive. Tijelo odgovorno za poštovanje ove Uredbe trebalo bi biti isto ono tijelo koje je odgovorno za sve aspekte postupka homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ kao i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje.
- (18) Proizvođačima bi trebalo ostaviti mogućnost da sami odluče na koji će način zadovoljiti ciljne vrijednosti na temelju ove Uredbe i da emisije izraze kao prosječne vrijednosti za sva vozila svojega novog voznog parka umjesto da moraju poštovati ciljne vrijednosti emisija CO₂ za svako pojedino vozilo. Od proizvođača bi stoga trebalo zahtijevati da osiguraju da prosječna specifična emisija za sva nova gospodarska vozila registrirana u Uniji za koja su oni odgovorni ne prelazi prosječne ciljne vrijednosti emisija za ta vozila. Radi lakšeg prilagođavanja, ovaj zahtjev trebalo bi uvoditi postupno u razdoblju od 2014. do 2017. godine. To je u skladu sa zadanim rokovima i trajanjem razdoblja postupnog uvođenja utvrđenima u Uredbi (EZ) br. 443/2009.
- (19) Da bi se osiguralo da ciljne vrijednosti odražavaju posebnosti malih i specijaliziranih proizvođača i da budu u skladu s mogućnostima proizvođača u pogledu smanjenja, za takve bi proizvođače trebalo utvrditi alternativne ciljne vrijednosti smanjenja emisija koje će biti vezene uz tehnološki potencijal vozila dotičnog proizvođača za smanjivanje specifičnih emisija CO₂ i koje će odgovarati obilježjima predmetnih segmenata tržišta. To bi izuzeće trebalo obuhvatiti revizijom ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz Priloga I., koju treba obaviti najkasnije do početka 2013.
- (20) U okviru strategije Unije za smanjivanje emisija CO₂ iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila uspostavljen je integrirani pristup za postizanje ciljne vrijednosti Unije od 120 g CO₂/km do 2012. godine i predstavljena dugoročnija vizija daljnjih smanjenja emisija. U Uredbi (EZ) br. 443/2009 to je dugoročno gledište potkrijepljeno utvrđivanjem ciljne vrijednosti od 95 g CO₂/km kao prosječne vrijednosti emisija za novi vozni park. Da bi se osigurala usklađenost s tim pristupom kao i sigurnost pri planiranju za industriju, trebalo bi utvrditi dugoročni cilj u pogledu specifičnih emisija CO₂ iz lakih gospodarskih vozila za 2020. godinu.
- (21) Da bi se proizvođačima omogućila fleksibilnost u postizanju ciljnih vrijednosti emisija u skladu s ovom Uredbom, oni se mogu udruživati na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi. U slučajevima kad dođe do takvog udruživanja, ciljne vrijednosti za pojedinačne proizvođače trebalo bi zamijeniti zajedničkom ciljnom vrijednošću koju bi članovi skupine trebali postići zajednički.
- (22) Specifične emisije CO₂ dovršenih vozila trebalo bi dodijeliti proizvođaču osnovnog vozila.

▼B

- (23) Da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO₂ i učinkovitosti goriva budu reprezentativne, Komisija trebalo bi predložiti poseban postupak i razmotriti, prema potrebi, mogućnost revizije zakonodavstva o homologaciji.
- (24) Potrebno je uvesti snažan mehanizam kontrole ispunjavanja zahtjeva koji bi jamčio poštovanje ciljnih vrijednosti predviđenih ovom Uredbom.
- (25) Specifične emisije CO₂ iz novih lakih gospodarskih vozila mjere se na usklađenoj osnovi na razini Unije prema metodologiji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 715/2007. Da bi se maksimalno smanjilo administrativno opterećenje tog sustava, ispunjavanje zahtjeva trebalo bi ocjenjivati pozivajući se na podatke o registraciji novih vozila u Uniji koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Radi osiguranja dosljednosti podataka koji se koriste u ocjeni ispunjavanja zahtjeva, pravila za prikupljanje ovih podataka i izvještavanje o njima trebalo bi što više uskladiti.
- (26) Direktivom 2007/46/EZ predviđa se da za svako novo lako gospodarsko vozilo proizvođači izdaju potvrdu o sukladnosti i da države članice smiju dozvoliti registraciju i puštanje u upotrebu novog lakoga gospodarskog vozila samo ako je za njega izdana važeća potvrda o sukladnosti. Podaci koje prikupe države članice trebali bi odgovarati podacima iz potvrde o sukladnosti koju je izdao proizvođač lakoga gospodarskog vozila i temeljiti se isključivo na toj potvrdi. Za podatke iz potvrda o sukladnosti trebala bi postojati standardna baza podataka Unije. Tu bi bazu trebalo koristiti kao jedinu referencu, kako bi se državama članicama kod registracije novih vozila omogućilo lakše vođenje njihovih podataka o registraciji.
- (27) Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO₂ prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarskoj godini počevši od 1. siječnja 2014. Premiju bi trebalo prilagoditi prema tome u kojoj mjeri proizvođači nisu uspjeli postići svoju ciljnu vrijednost. Da bi se osigurala dosljednost, mehanizam premija trebao bi biti sličan mehanizmu utvrđenom u Uredbi (EZ) br. 443/2009. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Europske unije.
- (28) Nacionalnim mjerama koje s obzirom na ciljeve i postupke utvrđene ovom Uredbom države članice eventualno provode ili uvode u skladu s člankom 193. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (TFEU) ne bi se smjele uvoditi dodatne ili strože kazne za proizvođače koji nisu postigli svoje ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom.

