

UREDBA (EU) br. 253/2014 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 26. veljače 2014.****o izmjeni Uredbe (EU) br. 510/2011 kako bi se utvrdili načini postizanja cilja za 2020. smanjenja emisija CO₂ iz novih 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,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽²⁾,

budući da:

(1) Na temelju članka 13. stavka 1. Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ Komisija treba, pod uvjetom da potvrdi izvedivost, preispitati modalitete za postizanje ciljne vrijednosti od 147 g CO₂/km do 2020., uključujući formule određene u Prilogu I. toj Uredbi i izuzeća predviđena u njenom članku 11. Potrebno je da ta Uredba bude što je moguće neutralnija sa stajališta tržišnog natjecanja, društveno pravična i održiva.

(2) U pogledu veze između emisija CO₂ i potrošnje goriva, određivanje modaliteta za smanjenje emisija CO₂ iz lakih gospodarskih vozila moglo bi doprinijeti i smanjenju potrošnje goriva i povezanih troškova za vlasnike takvih vozila na troškovno učinkovit način.

(3) Potrebno je razjasniti da bi se u svrhu provjere sukladnosti s ciljem od 147 g CO₂/km, emisije CO₂ i dalje trebale mjeriti u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾ i njezinim provedbenim mjerama, kao i inovativnim tehnologijama.

(4) Prema tehničkoj analizi izvršenoj za procjenu učinka, tehnologije potrebne za ostvarivanje cilja od 147 g CO₂/km dostupne su, a potrebna smanjenja mogu se ostvariti pri manjim troškovima nego što je procijenjeno u prethodnoj tehničkoj analizi izvršenoj prije donošenja Uredbe (EU) br. 510/2011. Osim toga, razlika između trenutnih prosječnih specifičnih emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila i ciljnih vrijednosti od 147 g CO₂/km također se smanjila. Stoga je potvrđena izvedivost postizanja te ciljne vrijednosti do 2020.

(5) S obzirom na neproporcionalan utjecaj na najmanje proizvođače koji proizlazi iz usklađivanja s određenim ciljnim vrijednostima emisija koje su određene na temelju korisnosti vozila, velikog administrativnog tereta postupka odstupanja i samo neznatne rezultirajuće koristi od smanjenja emisija CO₂ od vozila koja prodaju ti proizvođači, proizvođači koji su odgovorni za manje od 1 000 novih lakih gospodarskih vozila registriranih u EU-u godišnje trebali bi biti izuzeti iz područja primjene ciljne vrijednosti smanjenja emisija i plaćanja premije za prekomjerne emisije.

(6) Postupak za odobrenje izuzeća za male proizvođače trebao bi se pojednostaviti kako bi se omogućilo više fleksibilnosti u pogledu pitanja kada takvi proizvođači trebaju podnijeti zahtjev za izuzeće i kada Komisija treba takvo izuzeće odobriti.

(7) Kako bi se automobilskoj industriji omogućilo upuštanje u dugoročna ulaganja i inovacije, poželjno je naznačiti na koji bi način trebalo izmijeniti Uredbu (EU) br. 510/2011 za razdoblje nakon 2020. Ti pokazatelji trebali bi se temeljiti na procjeni potrebne stope smanjenja u skladu s Unijinim dugoročnim klimatskim ciljevima i implikacijama za provedbu troškovno učinkovite tehnologije smanjenja CO₂ za laka gospodarska vozila. Komisija bi

⁽¹⁾ SL C 44, 15.2.2013., str. 109.

⁽²⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 14. siječnja 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 11. veljače 2014.

⁽³⁾ 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 (SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

⁽⁴⁾ Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL L 171, 29.6.2007., str. 1.).

do 2015. trebala preispitati takve aspekte i dostaviti izvješće sa svojim zaključcima Europskom parlamentu i Vijeću. U to izvješće trebalo bi uključiti, prema potrebi, prijedloge izmjena Uredbe (EU) br. 510/2011 u vezi s određivanjem ciljnih vrijednosti za nova laka vozila nakon 2020., uključujući moguće određivanje realnih i ostvarivih ciljnih vrijednosti za 2025., na temelju sveobuhvatne procjene učinka koja bi uzela u obzir neprekidnu konkurentnost industrije i s njom povezanih zavisnih industrija, pokušavajući postići jasne putanje smanjenja emisija u skladu s dugoročnim klimatskim ciljevima Unije. Prilikom razvoja takvih prijedloga, Komisija bi trebala osigurati da su oni što neutralniji sa stajališta tržišnog natjecanja i da su društveno pravični i održivi.

(8) Emisije stakleničkih plinova povezane s opskrbom energije i proizvodnjom i odlaganjem vozila značajni su elementi trenutnog ukupnog ugljičnog otiska cestovnog prijevoza te je vjerojatno da će se njihova važnost u budućnosti znatno povećati. Potrebno je poduzeti političke mjere kako bi se usmjerilo proizvođače prema optimalnim rješenjima uzimajući prvenstveno u obzir emisije stakleničkih plinova povezane s proizvodnjom energije za vozila kao što su električna energija i alternativna goriva te osiguravajući da te uzlazne emisije ne ponište koristi povezane s poboljšanim iskorištavanjem energije prilikom korištenja vozila koja je cilj Uredbe (EU) br. 510/2011.