▼B

- (29) Ova Uredba ne bi smjela dovoditi u pitanje potpunu primjenu pravila Unije o tržišnom natjecanju.
- (30) Trebalo bi razmotriti nove modalitete postizanja dugoročne ciljne vrijednosti, posebno nagib krivulje, parametar korisnosti i sustav premija za prekomjerne emisije.
- (31) Brzina cestovnih vozila snažno utječe na potrošnju goriva i emisije CO₂. Osim toga, ako nema ograničenja brzine za laka gospodarska vozila tu postoji i element natjecanja u pogledu najveće brzine, što može dovesti do upotrebe prevelikih sustava prijenosa i s tim povezane neučinkovitosti u uvjetima sporijeg rada. Stoga je primjereno istražiti izvedivost proširenja područja primjene Direktive Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i upotrebi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici ⁽¹⁾, s ciljem uključivanja lakih gospodarskih vozila.
- (32) Da bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, posebno za donošenje detaljnih pravila za praćenje i izvještavanje o prosječnim emisijama, odnosno za prikupljanje, bilježenje, predstavljanje, prijenos, izračun i dostavljanje podataka o prosječnim emisijama te za primjenu zahtjeva iz Priloga II., kao i za donošenje detaljnih mjera za prikupljanje premija za prekomjerne emisije i detaljnih odredaba za postupak odobravanja inovativnih tehnologija, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela koja se odnose na mehanizme kojima države članice kontroliraju izvršavanje provedbenih ovlasti Komisije ⁽²⁾.
- (33) Komisiju bi trebalo ovlastiti da u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (TFEU) donosi delegirane akte o izmjeni zahtjeva u pogledu praćenja i izvještavanja utvrđenih u Prilogu II. s obzirom na iskustva stečena kroz primjenu ove Uredbe, o prilagođavanju vrijednosti M₀ iz Priloga I. prosječnoj masi novih lakih gospodarskih vozila iz prethodne tri kalendarske godine, o uvođenju pravila za tumačenje kriterija ispunjavanja uvjeta za izuzimanje, o sadržaju zahtjeva za izuzeće te o sadržaju i ocjenjivanju programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂, kao i da prilagođava formule iz Priloga I. na temelju bilo kakvih izmjena u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO₂. Od posebne je važnosti da Komisija u okviru svog rada na pripremama održava odgovarajuće konzultacije, uključujući i one na stručnoj razini.

⁽¹⁾ SL L 57, 2.3.1992., str. 27.

⁽²⁾ SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

▼B

- (34) Budući da države članice ne mogu ispuniti ciljeve ove Uredbe, tj. utvrđivanje zahtjeva u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila i da je te ciljeve zbog opsega i učinaka predloženih mjera lakše ispuniti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u istom članku, ova Uredba ne prelazi mjeru koja je nužna za ostvarenje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.***Predmet i ciljevi**

1. Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila. Ovom se Uredbom za nova laka gospodarska vozila utvrđuju prosječne emisije CO₂ od 175 g CO₂/km, mjereno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i mjerama za njezinu provedbu, koje treba ostvariti kroz tehnološka poboljšanja i primjenu inovativnih tehnologija.

▼M2

2. Od 2020. godine ovom se Uredbom utvrđuje ciljna vrijednost od 147 g CO₂/km za prosječne emisije novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji, mjereno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i njezinim provedbenim mjerama, kao i u skladu s inovativnim tehnologijama.

▼B*Članak 2.***Opseg**

1. Ova se Uredba primjenjuje na motorna vozila kategorije N₁ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i na vozila kategorije N₁ na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”).

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

3. Ova se Uredba ne odnosi na vozila posebne namjene kako su definirana u točki 5. dijela A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ.

▼M2

4. Članak 4., članak 8. stavak 4. točke (b) i (c), članak 9. i članak 10. stavak 1. točke (a) i (c) ne primjenjuju se na proizvođača koji je, zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima, odgovoran za manje od 1 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.

▼B*Članak 3.***Definicije**

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:
 - (a) „prosječne specifične emisije CO₂” znači, s obzirom na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO₂ za sva nova laka gospodarska vozila koja je proizveo taj proizvođač;
 - (b) „potvrda o sukladnosti” znači potvrda iz članka 18. Direktive 2007/46/EZ;
 - (c) „dovršeno vozilo” znači vozilo za koje je homologacija odobrena nakon završetka postupka višestupanjske homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ;
 - (d) „potpuno vozilo” znači svako vozilo koje nije potrebno dovršiti da bi ispunjavalo relevantne tehničke zahtjeve Direktive 2007/46/EZ;
 - (e) „osnovno vozilo” znači svako vozilo koje se koristi na početnom stupnju višestupanjskog homologacijskog postupka;
 - (f) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koje je odgovorno tijelu nadležnom za homologaciju za sve aspekte postupka EZ homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ te za osiguravanje sukladnosti proizvodnje;
 - (g) „masa” znači masa automobila s karoserijom, spremnog za vožnju, kako je navedena u potvrdi o sukladnosti i definirana u odjeljku 2.6. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
 - (h) „specifične emisije CO₂” znači emisije lakoga gospodarskog vozila izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i navedene u potvrdi o sukladnosti potpunog ili dovršenog vozila kao masa (kombiniranih) emisija CO₂.
 - (i) „ciljna vrijednost specifičnih emisija” znači, u odnosu na proizvođača, prosjek indikativnih specifičnih emisija CO₂ utvrđen u skladu s Prilogom I. za svako novo lako gospodarsko vozilo koje taj proizvođač proizvede ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće u skladu s člankom 11., ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s tim izuzećem;
 - (j) „otisak” znači razmak između kotača na istoj osovini pomnožen s međuosovinskim razmakom, kako su navedeni u potvrdi o sukladnosti i definirani u odjeljcima 2.1. i 2.3. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;

▼ B

(k) „korisna nosivost” znači razlika između maksimalne tehnički dopuštene mase opterećenog vozila u skladu s Prilogom II. Direktivi 2007/46/EZ i mase vozila.

2. Za potrebe ove Uredbe „skupina povezanih proizvođača” znači proizvođač i poduzeća s kojima je povezan. U odnosu na proizvođača, „povezana poduzeća” znače:

(a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:

i. natpolovičnu većinu glasačkih prava;

ii. ovlasti za imenovanje natpolovične većine članova nadzornog odbora, upravnog odbora ili tijela koja pravno zastupaju poduzeće; ili

iii. pravo vođenja poslovanja poduzeća;

(b) poduzeća koja izravno ili neizravno, u odnosu na proizvođača, imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);

(c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke (b) izravno ili neizravno ima prava ili ovlasti navedene u točki (a);

(d) poduzeća u kojima proizvođač zajedno s jednim ili više poduzeća iz točke (a), (b) ili (c) ili u kojima dva ili više takvih poduzeća imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);

(e) poduzeća u kojima prava ili ovlasti navedeni u točki (a) zajednički imaju proizvođač ili jedno ili više s njim povezanih poduzeća iz točaka (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.

Članak 4.

Ciljne vrijednosti specifičnih emisija

Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2014. i svaku sljedeću kalendarsku godinu svaki proizvođač lakih gospodarskih vozila osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO₂ ne prijeđu njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s Prilogom I. ili kad je proizvođaču odobreno izuzeće prema članku 11., u skladu s tim izuzećem.

Ako nisu raspoložive specifične emisije dovršenog vozila, proizvođač osnovnoga vozila za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ koristi specifične emisije osnovnoga vozila.

▼B

Za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂ svakog proizvođača u obzir se uzimaju sljedeći postoci novih lakih gospodarskih vozila svakog proizvođača, registriranih u relevantnoj godini:

— 70 % u 2014.,

— 75 % u 2015.,

— 80 % u 2016.,

— 100 % od 2017. nadalje.

*Članak 5.***Olakšice**

Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂, svako novo lako gospodarsko vozilo sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 50 g CO₂/km broji se kao:

— 3,5 laka gospodarska vozila u 2014.,

— 3,5 laka gospodarska vozila u 2015.,

— 2,5 laka gospodarska vozila u 2016.,

— 1,5 laka gospodarska vozila u 2017.,

— 1 lako gospodarsko vozilo od 2018.

Za vrijeme trajanja programa olakšica maksimalni broj novih lakih gospodarskih vozila sa specifičnim emisijama CO₂ ispod 50 g CO₂/km, koje će se uzimati u obzir kod primjene faktora iz prvoga stavka ne smije prijeći 25 000 lakih gospodarskih vozila po proizvođaču.

*Članak 6.***Ciljna vrijednost specifičnih emisija za laka gospodarska vozila na alternativna goriva**

Da bi se utvrdilo poštuje li proizvođač svoju ciljnu vrijednost specifičnih emisija iz članka 4., specifične emisije CO₂ za svako lako gospodarsko vozilo, konstruirano da može voziti na mješavinu benzina s 85 % bioetanola („E85”) i koje ispunjava zahtjeve relevantnog zakonodavstva Unije ili europskih tehničkih normi, smanjuju se do

▼B

31. prosinca 2015. za 5 %, na temelju većih tehnoloških mogućnosti i mogućnosti smanjivanja emisija kod pogona na biogoriva. To se smanjenje primjenjuje samo ako najmanje 30 % benzinskih postaja u državi članici u kojoj je vozilo registrirano nudi ovu vrstu alternativnoga goriva koje ispunjava kriterije održivosti za biogoriva utvrđene u relevantnom zakonodavstvu Zajednice.

*Članak 7.***Udruživanje**

1. Proizvođači lakih gospodarskih vozila, osim proizvođača kojima je odobreno izuzeće prema članku 11., mogu se udružiti s ciljem ispunjavanja svojih obveza iz članka 4.

2. Sporazum o udruživanju može se odnositi na jednu ili više kalendarskih godina, s tim da sveukupno trajanje sporazuma ne prelazi pet kalendarskih godina, i sklapa se do zaključno 31. prosinca prve kalendarske godine za koju se emisije žele udružiti. Proizvođači koji se udružuju Komisiji dostavljaju sljedeće podatke:

- (a) popis proizvođača koji ulaze u udruženje;
- (b) naziv proizvođača koji je imenovan voditeljem udruženja, preko kojega će se ostvarivati kontakt s udruženjem i koji će biti odgovoran za plaćanje eventualne premije za prekomjerne emisije zaračunate udruženju u skladu s člankom 9.;
- (c) dokaze da će voditelj udruženja moći ispunjavati obveze iz točke (b).

3. Ako predloženi voditelj udruženja ne ispuni obvezu plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom 9., Komisija o tome obavještava proizvođače.

4. Proizvođači koji su članovi udruženja zajednički obavješćuju Komisiju o svakoj promjeni u pogledu voditelja udruženja ili njegovog financijskog statusa u mjeri u kojoj to može utjecati na njegovu sposobnost izvršavanja obveze plaćanja premije za prekomjerne emisije koja se udruženju može zaračunati u skladu s člankom 9. kao i o svakoj promjeni koja se odnosi na članove udruženja ili raspuštanje udruženja.