(9) Na temelju članka 13. stavka 3. Uredbe (EU) br. 510/2011, od Komisije se zahtijeva da objavi izvješće o dostupnosti podataka o otisku i korisnoj nosivosti i njihovoj primjeni kao parametra korisnosti za utvrđivanje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ kako je izraženo u formulama određenima u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 510/2011. Iako su ti podaci dostupni te je u procjeni učinka procijenjena njihova potencijalna upotreba, zaključeno je da je više troškovno učinkovito da se kao parametar korisnosti za ciljne vrijednosti 2020. za laka gospodarska vozila zadrži masa vozila u stanju u kojem je ono spremno za vožnju.

(10) Potrebno je zadržati pristup određivanja ciljnih vrijednosti koji se temelji na linearnom odnosu između korisnosti lakih komercijalnih vozila i njihovih ciljnih emisija CO₂ kako je izraženo u formulama određenima u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 510/2011, budući da to omogućava

održavanje raznolikosti tržišta lakih komercijalnih vozila i sposobnosti proizvođača da udovolje različitim potrebama potrošača, izbjegavajući time bilo kakvo neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja. Međutim, taj je pristup potrebno aktualizirati kako bi odražavao najnovije dostupne podatke o registriranju novih lakih komercijalnih vozila.

(11) U svojoj procjeni učinka, Komisija je procijenila dostupnost podataka o otisku i primjeni otiska kao parametra korisnosti u formulama određenima u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 510/2011. Na temelju te procjene Komisija je zaključila da bi masa trebala biti parametar korisnosti koji se primjenjuje u formuli za 2020.

(12) Prema Uredbi (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ od Komisije se zahtijeva da provede procjenu učinka u cilju preispitivanja ispitnih postupaka radi primjerenog odražavanja stvarnog ponašanja automobila u pogledu emisija CO₂. Uredba (EU) br. 510/2011 proširuje preispitivanje ispitnih postupaka na laka gospodarska vozila. Potrebno je izmijeniti „Novi europski vozni ciklus” (NEDC) koji se trenutno koristi kako bi se osiguralo predstavljanje stvarnih uvjeta vožnje i izbjeglo podcjenjivanje stvarnih emisija CO₂ i stvarne potrošnje goriva. Potrebno je što je prije moguće sporazumno odrediti novi, realističniji i pouzdaniji ispitni postupak. Rad u tom smjeru odvija se kroz razvoj globalno usklađenog postupka testiranja za laka vozila (WLTP) u okviru Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda za Europu, ali još nije završen. Kako bi se osiguralo da se specifične emisije CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila što više usklade s emisijama koje doista nastaju u normalnim uvjetima korištenja, WLTP bi trebalo početi primjenjivati što prije. Imajući u vidu taj kontekst, u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 510/2011 uspostavljaju se ograničenja emisija za 2020. koja se mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i s Prilogom XII. Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008 ⁽²⁾. Čim ispitni postupci budu izmijenjeni, trebalo bi prilagoditi ograničenja iz Priloga I. Uredbi (EU) br. 510/2011 kako bi se osigurali jednako strogi uvjeti za proizvođače i klase vozila. U skladu s tim, Komisija bi trebala provesti sveobuhvatnu studiju korelacije između NEDC-a i novih ispitnih ciklusa WLTP-a kako bi se osiguralo predstavljanje stvarnih uvjeta vožnje.

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

- (13) Kako bi se osiguralo da stvarne emisije budu na pravilan način prikazane i u cijelosti usporedive s izmjerenim vrijednostima CO₂, Komisija bi trebala osigurati da oni elementi koji u ispitnom postupku znatno utječu na izmjerene emisije CO₂ budu strogo definirani kako bi se proizvođače spriječilo u tome da ispitni ciklus primjenjuju fleksibilno. Trebalo bi riješiti odstupanja između vrijednosti emisije CO₂ prema homologaciji i emisija iz vozila ponuđenih na prodaju, uključujući razmatranjem primjene ispitnog postupka sukladnosti vozila tijekom njihove upotrebe što bi trebalo osigurati neovisno ispitivanje reprezentativnog uzorka vozila za prodaju, kao i načine rješavanja slučajeva dokazanog znatnog nerazmjera između emisije CO₂ utvrđene ispitnim postupkom i one koja je utvrđena prema homologaciji.
- (14) Budući da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ispuniti cilj ove Uredbe, odnosno utvrđivanje modaliteta za postizanje cilja za 2020. smanjenja emisija CO₂ iz novih lakih gospodarskih vozila i da je taj cilj, zbog opsega i učinaka predloženih mjera, moguće bolje 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.
- (15) Stoga Uredbu (EU) br. 510/2011 treba na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) br. 510/2011 mijenja se kako slijedi:

1. U članku 1. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”

2. U članku 2. dodaje se sljedeći stavak:

„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.”

3. U članku 11. stavku 3. posljednja rečenica briše se.

4. Članak 12. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”;

- (b) u stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

„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.”.

5. Članak 13. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„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) stavak 6. mijenja se kako slijedi:

i. drugi podstavak briše se;

ii. četvrti podstavak zamjenjuje se sljedećim dvama podstavcima:

„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 (*) 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. 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.

(*) 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.).”

6. U članku 14. dodaje se sljedeći stavak:

„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.”

7. U točki 1. Priloga I. dodaje se sljedeća točka:

„(c) od 2020.:

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

gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M_0 = vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 5.

a = 0,096.”.

Članak 2.

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.

Sastavljeno u Strasbourgu 26. veljače 2014.

Za Europski parlament
Predsjednik
M. SCHULZ

Za Vijeće
Predsjednik
D. KOURKOULAS