5. Proizvođači se mogu slobodno udruživati pod uvjetom da su njihovi sporazumi u skladu s člancima 101. i 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (TFEU) i da svakom proizvođaču koji zatraži članstvo u udruženju omogućuju otvoreno, transparentno i nediskriminirajuće sudjelovanje pod razumnim komercijalnim uvjetima. Ne dovodeći u pitanje opću primjenu propisa Unije o tržišnom natjecanju na

▼B

takva udruženja, svi članovi udruženja posebno osiguravaju da se u okviru njihovih sporazuma o udruživanju ne rabe podaci niti razmjenjuju informacije osim onih koje se odnose na sljedeće:

- (a) prosječne specifične emisije CO₂;
- (b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija;
- (c) ukupan broj registriranih vozila.

6. Stavak 5. ne primjenjuje se kad svi proizvođači u udruženju čine dio iste skupine povezanih proizvođača.

7. Osim u slučajevima kad se dostavi obavijest predviđena stavkom 3., proizvođači u udruženju za koje su Komisiji dostavljeni podaci smatraju se jednim proizvođačem za potrebe ispunjavanja obveza prema članku 4. Informacije vezane uz praćenje i izvještavanje o pojedinačnim proizvođačima kao i svim udruženjima će se evidentirati, dostavljati i biti dostupni u središnjem registru iz članka 8. stavka 4.

Članak 8.

Praćenje prosječnih emisija i izvještavanje o prosječnim emisijama

1. Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2012. i za svaku sljedeću kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svako novo lako gospodarsko vozilo registrirano na njezinom teritoriju u skladu s dijelom A Priloga II. Ti su podaci dostupni proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili zastupnicima u svakoj državi članici. Države članice čine sve što je u njihovoj moći da tijela odgovorna za izvještavanje rade na transparentan način.

2. Do 28. veljače svake godine, počevši s 2013., svaka država članica utvrđuje i Komisiji dostavlja podatke navedene u dijelu B Priloga II. za prethodnu kalendarsku godinu. Podaci se dostavljaju u skladu s obrascem iz dijela C Priloga II.

3. Na zahtjev Komisije države članice dostavljaju i cijeli komplet podataka prikupljen u skladu sa stavkom 1.

4. Komisija vodi središnji registar podataka koje države članice dostavljaju u skladu s ovim člankom i taj je registar dostupan javnosti. Do 30. lipnja svake godine, počevši od 2013., Komisija za svakog proizvođača privremeno izračunava sljedeće:

- (a) prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini;

▼ B

- (b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini;
- (c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu.

Komisija svakog proizvođača obavještava o svojem privremenom izračunu za toga proizvođača. Ta obavijest sadrži podatke za svaku državu članicu o broju registriranih novih lakih gospodarskih vozila i njihovim specifičnim emisijama CO₂.

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

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

7. Ako Komisija na temelju izračuna iz stavka 5. za kalendarsku godinu 2012. i 2013. smatra da su prosječne specifične emisije CO₂ nekoga proizvođača u toj godini veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu, Komisija ga o tome obavještava.

8. Nadležno tijelo za prikupljanje podataka o praćenju i za njihovo priopćivanje u skladu s ovom Uredbom u svakoj je državi članici tijelo koje je imenovano u skladu s člankom 8. stavkom 7. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

9. Komisija donosi detaljna pravila o praćenju i dostavi podataka u skladu s ovim člankom i o primjeni Priloga II. Ti se provedbeni akti donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 14. stavka 2.

Kako bi uzela u obzir iskustva stečena primjenom ove Uredbe, Komisija može izvedbenim aktima u skladu s člankom 15. i uz poštovanje uvjeta utvrđenih u člancima 16. i 17. izmijeniti Prilog II.

10. Isto tako države članice u skladu s ovim člankom prikupljaju i dostavljaju podatke o registraciji vozila kategorija M₂ i N₂ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i vozila na koja se proširuje homologacija u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007.

Članak 9.

Premija za prekomjerne emisije

1. Za razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2014. godine i za svaku kalendarsku godinu nakon toga, Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije za proizvođača ili, kad je primjereno, za vođitelja udruženja, ako su prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija.

▼B

2. Premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. izračunava se primjenom sljedeće formule:

(a) od 2014. do 2018.:

i. za prekomjerne emisije veće od 3 g CO₂/km:

$((\text{Prekomjerne emisije} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times$
broj novih lakih gospodarskih vozila;

ii. za prekomjerne emisije veće od 2 g CO₂/km, ali ne veće od 3 g CO₂/km:

$((\text{Prekomjerne emisije} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times$
broj novih lakih gospodarskih vozila;

iii. za prekomjerne emisije veće od 1 g CO₂/km, ali ne veće od 2 g CO₂/km:

$((\text{Prekomjerne emisije} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times$
broj novih lakih gospodarskih vozila;

iv. za prekomjerne emisije ne veće od 1 g CO₂/km:

$(\text{Prekomjerne emisije} \times 5 \text{ EUR}) \times$ broj novih lakih gospodarskih vozila.

(b) od 2019.:

$(\text{Prekomjerne emisije} \times 95 \text{ EUR}) \times$ broj novih lakih gospodarskih vozila.

Za potrebe ovog članka važe sljedeće definicije:

— „prekomjerne emisije”, znače pozitivan broj grama po kilogramu za koji su prosječne specifične emisije CO₂ nekog proizvođača, uzimajući u obzir smanjenje emisija CO₂ zbog inovativnih tehnologija odobrenih u skladu s člankom 12., bile veće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija u dotičnoj kalendarskoj godini ili dijelu godine na koji se odnosi obveza na temelju članka 4., zaokruženo na najbliža tri decimalna mjesta, a

— „broj novih lakih gospodarskih vozila” znači broj novih lakih gospodarskih vozila koje je on proizveo i koji su registrirani u toj godini u skladu s kriterijima za postupno uvođenje iz članka 4.

3. Komisija utvrđuje detaljne postupke za naplatu premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 14. stavka 2.

4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Europske unije.

Članak 10.

Objavljivanje učinkovitosti proizvođača

1. Do 31. listopada 2013. i 31. listopada svake sljedeće godine, Komisija objavljuje popis u kojem za svakog proizvođača navodi:

(a) njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu;

▼B

- (b) njegove prosječne specifične emisije CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini;
 - (c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO₂ u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu;
 - (d) prosječne specifične emisije CO₂ za sva nova laka gospodarska vozila u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini;
 - (e) prosječnu masu svih novih lakih gospodarskih vozila u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.
2. Od 31. listopada 2015. u popisu koji se objavljuje sukladno članku 1. navodi se i je li proizvođač ispunio zahtjeve iz članka 4. za prethodnu kalendarsku godinu.

*Članak 11.***Izuzeća za određene proizvođače**

1. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s Prilogom I. može podnijeti proizvođač koji je proizveo manje od 22 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini i koji:

- (a) nije dio skupine povezanih proizvođača; ili
- (b) je dio skupine povezanih proizvođača koja je ukupno odgovorna za manje od 22 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini; ili
- (c) je dio skupine povezanih proizvođača, ali posluje u vlastitim proizvodnim pogonima i ima vlastiti projektni centar.

2. Zahtjev za izuzeće iz stavka 1. može se odobriti na najdulje pet kalendarskih godina. Zahtjev se podnosi Komisiji i uključuje:

- (a) naziv proizvođača i ime osobe za kontakt;
- (b) dokaz da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće iz stavka 1.;
- (c) pojedinosti o lakim gospodarskim vozilima koje proizvodi, uključujući masu i specifične emisije CO₂ tih lakih gospodarskih vozila; i
- (d) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u skladu s potencijalom proizvođača za smanjivanje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da se uzmu u obzir sva obilježja tržišta za tip proizvedenog lakoga gospodarskog vozila.

3. Ako Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki

▼ B

potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da pritom uzme u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila, Komisija proizvođaču odobrava izuzeće.

► **M2** ————— ◀

4. Proizvođač koji podliježe izuzeću u skladu s ovim člankom odmah obavještava Komisiju o svakoj promjeni koja ima ili bi mogla imati utjecaja na njegovu mogućnost ostvarivanja prava na izuzeće.

5. Ako Komisija smatra, na temelju obavijesti iz stavka 4. ili na nekoj drugoj osnovi, da proizvođač više ne ispunjava uvjete za izuzeće, ona odobreno izuzeće opoziva s učinkom od 1. siječnja sljedeće kalendarske godine i o tome obavještava proizvođača.

6. Ako proizvođač ne dostigne ciljnu vrijednost svojih specifičnih emisija, Komisija mu zaračunava premiju za prekomjerne emisije kako je predviđeno u članku 9.

7. Komisija donosi pravila za dopunjavanje stavaka 1. do 6. ovog članka o, *inter alia*, tumačenju kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća, o sadržaju zahtjeva, te o sadržaju i procjeni programa za smanjivanje prosječnih specifičnih emisija CO₂, putem delegiranih akata u skladu s člankom 15. i prema uvjetima utvrđenim u člancima 16. i 17.

8. Zahtjevi za izuzeće, uključujući podatke koji ga potkrjepljuju, obavijesti iz stavka 4., opozivi iz stavka 5., eventualno uvođenje premije za prekomjerne emisije iz stavka 6. i akti doneseni u skladu sa stavkom 7. javno su dostupni u skladu s Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije ⁽¹⁾.

Članak 12.

Eko-inovacije

▼ M2

1. Nakon što isporučitelj ili proizvođač podnese zahtjev, razmatraju se uštede CO₂ koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija”).

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju ciljne vrijednosti specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 7 g CO₂/km.

2. Komisija provedbenim aktima donosi detaljne odredbe za postupak odobravanja inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija iz stavka 1. do 31. prosinca 2012. Ti se provedbeni akti donose u skladu postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe. Te su detaljne odredbe u skladu s odredbama utvrđenima prema članku 12. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 443/2009 i temelje se na sljedećim kriterijima za inovativne tehnologije:

⁽¹⁾ SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

▼B

- (a) isporučitelj ili proizvođač mora biti zaslužan za uštede CO₂ postignute primjenom inovativnih tehnologija;
- (b) inovativne tehnologije moraju dati potvrđeni doprinos smanjivanju CO₂;
- (c) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene standardiziranim ispitnim ciklusom mjerenja CO₂, niti obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO₂/km iz članka 1. Uredbe (EZ) br. 443/2009, niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Zajednice.

3. Isporučitelj ili proizvođač koji podnosi zahtjev za mjeru koju treba odobriti kao inovativnu tehnologiju Komisiji dostavlja izvješće, uključujući i izvješće o verifikaciji koju sastavlja neovisno ovlašteno tijelo. U slučaju eventualne interakcije između te mjere s drugom već odobrenom inovativnom tehnologijom, u izvješću se obvezno spominje ta interakcija, a u izvješću o verifikaciji ocjenjuje se u kojem obimu ta interakcija modificira smanjenje koje se ostvaruje svakom od mjera.

4. Komisija ovjerava smanjenje ostvareno na temelju kriterija utvrđenih u stavku 2.

*Članak 13.***Revizija i izvješće****▼M2**

1. Komisija do 31. prosinca 2015. provodi reviziju ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te ovdje određenih modaliteta kao i drugih aspekata ove Uredbe kako bi ustanovila ciljne vrijednosti emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila za razdoblje nakon 2020. U tom pogledu, procjena potrebne stope smanjenja mora biti u skladu s dugoročnim klimatskim ciljevima Unije i implikacijama za razvoj troškovno učinkovite tehnologije smanjenja CO₂ za laka gospodarska vozila. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima te revizije. To izvješće uključuje sve odgovarajuće prijedloge izmjena ove Uredbe, uključujući moguće određivanje realnog i ostvarivog cilja na temelju sveobuhvatne procjene učinka koja će razmotriti neprekidnu konkurentnost industrije lakih gospodarskih vozila i s njom povezanih zavisnih industrija. Prilikom razvoja tih prijedloga Komisija osigurava da su što neutralniji sa stajališta tržišnog natjecanja te da su socijalno pravični i održivi.

▼B

2. U svrhu postizanja ciljne vrijednosti predviđene za 2020. godinu, Komisija prema potrebi do 2014. podnosi prijedloge Europskom Parlamentu i Vijeću za uvrštenje u ovu Uredbu vozila kategorije N₂ i M₂ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i vozila na koja se proširuje homologacija u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007.

▼ B

3. Nakon procjene učinaka, Komisija do 2014. godine objavljuje izvješće o dostupnosti podataka o otisku i korisnoj nosivosti i njihovoj primjeni kao parametra korisnosti za utvrđivanje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i, prema potrebi, Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog za izmjenu Priloga I. u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom.

4. Do 31. prosinca 2011. Komisija utvrđuje postupak za dobivanje reprezentativnih vrijednosti emisija CO₂, učinkovitosti goriva i mase dovršenih vozila, pri čemu osigurava da proizvođač osnovnog vozila pravovremeno ima pristup podacima o masi i specifičnim emisijama CO₂ dovršenog vozila.

5. Do 31. listopada 2016. i zatim svake tri godine, Komisija izmjenjuje Prilog I. donošenjem delegiranih akata u skladu s člankom 15. i prema uvjetima utvrđenim u člancima 16. i 17. radi prilagodavanju vrijednosti M₀, koje su u njima navedene, prosječnoj masi novih lakih gospodarskih vozila iz prethodne tri kalendarske godine.

Te se izmjene prvi put počinju primjenjivati 1. siječnja 2018. i potom svake tri godine.

6. Komisija uvrštava laka gospodarska vozila u reviziju postupaka za mjerenje emisija CO₂ u skladu s člankom 13. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

▼ M2

▼ B

Komisija uvrštava laka gospodarska vozila u reviziju Direktive 2007/46/EZ u skladu s člankom 13. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

▼ M2

Komisija provedbenim aktima određuje potrebne parametre korelacije koji su potrebni za odražavanje svake promjene u regulatornom ispitnom postupku iz Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 ⁽¹⁾ za mjerenje specifičnih emisija CO₂. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15. i podložno uvjetima utvrđenim u članku 16. i članku 17.

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

▼M2

radi prilagođavanja formula određenih u Prilogu I., korištenjem metodologije donesene na temelju prvog podstavka, istodobno osiguravajući da su u starim i novim ispitnim postupcima utvrđeni jednako strogi uvjeti smanjenja za proizvođače i vozila različite namjene.

▼B*Članak 14.***Postupak odbora**

1. Komisiji u radu pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan prema članku 9. Odluke br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o mehanizmu za praćenje emisija stakleničkih plinova u Zajednici i za provedbu Kyotskog protokola ⁽¹⁾. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011

▼M2

2.a Ako odbor iz stavka 1. ne donese mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta, nego se primjenjuje treći podstavak članka 5. stavka 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

▼B*Članak 15.***Postupak delegiranja**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 9., drugog podstavka, članka 11. stavka 7., članka 13. stavka 5. i članka 13. stavka 6., četvrtog podstavka, dodjeljuje se Komisiji za razdoblje od 5 godina, počevši od 3. lipnja 2011. Komisija sastavlja izvješće o delegiranoj ovlasti najmanje šest mjeseci prije završetka navedenog petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti automatski se produžuje za jednako duga razdoblja, osim u slučaju da tu ovlast Europski parlament ili Vijeće ukine u skladu s člankom 16.

2. Čim Komisija donese delegirani akt, ona ga istovremeno dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću.

3. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji prema uvjetima iz članaka 16. i 17.

*Članak 16.***Ukidanje delegirane ovlasti**

1. Europski parlament ili Vijeće može delegiranu ovlast iz članka 8. stavka 9., drugog podstavka, članka 11. stavka 7., članka 13. stavka 5. i članka 13. stavka 6., četvrtoga podstavka ukinuti u svakom trenutku.

⁽¹⁾ SL L 49, 19.2.2004., str. 1.

▼B

2. Institucija koja je započela interni postupak odlučivanja o eventualnom oduzimanju delegirane ovlasti nastoji u razumnom roku prije donošenja konačne odluke o tome obavijestiti ostale institucije i Komisiju, navodeći pritom delegiranu ovlast koja bi mogla biti ukinuta i moguće razloge za to ukidanje.

3. Odlukom o ukidanju ovlasti prestaju važiti ovlasti navedene u toj odluci. Ta odluka proizvodi pravne učinke odmah ili od datuma navedenog u odluci. Odluka se objavljuje u *Službenom listu Europske unije*.

*Članak 17.***Prigovori na delegirane akte**

1. Europski parlament i Vijeće mogu uložiti prigovor na delegirani akt u roku od dva mjeseca od datuma notifikacije.

Na inicijativu Europskoga parlamenta i Vijeća navedeni se rok produžuje za dva mjeseca.

2. Ako po isteku roka iz stavka 1. ni Europski parlament ni Vijeće ne ulože prigovor na delegirani akt, taj se akt objavljuje u *Službenom listu Europske unije* i stupa na snagu na datum koji se u njemu navede.

Delegirani akt može se objaviti u *Službenom listu Europske unije* i stupiti na snagu prije isteka toga roka ako i Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju da nemaju namjeru uložiti prigovor.

3. Ako Europski parlament ili Vijeće uloži prigovor na delegirani akt u roku iz stavka 1., taj akt ne stupa na snagu. Institucija koja uloži prigovor obrazlaže razloge za prigovor na delegirani akt.

*Članak 18.***Stupanje na snagu**

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

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

▼B*PRILOG I.***CILJNE VRIJEDNOSTI SPECIFIČNIH EMISIJA CO₂**

1. Indikativne specifične emisije CO₂ za svako novo lako gospodarsko vozilo, mjerene u gramima po kilometru, utvrđuju se u skladu sa sljedećim formu-
lana:

- (a) od 2014. do 2017.:

$$\text{Indikativne specifične emisije CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M₀ = 1 706,0

a = 0,093;

- (b) od 2018.:

$$\text{Indikativne specifične emisije CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$

gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M₀ = vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 5.

a = 0,093;

▼M2

- (c) od 2020.:

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

gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M₀ = vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 5.

a = 0,096.

▼B

2. Ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača u jednoj kalendarskoj godini izračunava se kao prosjek specifičnih emisija CO₂ svakog novog lakoga gospodarskog vozila registriranog u toj kalendarskoj godini koje je proizveo taj proizvođač.

▼B*PRILOG II.***PRAĆENJE EMISIJA I IZVJEŠĆIVANJE O EMISIJAMA**

- A. Prikupljanje podataka o novim lakim gospodarskim vozilima i određivanje podataka za praćenje CO₂

▼M3

1. Detaljni podaci

- 1.1. Potpuna vozila registrirana kao kategorija N₁

Za EZ homologirane tipove potpunih vozila registriranih kao kategorija N₁ države članice za svaku kalendarsku godinu bilježe sljedeće detaljne podatke za svako novo lako gospodarsko vozilo prvi put kad ga registriraju na svojem državnom području:

- (a) proizvođača;
- (b) homologacijski broj s proširenjem;
- (c) tip, varijantu i izvedbu;
- (d) marku;
- (e) kategoriju homologiranog vozila;
- (f) kategoriju registriranog vozila;
- (g) specifične emisije CO₂;
- (h) masu u voznom stanju;
- (i) najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila;
- (j) otisak: međuosovinski razmak, razmak između kotača na upravljačkoj osovini i razmak između kotača na drugoj osovini;
- (k) vrstu goriva i režim goriva;
- (l) radni obujam motora;
- (m) potrošnju električne energije;
- (n) šifru inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija i smanjenje emisija CO₂ zahvaljujući toj tehnologiji;
- (o) identifikacijski broj vozila.

Upotrebljava se oblik utvrđen u dijelu C odjeljku 2.

- 1.2. Vozila homologirana u višestupanjskom postupku i registrirana kao vozila kategorije N₁

Za višestupanjska vozila koja su registrirana kao vozila kategorije N₁ države članice za svaku kalendarsku godinu bilježe sljedeće detaljne podatke koji se odnose na:

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

▼ M3

(b) osnovno (potpuno) vozilo: podatke navedene u točki 1.1. podtočkama (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) i (o);

(c) dovršeno vozilo: podatke navedene u točki 1.1. podtočkama (a), (f), (g), (h), (j), (k), (l), (m) i (o).

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

Za dovršena se vozila kategorije N₁ upotrebljava oblik utvrđen u dijelu C odjeljku 2.

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

▼ B

2. ► **M1** Pojednostosti iz točke 1. uzimaju se iz potvrde o sukladnosti ili su u skladu s potvrdom o sukladnosti koju je izdao proizvođač dotičnog lakog gospodarskog vozila. Gdje se potvrda o sukladnosti ne koristi, države članice uvode potrebne mjere kako bi se osigurala odgovarajuća točnost u postupku praćenja. ◀ Ako su u potvrdi o sukladnosti navedene i minimalna i maksimalna masa lakoga gospodarskog vozila, za potrebe ove Uredbe države članice primjenjuju samo maksimalnu vrijednost. U slučaju vozila na dvostruki pogon (benzin/plin) za koje su u potvrdama o sukladnosti navedene vrijednosti emisija CO₂ za obje vrste goriva, države članice primjenjuju samo brojku koja je izmjerena za plin.

▼ M3

3. Države članice za svaku kalendarsku godinu određuju:
- (a) izvore upotrijebljene za prikupljanje detaljnih podataka iz točke 1.;
 - (b) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa;
 - (c) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa, ako je dostupno;
 - (d) ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih lakih gospodarskih vozila;
 - (e) ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila s nacionalnom homologacijom za male serije.

B. Metodologija za određivanje podataka za praćenje CO₂ za nova laka gospodarska vozila

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

1. Broj registriranih novih lakih gospodarskih vozila

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

▼ M1

▼ M3

▼ M1

▼ B**7. Dovršena vozila**

Kad se radi o višestupanjskim vozilima, proizvođaču osnovnog vozila dodjeljuju se specifične emisije CO₂ dovršenih vozila.

Da bi se osiguralo da su vrijednosti emisija CO₂, učinkovitost goriva i masa dovršenih vozila reprezentativne, bez pretjeranog opterećivanja proizvođača osnovnog vozila, Komisija najkasnije do 31. prosinca 2011. predlaže poseban postupak praćenja, preispituje relevantno zakonodavstvo o homologaciji i prema potrebi ga izmjenjuje.

Kod utvrđivanja takvog postupka Komisija prema potrebi odlučuje kako treba pratiti masu i vrijednosti CO₂, na temelju tablice vrijednosti CO₂ koje odgovaraju konačnim inercijsko-masenim klasama ili se temelje samo na jednoj vrijednosti CO₂ izvedenoj iz mase osnovnog vozila i zadane dodane mase diferencirane prema klasi N₁. U posljednjem primjeru ta bi se masa također koristila za dio C ovog Priloga.

Komisija isto tako proizvođaču osnovnoga vozila osigurava pravovremeni pristup podacima o masi i specifičnim emisijama CO₂ dovršenog vozila.

▼ M3

Unatoč tome što se standardna dodana masa uzima za dio C ovog Priloga, ako se ta vrijednost mase ne može utvrditi, za okvirni se izračun privremene ciljne vrijednosti specifičnih emisija iz članka 8. stavka 4. može upotrijebiti masa u voznom stanju dovršenog vozila.

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

C. Oblici za prijenos podataka

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

Odjeljak 1. – Zbirni podaci o praćenju

Država članica ⁽¹⁾	
Godina	

▼ **M3**

Izvor podataka	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa	
Ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih lakih gospodarskih vozila	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila s homologacijom kao nacionalne male serije	
Ukupan broj novih registracija novih lakih gospodarskih vozila koja podliježu višestupanjskoj homologaciji tipa (ako je dostupno)	

(¹) Kodovi ISO 3166 alpha-2 uz iznimku Grčke i Ujedinjene Kraljevine čiji su kodovi „EL” odnosno „UK”.

Odjeljak 2. – Detaljni podaci o praćenju – obrazac za jedno vozilo

Upućivanje na odjeljak 1.1. dijela A	Detaljni podaci po registriranom vozilu (¹)
(a)	Naziv proizvođača – standardni naziv u EU-u (²)
	Naziv proizvođača na OEM deklaraciji POTPUNO VOZILO/OSNOVNO VOZILO (³)
	Naziv proizvođača na OEM deklaraciji DOVRŠENO VOZILO (³)
	Naziv proizvođača u registru države članice (²)
(b)	Homologacijski broj sa svojim proširenjem
(c)	Tip
	Varijanta
	Izvedba
(d)	Marka
(e)	Kategorija homologiranog vozila
(f)	Kategorija registriranog vozila
(g)	Specifične emisije CO ₂
(h)	Masa u voznom stanju OSNOVNO VOZILO
	Masa u voznom stanju DOVRŠENO VOZILO/POTPUNO VOZILO
(i) (⁴)	Najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila
(j)	Međuosovinski razmak
	Razmak između kotača na upravljačkoj osovini (1. osovini)
	Razmak između kotača na drugoj osovini (2. osovini)

▼ M3

Upućivanje na odjeljak 1.1. dijela A	Detaljni podaci po registriranom vozilu ⁽¹⁾
(k)	Vrsta goriva
	Režim goriva
(l)	Radni obujam motora (cm ³)
(m)	Potrošnja električne energije (Wh/km)
(n)	Šifra inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija
	Smanjenje emisija inovativnim tehnologijama
(o)	Identifikacijski broj vozila
Točka 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ ⁽⁵⁾	Standardna dodana masa (prema potrebi za višestupanjska vozila)

Napomene:

- ⁽¹⁾ Ako se za višestupanjska vozila ne mogu dostaviti podaci za osnovno vozilo, država članica kao minimum dostavlja podatke navedene u ovom obliku za dovršeno vozilo. Ako se ne može dostaviti identifikacijski broj vozila, svi se detaljni podaci moraju dostaviti za potpuno vozilo, dovršeno vozilo te osnovno vozilo u skladu s dijelom A točkom 1.2. podtočkama (a), (b) i (c) ovog Priloga.
- ⁽²⁾ U slučaju nacionalnih homologacija malih serija (NSS) ili pojedinačnih homologacija (IVA), naziv proizvođača navodi se u stupcu „Naziv proizvođača u registru države članice”, a u stupcu „Naziv proizvođača – standardni naziv u EU-u” naznačuje se jedno od sljedećega: „AA-NSS” ili „AA-IVA”, ovisno o slučaju.
- ⁽³⁾ Za višestupanjska vozila navesti proizvođača osnovnog (nepotpunog/potpunog) vozila. Ako proizvođač osnovnog vozila nije raspoloživ, navesti samo proizvođača dovršenog vozila.
- ⁽⁴⁾ Za višestupanjska vozila navesti najveću tehnički dopuštenu masu opterećenoga osnovnog vozila.
- ⁽⁵⁾ Za višestupanjska se vozila masu u voznom stanju i najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila može zamijeniti standardnom dodanom masom navedenom u homologacijskim podacima u skladu s točkom 2.17.2. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ.