



2024/1610

6.6.2024.

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽²⁾,

budući da:

- (1) Pronalaženje rješenja za izazove u području klime i okoliša te ostvarivanje ciljeva Pariškog sporazuma ⁽³⁾, donesenog 12. prosinca 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), okosnica su komunikacije Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu. Potreba za europskim zelenim planom i njegova vrijednost dodatno su se povećale s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije i s obzirom na agresivni rat Rusije protiv Ukrajine.
- (2) Europski zeleni plan obuhvaća opsežan skup mjera i inicijativa koje se međusobno dopunjuju i usmjerene su na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim i konkurentnim gospodarstvom koje učinkovito iskorištava resurse, u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto se njime nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i učinaka povezanih s okolišem. Pritom ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnom položaju i ranjive skupine, kao što su kućanstva i osobe s niskim prihodima, starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.
- (3) Nakon što su Europski parlament i Vijeće donijeli sve ključne elemente zakonodavnog paketa „Spremni za 55 %”, kako ga je predložila Komisija u srpnju 2021. Unija je u listopadu 2023. podnijela ažurirani nacionalno utvrđeni doprinos Unije i njezinih država članica UNFCCC-u, potvrđujući da će Unija do 2030. smanjiti svoje neto emisije stakleničkih plinova za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.
- (4) Unija je donošenjem Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾ u zakonodavni akt Unije uključila cilj klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu unutar Unije najkasnije do 2050. te cilj postizanja negativnih emisija nakon tog roka. Nadalje, tom se uredbom utvrđuje obvezujuća ciljna vrijednost Unije domaćeg smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. (emisije nakon što se odbiju uklanjanja) za najmanje 55 % u odnosu na razine

⁽¹⁾ SL C 349, 29.9.2023., str. 134.

⁽²⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 10. travnja 2024. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 7. svibnja 2024.

⁽³⁾ SL L 282, 19.10.2016., str. 4.

⁽⁴⁾ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

iz 1990. Njome se donosi i okvir za utvrđivanje prijelaznih klimatskih ciljnih vrijednosti Unije i za objavu predviđenog okvirnog proračuna Unije za stakleničke plinove za razdoblje 2030. – 2050.

- (5) Od svih se gospodarskih sektora, među ostalim sektora cestovnog prometa, očekuje da doprinesu tom smanjenju emisija. U svojoj komunikaciji od 9. prosinca 2020. naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” Komisija je utvrdila plan za održivu i pametnu budućnost europskog prometa s akcijskim planom za postizanje cilja smanjenja emisija iz prometnog sektora za 90 % do 2050. Teška vozila trenutačno su izvor više od četvrtine emisija stakleničkih plinova iz cestovnog prometa u Uniji i više od 6 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u Uniji.
- (6) Zakonodavnim paketom „Spremi za 55 %” nastoji se ostvariti ciljna vrijednost smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. On obuhvaća niz područja politika. Revizija Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾ sastavni je dio tog zakonodavnog paketa.
- (7) U svojoj komunikaciji od 18. svibnja 2022. naslovljenoj „Plan REPowerEU” Komisija je iznijela plan za postizanje neovisnosti Unije o ruskim fosilnim gorivima znatno prije kraja ovog desetljeća. U toj komunikaciji se ističe da je važno, među ostalim, dodatno povećati učinkovitost i smanjiti potrošnju fosilnih goriva u prometnom sektoru, u kojem se elektrifikacija može kombinirati s upotrebom čistog vodika kao zamjena za fosilna goriva.
- (8) Kako bi se do 2030. neto emisije stakleničkih plinova smanjile za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. i u skladu s načelom „energetska učinkovitost na prvom mjestu”, potrebno je postrožiti zahtjeve u pogledu smanjenja emisija CO₂ za teška vozila utvrđene u Uredbi (EU) 2019/1242. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja emisija nakon 2030. u sektoru teških vozila kako bi se doprinijelo ostvarivanju cilja klimatske neutralnosti do 2050.
- (9) Stroži zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO₂ trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela teških vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi korisnicima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a nastavile bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu te zadržala s time povezana visokokvalitetna radna mjesta. Teška vozila s nultim emisijama trenutačno uključuju električna vozila na baterije, vozila s gorivnim člancima i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje se razvijaju.
- (10) Trebalo bi utvrditi nove strože ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za nova teška vozila za razdoblje od 2030. nadalje. Te bi ciljne vrijednosti trebalo utvrditi na razini koja će na troškovno učinkovit način snažno potaknuti brže uvođenje teških vozila s nultim emisijama na tržište Unije i inovacije povezane s tehnologijama s nultim emisijama te poslati potreban signal za brže uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u cijeloj Uniji, osigurati dugoročnu konkurentnost industrije Unije na globalnom tržištu i doprinijeti smanjenju tekućih troškova za prijevoznika poduzeća, istodobno osiguravajući da Unija ispuni svoje ciljeve povezane s klimom i svoj cilj smanjenja onečišćenja zraka.
- (11) Onečišćenje zraka posebno je ozbiljan problem u gradovima i utječe na zdravlje milijuna europskih građana. Promet je jedan od glavnih izvora onečišćenja zraka u gradovima. Brže uvođenje teških vozila s nultim emisijama, s pomoću strožih zahtjeva za smanjenje emisija CO₂, doprinijet će ublažavanju problema onečišćenja zraka u gradovima.
- (12) Cilj je komunikacije Komisije od 5. svibnja 2021. naslovljene „Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe” postići zajedničko osmišljavanje načina provedbe zelene i digitalne tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom se kontekstu osmišljava način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U okviru tog načina tranzicije posebno se vodi računa o malim i srednjim poduzećima u automobilskom lancu opskrbe te o savjetovanju sa socijalnim partnerima, uključujući savjetovanja koja provode države članice. Taj se način temelji na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine u cilju mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala s obzirom na zelenu i digitalnu tranziciju te na mehanizmu za poticanje talenata u okviru inicijative Iskorištavanje

⁽⁵⁾ 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).

talenta u europskim regijama. U okviru načina tranzicije razmatraju se i odgovarajuće mjere i poticaji na europskoj i nacionalnoj razini kojima se jača cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. To bi, na primjer, moglo uključivati mogućnost da se države članice koriste Socijalnim fondom za klimatsku politiku uspostavljenim Uredbom (EU) 2023/955 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾ („Socijalni fond za klimatsku politiku”) kako bi pomogle mikropoduzećima u kupnji teških vozila s nultim emisijama. Posebnu bi pozornost trebalo pridati utjecaju koji će ta tranzicija imati na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) u cijelom lancu opskrbe. Komunikacijom Komisije od 1. veljače 2023. naslovljenom „Industrijski plan u okviru zelenog plana za doba nulte neto stope emisija” nastoji se povećati konkurentnost europske industrije s nultom neto stopom emisija i poduprijeti brz prelazak na klimatsku neutralnost. Tim se planom nastoji uspostaviti poticajnije okruženje za povećanje proizvodnih kapaciteta Unije za tehnologije i proizvode s nultom neto stopom emisija potrebne za ostvarivanje ambicioznih klimatskih ciljnih vrijednosti Unije. Pristup osposobljavanju i prekvalifikaciji u brojnim sektorima u kojima su potrebne temeljite promjene, uključujući sektor teških vozila te sektore opskrbe i punjenja, ključan je za socijalno pravednu i djelotvornu tranziciju. Ulaganja u vještine potrebne za djelotvornu tranziciju zajednička su odgovornost. Zaposlenici i tražitelji zaposlenja trebali bi imati pristup mogućnostima prekvalifikacije i usavršavanja te bi trebalo pružiti potporu njihovom sudjelovanju u tim aktivnostima učenja. Države članice potiču se da povećaju ulaganja u prekvalifikaciju i usavršavanje te da utvrde i analiziraju predviđene promjene na tržištu rada.

- (13) Uz inicijative za brži prelazak na održivije načine prijevoza, ključnu ulogu u smanjenju emisija u sektoru teških vozila imat će i stroži zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO₂ za teška vozila i uvođenje potrebne infrastrukture za punjenje i opskrbu. Ciljne vrijednosti Unije za smanjenje emisija CO₂ voznog parka utvrđene u ovoj Uredbi nadopunjuju se zahtjevima u pogledu infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾. Financijska sredstva Unije imaju važnu ulogu u uvođenju infrastrukture na nacionalnoj razini. Infrastrukturu za punjenje teških električnih vozila jednako je važno uvesti na privatnim lokacijama koje nisu dostupne javnosti, kao što su privatna skladišta i logistička središta, koja pružaju punjenje preko noći i punjenje na određitu. Države članice trebale bi razmotriti poduzimanje mjera u kontekstu uspostave svojih revidiranih nacionalnih okvira politike kako bi osigurale da postoji odgovarajuća infrastruktura za punjenje teških električnih vozila preko noći i za njihovo punjenje na određitu. S obzirom na moguća infrastrukturna ograničenja u trećim zemljama, primjereno je i razmotriti učinak ove Uredbe na mogućnost upotrebe izvan Unije novih teških vozila registriranih u državi članici.
- (14) Nakon donošenja Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾ Komisija je 2015. osnovala Forum za održivi promet („Forum”). Forum pomaže Komisiji u provedbi aktivnosti i programa Unije usmjerenih na poticanje uvođenja infrastrukture za održiva alternativna goriva. Nakon donošenja ove Uredbe Komisija će osigurati da Forum podupire djelotvorno i troškovno učinkovito uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu koja je potrebna za ispunjavanje strožih zahtjeva u pogledu smanjenja emisija CO₂ za teška vozila te da sudjeluje u preispitivanju iz članka 24. stavka 2. Uredbe (EU) 2023/1804 kako bi ciljne vrijednosti utvrđene u toj uredbi bile usklađene s ambicijama ove Uredbe.
- (15) Za prelazak na klimatsku neutralnost potrebna su velika ulaganja u elektroenergetsku mrežu, među ostalim u povećanje kapaciteta, otpornosti i mogućnosti skladištenja te u dodatne priključke. S obzirom na ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za teška vozila za 2030. koje su utvrđene ovom Uredbom, udio teških vozila s nultim emisijama u ukupnom voznom parku teških vozila na cestama i potrošnja električne energije u tom sektoru i dalje će biti ograničeni. Stoga će i povezani učinak na elektroenergetsku mrežu ostati ograničen.
- (16) Iako će se strožim ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ ubrzati uvođenje teških vozila s nultim emisijama, vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem i dalje će činiti znatan dio ukupnog voznog parka teških vozila na cestama. Kako bi taj dio voznog parka doprinio postizanju klimatskih ciljnih vrijednosti Unije, ključne su daljnje inovacije i ubrzano uvođenje održivih obnovljivih goriva. Postojećim politikama i pravnim instrumentima Unije,

⁽⁶⁾ Uredba (EU) 2023/955 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o uspostavi Socijalnog fonda za klimatsku politiku i o izmjeni Uredbe (EU) 2021/1060 (SL L 130, 16.5.2023., str. 1.).

⁽⁷⁾ Uredba (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU, (SL L 234, 22.9.2023., str. 1.).

⁽⁸⁾ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

a posebno Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog Parlamenta i Vijeća⁽⁹⁾ i EU sustavom trgovanja emisijama, uspostavljenim Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁰⁾ promicat će se dekarbonizacija goriva namijenjenih uporabi u prometu s ciljem postupnog ukidanja fosilnih goriva. Komisija bi trebala dodatno razviti usklađen okvir poticaja za napredna biogoriva i bioplin te obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla. Tim bi se okvirom na sveobuhvatan način trebale ukloniti prepreke uvođenju i opskrbi, uzimajući u obzir potražnju u svim gospodarskim sektorima, u kontekstu ukupnih napora koji se ulažu u postizanje klimatskih ciljnih vrijednosti Unije. Komisija bi na temelju ciljeva za biometan iz plana RePowerEU trebala razmotriti i kako povećanje proizvodnje biometana u Uniji može doprinijeti dekarbonizaciji gospodarstva, uključujući prometni sektor.

- (17) Nakon savjetovanja sa dionicima Komisija će u roku od godine dana od datuma stupanja na snagu ove Uredbe ocijeniti ulogu metodologije za registraciju teških motornih vozila s pogonom isključivo na goriva neutralna u pogledu CO₂, u skladu s pravom Unije i Unijim ciljem klimatske neutralnosti.
- (18) Proizvođači bi i dalje trebali imati dovoljno fleksibilnosti pri postupnoj prilagodbi voznih parkova teških vozila kako bi se prelazak na teška vozila s nultim emisijama odvijao na troškovno učinkovit način. Stoga je primjereno zadržati pristup postroživanja razina ciljnih vrijednosti u intervalima od pet godina.
- (19) Zbog heterogene strukture ukupnog voznog parka teških vozila nije moguće u potpunosti predvidjeti hoće li tehnološki razvoj biti dovoljno brz kako bi tehnologija s nultim emisijama iz ispušne cijevi bila održiv izbor za sve specifične upotrebe. To bi moglo uključivati vozila za ključne primjene povezane sa zaštitom i sigurnošću koje se ne mogu ostvariti tehnologijama s nultim emisijama iz ispušne cijevi. Takva vozila trebala bi činiti ograničeni udio u ukupnom voznom parku teških vozila. U okviru preispitivanja Uredbe (EU) 2019/1242 Komisija bi trebala ocijeniti mogućnost primjene mjera za smanjenje emisija CO₂ iz takvih vozila.
- (20) Javne naručitelje i naručitelje snažno se potiče da za svoje postupke javne nabave obuhvaćene ovom Uredbom upotrebljavaju kriterij za dodjelu ili tehničku specifikaciju koja se odnosi na udio proizvoda iz ponuda koji podrijetlom iz zemalja koje nisu stranke Sporazuma o javnoj nabavi Svjetske trgovinske organizacije („GPA”) i koje s Unijom nisu sklopile sporazum o slobodnoj trgovini koji sadržava pravila o javnoj nabavi. Takvi će kriteriji imati važnu ulogu u poticanju europske industrije na opskrbu gradskim autobusima s nultim emisijama, osiguravanju održivih i otpornih lanaca opskrbe gradskim autobusima te jačanju sigurnosti opskrbe u Uniji.
- (21) Javne naručitelje i naručitelje potiče se da za svoje postupke javne nabave obuhvaćene ovom Uredbom upotrebljavaju kriterij okolišne održivosti kao kriterij za dodjelu ili kao tehničku specifikaciju. Ne dovodeći u pitanje zakonodavne akte Unije koji se primjenjuju na određenu tehnologiju, uključujući Uredbu (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹¹⁾ i uredbu Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda, javni naručitelji i naručitelji pri evaluaciji okolišne održivosti gradskih autobusa nabavljenih na temelju ove Uredbe trebali bi moći uzeti u obzir različite elemente koji utječu na klimu i okoliš. Ti elementi mogu na primjer uključivati trajnost i pouzdanost rješenja, jednostavnost popravka i održavanja, jednostavnost i kvalitetu recikliranja, uporabu tvari, potrošnju energije, vode i drugih resursa u jednoj fazi ili više faza životnog ciklusa proizvoda, ugradnju rabljenih sastavnih dijelova, ekološki otisak proizvoda i njegove učinke na okoliš tijekom njegova životnog ciklusa, količine nastalog otpada.
- (22) Uz strože ciljne vrijednosti Unije za smanjenje emisija CO₂ voznog parka od 2030. nadalje proizvođači na tržište Unije trebaju stavljati znatno više teških vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu mehanizam za poticanje teških vozila s nultim i niskim emisijama više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja djelotvornosti Uredbe (EU) 2019/1242. Taj mehanizam stoga bi trebalo ukinuti počevši od 2030.

⁽⁹⁾ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

⁽¹⁰⁾ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ (SL L 191, 28.7.2023., str. 1.).

- (23) Mogućnost dodjele prihoda od doplate za prekomjerne emisije CO₂ određenom fondu ili odgovarajućem programu ocijenjena je kako se to zahtijeva na temelju članka 15. stavka 4. Uredbe (EU) 2019/1242, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje a pritom se ne bi ostvarile izravne koristi za automobilski sektor u njegovoj tranziciji. Stoga bi se prihod od doplate za prekomjerne emisije CO₂ i dalje trebalo smatrati prihodom općeg proračuna Europske unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/1242.
- (24) Predmet Uredbe (EU) 2019/1242 trebao bi se proširiti kako bi obuhvatio i obveze praćenja i izvješćivanja koje se ovom Uredbom ugrađuju u Uredbu (EU) 2019/1242.
- (25) Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi izmijeniti kako bi se obuhvatilo isto područje primjene kao i Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹²⁾.
- (26) Za vozila koja nisu obuhvaćena područjem primjene zakonodavstva Unije o homologaciji tipa vozila, kao što su traktori za poljoprivredu i šumarstvo, vozila konstruirana i izrađena za upotrebu u nacionalnoj obrani, uključujući oružane snage, i vozila na gusjenicama, ne utvrđuju se emisije CO₂. Stoga ta vozila ne moraju ispunjavati ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ utvrđene u ovoj Uredbi.
- (27) Kako se ne bi odvrtilo od dobrovoljne homologacije tipa teških vozila koja su konstruirana i izrađena ili prilagođena za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda ili službama hitne medicinske skrbi, što bi negativno utjecalo na sigurnost i okoliš, takva bi vozila za koja je homologacija tipa dobrovoljna trebalo izuzeti od obveze ispunjavanja ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ utvrđenih u ovoj Uredbi., osim ako proizvođač drukčije zatraži. Države članice trebale bi imati pravo izuzeti od obveze ispunjavanja ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂ utvrđenih u ovoj Uredbi i teška vozila koja nisu posebno konstruirana, ali su registrirana za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama, snagama za održavanje javnog reda ili službama hitne medicinske skrbi, kao što su obični autobusi koji se upotrebljavaju za prijevoz policije ili oružanih snaga, uz potvrdu da bi takvo izuzeće bilo u interesu javnosti. Države članice također bi trebale izuzeti iz ove Uredbe vozila registrirana za oružane snage.
- (28) Kad je riječ o određenim podskupinama teških vozila koja su homologirana, ali čija smanjenja emisija CO₂ još nisu utvrđena iz tehničkih razloga, ta teška vozila ne moraju ispunjavati ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ utvrđene ovom Uredbom. Primjeri takvih vozila su vozila za posebne namjene, kao što su autodizalice, vozila za prijevoz razne hidraulične opreme ili vozila za prijevoz izvanrednog tereta, terenska vozila, kao što su određena teška vozila koja se upotrebljavaju u rudarske, šumarske i poljoprivredne svrhe, kao i druga teška vozila s nestandardnim osovinskim konfiguracijama, na primjer teška vozila s više od četiri osovine ili više od dvije pogonske osovine i mali autobusi najveće tehnički dopuštene mase opterećenog vozila manje od ili jednake 7,5 tona i mali kamioni najveće tehnički dopuštene mase opterećenog vozila manje od ili jednake 5 tona. Komisija bi trebala istražiti primjerenost utvrđivanja emisija CO₂ malih kamiona najveće tehnički dopuštene mase opterećenog vozila manje od ili jednake 5 tona u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/2400 ⁽¹³⁾ (simulacije s pomoću alata za izračun potrošnje energije vozila (VECTO)), uzimajući u obzir Uredbu Komisije (EU) 2017/1151 ⁽¹⁴⁾.
- (29) Trebalo bi uvesti određene definicije kako bi se terminologija Uredbe (EU) 2019/1242 uskladila s terminologijom zakonodavstva Unije o homologaciji tipa vozila, posebno Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾ i Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽¹²⁾ 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.).

⁽¹³⁾ 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.).

⁽¹⁴⁾ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća 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, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

⁽¹⁵⁾ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

- (30) Za potrebe prijenosa teških vozila između proizvođača, koji se uvodi ovom Uredbom, i utvrđivanja izuzeća za proizvođače koji proizvode malo teških vozila u Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi dodati definiciju pojma „skupina povezanih proizvođača”. Ta bi definicija u bitnome trebala slijediti terminologiju iz Uredbe (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁶⁾ za laka vozila.
- (31) U pogledu utvrđivanja obveza pojedinačnih proizvođača, ciljne vrijednosti Unije za smanjenje emisija CO₂ vozničkih parkova za nova teška vozila trebale bi se prenijeti u ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO₂ za podskupine vozila utvrđene u skladu s tehničkim značajkama teških vozila koja obuhvaćaju.
- (32) Budući da emisije CO₂ povezane s prikolicama uvelike utječu na ukupne emisije CO₂ i potrošnju energije teških motornih vozila, ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ trebalo bi utvrditi i za prikolice.
- (33) Emisije CO₂ iz namjenskih vozila, kao što su vozila za prikupljanje otpada, kiperi ili miješalice za beton, već su certificirane s pomoću simulacijskog alata VECTO, a prate ih i o njima izvješćuju proizvođači vozila i države članice. Emisije CO₂ iz namjenskih vozila čine otprilike 2 % emisija CO₂ iz teških vozila i otprilike 4 % prodaje. Budući da se uglavnom upotrebljavaju u gradovima, namjenska vozila utječu i na kvalitetu zraka u gradovima. Stoga bi namjenska vozila trebala biti izuzeta iz izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača do 2029. Za razdoblje od 2030. do 2034. za taj bi izračun trebalo uzimati u obzir samo namjenska vozila s nultim emisijama, a od 2035. za taj bi izračun trebalo uzimati u obzir sva namjenska vozila.
- (34) Kako bi se olakšao razvoj i omogućila široka upotreba prikolica opremljenih tehnologijom za smanjenje emisija CO₂, nužno je brzo ažurirati i proširiti okvir za homologaciju takve tehnologije, posebno za elektrificirane prikolice, izmjenom Uredbe (EU) 2018/858.
- (35) Gradski autobusi s nultim emisijama već su 2022. činili otprilike četvrtinu svih gradskih autobusa prodanih u Uniji, a taj je udio bio i znatno veći u nekim državama članicama. Na temelju tehničke spremnosti gradskih autobusa i potrebe za poboljšanjem kvalitete zraka u gradovima trebalo bi utvrditi najmanji obvezni udio novih gradskih autobusa s nultim emisijama.
- (36) Najmanji obvezni udio gradskih autobusa s nultim emisijama trebao bi odražavati potrebu društva za cjenovno pristupačnim javnim prijevozom, među ostalim i u ruralnim područjima. Povećanje ponude gradskih autobusa s nultim emisijama zbog uvođenja najmanjeg obveznog udjela trebalo bi pozitivno utjecati na trošak kupnje u smislu kupovne cijene i u smislu ukupnog troška vlasništva za gradske autobuse s nultim emisijama, zahvaljujući uštedi fosilnih goriva tijekom upotrebe takvih gradskih autobusa. Zajedničkom nabavom gradskih autobusa na temelju platforme „Clean Bus Europe” može se dodatno smanjiti trošak kupnje takvih autobusa, a države članice mogle bi iskoristiti sredstva iz Socijalnog fonda za klimatsku politiku kako bi građanima u ranjivom položaju omogućile karte ili pretplate za javni prijevoz po sniženoj cijeni ili besplatno. Naposljetku, regionalni autobusi i autobusi za velike udaljenosti, među ostalim za prijevoz u ruralnim područjima, i dalje podliježu ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ za teška vozila. Potporom iz Socijalnog fonda za klimatsku politiku moglo bi se odgovoriti na posebne potrebe ruralnih područja i spriječiti siromaštvo u pogledu prijevoza, kako je definirano u članku 2. točki 2. Uredbe (EU) 2023/955, jer bi se omogućio pristup cjenovno pristupačnom javnom prijevozu. Komisija bi trebala razmotriti i daljnje odgovarajuće mjere za povećanje potražnje javnih tijela za teškim vozilima s nultim emisijama kako bi se podržalo postizanje cilja klimatske neutralnosti Unije.
- (37) Budući da bi se pri određivanju sukladnosti u obzir trebali uzimati gospodarski, a ne pravni subjekti, gospodarski povezanim proizvođačima trebalo bi, uz određena ograničenja, dopustiti međusobni prijenos teških vozila kako bi se ta teška vozila uzela u obzir u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242.
- (38) Nadalje, kako bi se ojačao razvoj novih tehnologija s nultim emisijama u specijaliziranim malim i srednjim poduzećima, prijenos teških vozila s nultim emisijama trebao bi se omogućiti i između nepovezanih subjekata.

⁽¹⁶⁾ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

- (39) Naknadna prenamjena vozila u vozila s nultim emisijama sastoji se od pretvaranja motora ili vozila s unutarnjim izgaranjem u motor ili vozilo s nultim emisijama. To donosi koristi za okoliš zbog izbjegavanja proizvodnje novih dijelova i upotrebe povezanih materijala. Donosi i gospodarske koristi u obliku cjenovne pristupačnosti vozila i potencijala za otvaranje novih radnih mjesta. Međutim, uvođenje na tržište teških vozila koja su naknadno prenamijenjena kako bi postala teška vozila s nultom stopom emisija otežano je zbog nedostatka usklađenih tehničkih i administrativnih pravila za njihovu homologaciju. Komisija bi stoga trebala razmotriti je li potrebno uvesti nove inicijative za promicanje izrade takvih usklađenih pravila.
- (40) Mjere za povećanje udjela teških vozila s nultim emisijama u vlasništvu ili najmu operatora velikih voznih parkova doprinijele bi povećanju prodaje teških vozila s nultim emisijama i bržem prelasku na cestovni promet s nultim emisijama. Stoga bi Komisija trebala analizirati jesu li potrebne inicijative za povećanje udjela teških vozila s nultim emisijama koja su u vlasništvu ili najmu operatora velikih voznih parkova i koji bi bili učinci takvih inicijativa.
- (41) Kako bi se izbjegli nerazmjerno visoki troškovi usklađivanja i kako bi se smanjilo administrativno opterećenje, proizvođači koji proizvode malo teških vozila trebali bi, podložno ispunjavanju određenih pravnih zahtjeva, biti izuzeti od obveze usklađivanja s ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂. Budući da su ti proizvođači i dalje dužni ispunjavati obveze izvješćivanja iz Uredbe (EU) 2019/1242, za njih postoji odgovarajući mehanizam kontrole.
- (42) Postojeći sustav višegodišnjih emisijskih bonusa i emisijskih dugova trebao bi se produljiti do 2039. jer će ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ postajati sve strože nakon 2030. sve do 2040. i u tom će razdoblju biti potreban tehnički razvoj proizvođača usmjeren na budućnost. Ipak, proizvođači bi trebali podmiriti sve preostale emisijske dugove u godinama 2029., 2034. i 2039. Emisijski bonusi trebali bi automatski isteći ako se ne iskoriste u roku od sedam godina od njihova stjecanja.
- (43) Uredbom (EU) 2019/1242 trebalo bi za svaku kategoriju vozila jasno odrediti identitet proizvođača kojem bi se teško vozilo trebalo pripisati, posebno uzimajući u obzir različite skupine teških vozila kategorije M.
- (44) Pravila za provjeru dostavljenih podataka o praćenju trebala bi obuhvaćati i mogući naknadni ispravak pogrešaka u tim podacima i način na koji bi Komisija trebala postupati s takvim ispravcima u svrhu pridržavanja ciljnih vrijednosti Unije za smanjenje emisija CO₂ voznog parka.
- (45) Procjenu referentnih emisija CO₂ trebalo bi izmijeniti kako bi se obuhvatile i podskupine vozila dodane u područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242.
- (46) Praćenje i izvješćivanje koje provode proizvođači i države članice ključni su preduvjeti za provedbu Uredbe (EU) 2019/1242. Uključivanjem Uredbe (EU) 2018/956 u Uredbu (EU) 2019/1242 trebale bi se stvoriti sinergije i omogućiti tumačenje odredbi kojim se uzimaju u obzir ciljevi obiju uredbi.
- (47) Pri uključivanju odredbi o praćenju i izvješćivanju iz Uredbe (EU) 2018/956 u Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi iskoristiti priliku i u određenoj mjeri ih izmijeniti s obzirom na iskustvo stečeno u prva dva ciklusa izvješćivanja u skladu s Uredbom (EU) 2018/956.
- (48) Uzimajući u obzir činjenicu da utvrđivanje emisija CO₂ više neće provoditi samo proizvođači, obvezu izvješćivanja o emisijama CO₂ i drugim tehničkim podacima teških vozila trebalo bi proširiti kako bi se osim proizvođača obuhvatili i subjekti koji provode to utvrđivanje u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 i Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2022/1362⁽¹⁷⁾. Podaci o kojima se izvješćuje trebali bi obuhvaćati evidencijske datoteke proizvođača.
- (49) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja i dalje budu relevantni za procjenjivanje doprinosa voznog parka teških vozila ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂, kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjenje emisija CO₂ i o rezultatima provjera tijekom stvarne vožnje, kako bi se osiguralo da rasponi vrijednosti otpora zraka ostanu relevantni za potrebe informiranja i usporedivosti te kako bi se dopunile odredbe o administrativnim novčanim kaznama, Komisiji

⁽¹⁷⁾ 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.).

bi trebalo dopustiti da uzme u obzir tehnički napredak, razvoj logistike prijevoza tereta, kao što su skupovi osobito teških vozila koje se upotrebljavaju u nekim državama članicama, potrebne prilagodbe na temelju primjene ove Uredbe i izmjene temeljnih pravnih akata o homologaciji tipa ².

- (50) Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s izmjenom kriterija za definiranje podskupina vozila, među ostalim dodavanjem podskupina kamiona u vrlo teškom skupu (EHC), kriterija za definiranje namjenskih vozila, kriterija za operativne domete raznih tehnologija pogonskih sklopova, popisa namjenskih profila i njihovih pondera, korisnog tereta, broja putnika, mase putnika, najvećeg tehnički dopuštenog korisnog tereta, najvećeg tehnički dopuštenog broja putnika i obujma tereta za podskupine vozila te vrijednosti godišnje kilometraže, u vezi s izmjenom zahtjeva u pogledu podataka i postupka praćenja i izvješćivanja utvrđenog u priložima, u vezi s određivanjem podataka koje bi države članice trebale dostavljati u okviru praćenja rezultata provjere tijekom stvarne vožnje, u vezi s izmjenom raspona vrijednosti otpora zraka te u vezi s definiranjem kriterija, izračuna i metoda naplate administrativnih novčanih kazni izrečenih proizvođačima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu od 13. travnja 2016. o boljoj izradi zakonodavstva. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (51) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Uredbe (EU) 2019/1242, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji u odnosu na homologacijske postupke i u odnosu na zajedničke tehničke specifikacije, u pogledu tehničke i otvorene interoperabilnosti između infrastrukture za punjenje i opskrbu i gradskih autobusa, u smislu fizičkih veza i razmjene komunikacije. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁸⁾.
- (52) Uredbu (EU) 2018/956 trebalo bi staviti izvan snage uz prijelazne odredbe kojima se omogućuje da se razdoblje izvješćivanja koje je u tijeku u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe zaključi u skladu s pravilima primjenjivima na početku tog razdoblja izvješćivanja, uključujući svu obradu prikupljenih podataka. U skladu s tim ova bi se Uredba trebala primjenjivati od početka sljedećeg razdoblja izvješćivanja.
- (53) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno promicanje smanjenje emisija CO₂ na troškovno i gospodarski učinkovit način koji je razmjeran cilju smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. na razini cijelog gospodarstva putem izmijenjenih ciljnih vrijednosti Unije za smanjenje emisija CO₂ voznog parka za teška vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njezina opsega i učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (54) Uredbe (EU) 2018/858 i (EU) 2019/1242 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene Uredbe (EU) 2019/1242

Uredba (EU) 2019/1242 mijenja se kako slijedi:

1. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

⁽¹⁸⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

„Članak 1.

Predmet i cilj

1. Ovom Uredbom utvrđuju se emisijske norme CO₂ za nova teška vozila. Tim se normama doprinosi postizanju Unijina cilja klimatske neutralnosti i prijelaznih klimatskih ciljnih vrijednosti Unije kako su utvrđeni u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća (*), ciljnih vrijednosti država članica za smanjenje njihovih emisija stakleničkih plinova kako su utvrđene u Uredbi (EU) 2023/857 Europskog parlamenta i Vijeća (**) i ciljeva Pariškog sporazuma te osiguravanju pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.

2. Ovom Uredbom utvrđuju se i zahtjevi u pogledu izvješćivanja o emisijama CO₂ iz novih teških vozila registriranih u Uniji i njihovoj potrošnji goriva.

(*) Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

(**) Uredba (EU) 2023/857 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2018/842 o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) 2018/1999 (SL L 111, 26.4.2023., str. 1.).”;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ova Uredba primjenjuje se na nova vozila koja su homologirana ili pojedinačno homologirana u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 ili koja su navedena u članku 2. stavku 3. te uredbe, a koja pripadaju bilo kojoj od sljedećih kategorija vozila:

(a) M₂ i M₃;

(b) N₁, N₂ i N₃, pod uvjetom da vozila nisu obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/631;

(c) O₃ i O₄.

Za potrebe ove Uredbe vozila iz prvog podstavka točaka (a), (b) i (c) nazivaju se teškim vozilima. Vozila obuhvaćena prvim podstavkom točkom (a) ili (b) nazivaju se teškim motornim vozilima.

Kategorije vozila iz ove Uredbe odnose se na kategorije vozila definirane u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858 i u Prilogu I. toj uredbi”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za potrebe ove Uredbe teška vozila smatraju se novim teškim vozilima u određenom razdoblju izvješćivanja ako su u tom razdoblju izvješćivanja prvi put registrirana u Uniji i prethodno nisu bila registrirana izvan Unije.

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

Ova se Uredba ne primjenjuje se na teška vozila koja su prvi put registrirana na razdoblje od najviše mjesec dana i koja su registrirana isključivo u svrhu prijenosa u zemlju izvan Unije.”;

3. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. „referentne emisije CO₂’ znači prosječna vrijednost specifičnih emisija CO₂ u referentnom razdoblju koje su ispuštala sva nova teška vozila u svakoj podskupini vozila, utvrđena u skladu s točkom 3. Priloga I.”;

(b) umeću se sljedeće točke:

„3.a ‚razdoblje izvješćivanja‘ znači razdoblje od 1. srpnja određene godine do 30. lipnja sljedeće godine;

3.b ‚referentno razdoblje‘ znači razdoblje izvješćivanja za određenu godinu za koje su utvrđene regulatorne obveze smanjenja emisija CO₂ za određenu podskupinu vozila u skladu s ovom Uredbom;”;

(c) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. ‚ciljna vrijednost specifičnih emisija CO₂‘ znači ciljna vrijednost emisija CO₂ pojedinačnog proizvođača koja se svake godine utvrđuje za prethodno razdoblje izvješćivanja u skladu s točkom 4. Priloga I.;”;

(d) točka 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. ‚namjensko vozilo‘ znači teško vozilo namijenjeno za posebne zadaće koje, prema podacima iz certifikata o sukladnosti koje su dostavile države članice, ispunjava kriterije utvrđene u točki 1.2. Priloga I.;”;

(e) točka 10. zamjenjuje se sljedećim:

„10. ‚proizvođač‘ znači osoba ili tijelo kojem su pripisana vozila registrirana u određenom razdoblju u skladu s člankom 7.a;”;

(f) umeće se sljedeća točka:

„10.a ‚izvjestitelj‘ znači subjekt koji je odgovoran za dostavljanje podataka Komisiji;”;

(g) točka 11. zamjenjuje se sljedećim:

„11 ‚teško vozilo s nultim emisijama‘ znači bilo koje od sljedećih vozila:

(a) teško motorno vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem ili s motorom s unutarnjim izgaranjem koji ispušta najviše 3 g CO₂/(tkm) ili 1 g CO₂/(pkm) kako je utvrđeno u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) teško motorno vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem ili s motorom s unutarnjim izgaranjem koji ispušta najviše 1 g CO₂/kWh kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, ili najviše 1 g CO₂/km kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća (*) i njezinim provedbenim mjerama, pod uvjetom da emisije CO₂ nisu utvrđene na temelju Uredbe (EU) 2017/2400;

(c) prikolica opremljena uređajem koji aktivno sudjeluje u njezinu pogonu, a koja nema motor s unutarnjim izgaranjem ili ima motor s unutarnjim izgaranjem koji ispušta manje od 1 g CO₂/kWh kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama ili u skladu s Pravilnikom UNECE-a br. 49.

(*) 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.);”;

(h) točka 12. zamjenjuje se sljedećim:

„12. ‚teško vozilo s niskim emisijama‘ znači teško vozilo, koje nije teško vozilo s nultim emisijama, čije su specifične emisije CO₂ manje od polovine vrijednosti referentnih emisija CO₂ svih vozila u podskupini vozila kojoj to teško vozilo pripada, kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.3.4. Priloga I.;”;

(i) dodaju se sljedeće točke:

- „16. ‚primarno vozilo‘ znači primarno vozilo kako je definirano u članku 3. točki 22. Uredbe (EU) 2017/2400;
17. ‚primarno vozilo teškog vozila‘ znači primarno vozilo za čiju se simulaciju dodjeljuje generička nadogradnja koja odgovara stvarnoj nadogradnji teškog vozila s obzirom na njegovu konfiguraciju poda (niskopodna/visokopodna) i katova (jednokatna/dvokatna) i sve ostale primjenjive parametre;
18. ‚dovršeno vozilo‘ znači dovršeno vozilo kako je definirano u članku 3. točki 26. Uredbe (EU) 2018/858;
19. ‚potpuno vozilo‘ znači potpuno vozilo kako je definirano u članku 3. točki 27. Uredbe (EU) 2018/858;
20. ‚terensko vozilo‘ znači terensko vozilo kako je definirano u točki 2.1. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858;
21. ‚vozilo za posebne namjene‘ znači vozilo za posebne namjene kako je definirano u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858;
22. ‚terensko vozilo posebne namjene‘ znači terensko vozilo posebne namjene kako je definirano u točki 2.3.1. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858;
23. ‚certifikat o sukladnosti‘ znači certifikat o sukladnosti kako je definiran u članku 3. točki 5. Uredbe (EU) 2018/858;
24. ‚ugovor o javnoj nabavi‘, u kontekstu postupaka javne nabave i ako nije drukčije navedeno, znači ugovor o javnoj nabavi kako je definiran u članku 2. stavku 1. točki 5. Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća (*), ‚ugovori o nabavi robe, radovima i uslugama‘ kako su definirani u članku 2. točki 1. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća (**), i ‚koncesije‘ kako su definirane u članku 5. točki 1. Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća (***)).
25. kamion u vrlo teškom skupu li ‚kamion EHC‘ znači teško vozilo kategorije N3 prikladno za uporabu u skupu vozila koje ispunjava sve sljedeće kriterije u smislu njegova konstruiranja i izrade:
- (a) ima tri ili više osovina;
- (b) ima nazivnu snagu motora od najmanje 400 kW;
- (c) konstruirano je s najvećom tehnički dopuštenom masom skupa vozila većom od 60 tona;

(*) Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

(**) Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

(***) Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovorâ o koncesiji (SL L 94, 28.3.2014., str. 1.).“;

(j) dodaju se sljedeći stavci:

„Za potrebe ove Uredbe ‚skupina povezanih proizvođača‘ znači proizvođač i njegova povezana poduzeća.

U odnosu na proizvođača, ‚povezana poduzeća‘ znači:

(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 pravo ili ovlasti navedene u točki (a);
 - (c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke (b) izravno ili neizravno ima pravo 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, zajednički imaju pravo ili ovlasti navedene u točki (a);
 - (e) poduzeća u kojima pravo ili ovlasti navedene u točki (a) zajednički imaju proizvođač ili jedno ili više njegovih povezanih poduzeća iz točaka od (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.”;
4. umeću se sljedeći članci:

„Članak 3.a

Ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂

1. Prosječne emisije CO₂ voznog parka novih teških motornih vozila Unije, osim vozila za posebne namjene, terenskih vozila i terenskih vozila posebne namjene, smanjuju se za sljedeće postotke u odnosu na prosječne emisije CO₂ u razdoblju izvješćivanja za 2019.:

- (a) 15 % za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2029;
- (b) 45 % za sve podskupine vozila osim namjenskih vozila u razdobljima izvješćivanja za godine od 2030. do 2034.;
- (c) 65 % za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja za godine od 2035. do 2039.;
- (d) 90 % za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja za godine od 2040. nadalje.

2. Podskupine vozila doprinose ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ iz stavka 1. u skladu s točkom 4.3. Priloga I.

3. Emisije CO₂ povezane s voznim parkom novih prikolica u Uniji smanjuju se u skladu s točkom 4.3. Priloga I.

4. Neovisno o članku 2. stavku 3. Uredbe (EU) 2017/2400, homologirana teška vozila obuhvaćena člankom 2. stavkom 3. prvim podstavkom točkom (b) Uredbe (EU) 2018/858 ne podliježu ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ utvrđenima u stavcima od 1. do 3. ovog članka, osim ako proizvođač odluči uključiti ta teška vozila u izračun svojih specifičnih emisija i ciljnih vrijednosti CO₂ pri izvješćivanju o teškim vozilima u skladu s dijelom B Priloga IV. ovoj Uredbi.

5. Teška vozila, osim onih iz stavka 4. ovog članka, koja su registrirana za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama, snagama za održavanje javnog reda ili službama hitne medicinske skrbi ne podliježu ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO₂ utvrđenima u stavcima od 1. do 3. ovog članka ako država članica to navede u postupku registracije i izvješćivanja i tako u podacima dostavljenima u skladu s dijelom A Priloga IV. potvrdi da se teškim vozilom s nulnim emisijama ne može jednako ispuniti svrha teškog vozila te da je stoga u javnom interesu u tu svrhu registrirati teško vozilo s motorom s unutarnjim izgaranjem.

Teška vozila registrirana za upotrebu u oružanim snagama ne podliježu zahtjevima ove Uredbe ako država članica odluči da ih neće prijaviti u skladu s dijelom A Priloga IV.

Članak 3.b

Dotadne mjere za potporu prelasku na teška vozila s nultim emisijama na tržištu Unije

Komisija do 30. lipnja 2025. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće u kojem se razmatra potreba za olakšavanjem uvođenja na tržište Unije teških vozila koja se naknadno prenamjenjuju kako bi postala teška vozila s nultim emisijama, među ostalim putem usklađenih pravila. To izvješće sadržava analizu opcija i učinaka tih opcija. Prema potrebi, analizi se prilaže zakonodavna inicijativa ili druga mjera.

Članak 3.c

Dotadne mjere za potporu potražnji za teškim vozilima s nultim emisijama na tržištu Unije

Komisija do 30. lipnja 2027. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće koje sadržava analizu moguće potrebe za inicijativama i učinaka inicijativa za povećanje udjela teških motornih vozila s nultim emisijama u vlasništvu ili najmu operatora velikih voznih parkova. U tom izvješću Komisija razmatra moguće opcije za povećanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama u vlasništvu ili najmu operatora velikih voznih parkova.

Članak 3.d

Ciljna vrijednost teških vozila s nultim emisijama za gradske autobuse

1. Kad je riječ o teškim vozilima iz četvrtog stupca tablice u točki 4.2. Priloga I. (gradski autobusi), proizvođači u svojem voznom parku novih teških vozila moraju poštovati minimalne udjele od 90 % i 100 % teških vozila s nultim emisijama u skladu s točkom 4.3.2. Priloga I..

2. Komisija provedbenim aktima utvrđuje zajedničke tehničke specifikacije, uključujući norme, u pogledu tehničke i otvorene interoperabilnosti između infrastrukture za punjenje i opskrbu i gradskih autobusa u smislu fizičkih veza i razmjene komunikacije.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem zajedničkih tehničkih specifikacija, uključujući norme, u pogledu sigurne i zaštićene razmjene i upotrebe podataka generiranih u vezi s upotrebom gradskih autobusa.

Članak 3.e

Osiguravanje održivih i otpornih lanaca opskrbe za gradske autobuse postupcima javne nabave

1. Javni naručitelji i naručitelji dodjelu ugovorâ o javnoj nabavi robe za kupnju, zakup, najam ili kupnju uz obročnu otplatu cijene novih gradskih autobusa s nultim emisijama i ugovorâ o javnim uslugama čiji je glavni predmet upotreba takvih gradskih autobusa temelje na ekonomski najpovoljnijoj ponudi koja uključuje najbolji omjer cijene i kvalitete.

2. Javni naručitelji i naručitelji upotrebljavaju najmanje dva od sljedećih kriterija kao tehničke specifikacije ili kao kriterije za dodjelu, od kojih se barem jedan odnosi na doprinos ponude sigurnosti opskrbe kako je utvrđeno u točkama od (a) do (d), ovisno o stanju na tržištu i u skladu s direktivama 2014/23/EU, 2014/24/EU ili 2014/25/EU i primjenjivim sektorskim zakonodavstvom, kao i s međunarodnim obvezama Unije, uključujući Sporazum o javnoj nabavi Svjetske trgovinske organizacije („GPA“) i druge međunarodne sporazume koji su obvezujući za Uniju:

(a) udio proizvođa iz ponuda podrijetlom iz trećih zemalja, kako je utvrđeno u skladu s Uredbom (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (*); ovaj se kriterij primjenjuje samo na proizvode iz ponuda podrijetlom iz zemalja koje nisu članke GPA i koje s Unijom nisu sklopile sporazum o slobodnoj trgovini koji uključuje pravila o javnoj nabavi;

- (b) trenutachne i procijenjene dostupnosti osnovnih rezervnih dijelova za funkcioniranje opreme koja je predmet natjecaja;
- (c) jamstvo ponuditelja da moguće promjene u njegovu lancu opskrbe tijekom izvršenja ugovora neće negativno utjecati na izvršenje ugovora;
- (d) potvrda ili dokumentacija iz koje je vidljivo da se u okviru organizacije lanca opskrbe ponuditelja omogućuje ispunjavanje zahtjeva u pogledu sigurnosti opskrbe;
- (e) okolišna održivosti nadilazi minimalne zahtjeve predviđene u primjenjivim pravnim aktima Unije.

Prvim podstavkom ne sprečava se javne naručitelje i naručitelje da upotrebljavaju dodatne kriterije.

3. Ako se doprinos ponude sigurnosti opskrbe upotrebljava kao kriterij za dodjelu, dodjeljuje mu se ponder od 15 do 40 % kriterija za dodjelu.

(*) Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str. 1.);

5. u članku 4. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje prosječne specifične emisije CO₂ u g/tkm za prethodno razdoblje izvješćivanja, uzimajući u obzir sljedeće:

- (a) podatke dostavljene za nova teška vozila proizvođača registrirana u prethodnom razdoblju izvješćivanja;
- (b) faktor nultih i niskih emisija utvrđen u skladu s člankom 5.; i
- (c) u razdobljima izvješćivanja za godine od 2030. do 2034. nova namjenska vozila s nultim emisijama obuhvaćena područjem primjene točke 1.1.1. Priloga 1.“;

6. članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja do razdoblja izvješćivanja za 2029. za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija za prethodno razdoblje izvješćivanja.

Za faktor nultih i niskih emisija u obzir se uzima broj svih teških vozila kategorije N s nultim i niskim emisijama u voznom parku proizvođača i njihove emisije CO₂.“;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Za razdoblja izvješćivanja od 2025. do 2029. faktor nultih i niskih emisija utvrđuje se na temelju referentne vrijednosti od 2 % u skladu s točkom 2.3.2. Priloga I.“;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Faktor nultih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača za najviše 3 %. Doprinosom teških vozila s nultim emisijama kategorije N, osim onih u podskupini vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ili 10-LH, tom faktoru prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača smanjuju se za najviše 1,5 %.“;

7. članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.

Ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača

Komisija u razdoblju izvješćivanja za 2025. i u svakom sljedećem razdoblju izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje ciljnu vrijednost specifičnih emisija CO₂ za prethodno razdoblje izvješćivanja. Ta ciljna vrijednost utvrđuje se u skladu s točkom 4.1. Priloga I.”;

8. umeću se sljedeći članci:

„Članak 6.a

Prijenos teških vozila između proizvođača

1. Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača u skladu s člankom 4. i točkom 2.2. Priloga I. pojedinačna teška vozila mogu se prenositi između proizvođača ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) za sve prijenose: zahtjev zajednički podnose proizvođač koji prenosi vozilo i proizvođač koji ga prima;
- (b) za prijenos teških vozila koja nisu teška vozila s nultim emisijama: proizvođač koji prenosi vozilo i proizvođač koji ga prima pripadaju skupini povezanih proizvođača;
- (c) za prijenos teških vozila s nultim emisijama između proizvođača koji ne pripadaju skupini povezanih proizvođača: broj teških vozila s nultim emisijama koja se prenose proizvođaču ne premašuje 5 % svih njegovih novih teških vozila registriranih u određenom razdoblju izvješćivanja.

Proizvođači zahtjeve za prijenos podnose Komisiji s pomoću elektroničkih alata koje osigurava Komisija.

2. Ako Komisija smatra da su uvjeti za prijenos ispunjeni, preneseno teško vozilo ne uzima u obzir pri izračunu relevantnih vrijednosti za proizvođača koji prenosi vozilo, ali ga uzima u obzir pri izračunu relevantnih vrijednosti za proizvođača koji ga prima.

Članak 6.b

Izuzeće za proizvođače koji proizvode malo teških vozila

1. Ako u određenom razdoblju izvješćivanja proizvođač registrira manje od 100 novih teških vozila, prosječne specifične emisije CO₂ kako su predviđene u članku 4. i točki 2.7. Priloga I. te ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO₂ kako su predviđene u članku 6. i točki 4.1. Priloga I. za to razdoblje izvješćivanja iznose ,0’.

2. Ako se primjenjuje stavak 1. ovog članka, vrijednosti prosječnih specifičnih emisija CO₂ i ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ ne uključuju se u objavu podataka iz članka 11. za dotične proizvođače i razdoblja izvješćivanja.

3. Izuzeće utvrđeno u stavku 1. ne primjenjuje se u određenom razdoblju izvješćivanja ni u jednom od sljedećih slučajeva:

- (a) ako proizvođač to zatraži;
- (b) ako proizvođač zatraži prijenos teških vozila u skladu s člankom 6.a;
- (c) ako je proizvođač dio skupine povezanih proizvođača koji su zajedno registrirali više od 100 teških vozila u tom razdoblju izvješćivanja ili je dio skupine povezanih proizvođača koja uključuje proizvođača na kojeg se primjenjuje točka (a) ili (b).

4. Proizvođači koji nisu dio skupine u smislu stavka 3. točke (c) obavješćuju Komisiju ako su u određenom razdoblju izvješćivanja registrirali manje od 100 teških vozila.

5. Proizvođači na koje se ne primjenjuje izuzeće utvrđeno u stavku 1. u svakom razdoblju izvješćivanja obavješćuju Komisiju o svim svojim povezanim poduzećima na koja se primjenjuje izuzeće.
6. Proizvođači obavješćuju Komisiju za potrebe stavaka 4. i 5. s pomoću elektroničkih alata koje osigurava Komisija.”;
9. članak 7. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 1. prvom podstavku uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:
- „Za potrebe određivanja sukladnosti proizvođača s njegovim ciljnim vrijednostima specifičnih emisija CO₂ u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. u obzir se uzimaju emisijski bonusi ili emisijski dugovi utvrđeni u skladu s točkom 5. Priloga I. koji odgovaraju broju novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja, pomnoženi s:”;
- (b) u stavku 1. drugom podstavku godina „2029.” zamjenjuje se godinom „2039.”;
- (c) u stavku 1. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:
- „Emisijski dugovi prikupljaju se u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. Međutim, ukupni emisijski dug proizvođača ne smije prijeći umnožak 5 % ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača i broja teških vozila proizvođača u tom razdoblju (granična vrijednost emisijskog duga).”;
- (d) u stavku 1. četvrti podstavak zamjenjuje se sljedećim:
- „Emisijski bonusi i emisijski dugovi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. prenose se, ako je to primjenjivo, iz jednog razdoblja izvješćivanja u sljedeće razdoblje izvješćivanja. Međutim, svi preostali emisijski dugovi podmiruju se u razdobljima izvješćivanja za godine 2029., 2034. i 2039. Emisijski bonusi uzimaju se u obzir za potrebe utvrđivanja sukladnosti proizvođača s njegovom ciljnom vrijednošću specifičnih emisija CO₂ samo u nekom od razdoblja izvješćivanja tijekom sedam godina nakon razdoblja izvješćivanja u kojemu su prikupljeni.”;
- (e) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:
- „2. Trend smanjenja emisija CO₂ utvrđuje se za svakog proizvođača u skladu s točkom 5.1.2. Priloga I. na temelju sljedećih linearnih trendova:
- (a) između referentnih emisija CO₂ i ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2025. ili 2030. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točkama (a) i (b);
- (b) između ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2025. i ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2030. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točki (b);
- (c) između ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2030. i ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2035. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točki (c); i
- (d) između ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2035. i ciljne vrijednosti emisija CO₂ za razdoblje izvješćivanja za 2040. kako je navedeno u članku 3.a stavku 1. točki (d).”;

10. umeću se sljedeći članci:

„Članak 7.a

Pripisivanje teških vozila proizvođaču

Pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ iz članka 4. i ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ iz članka 6. teška vozila registrirana u određenom razdoblju izvješćivanja pripisuju se sljedećim proizvođačima:

- (a) teška vozila kategorije N proizvođaču vozila kako je definiran u članku 3. točki 4.a Uredbe (EU) 2017/2400;

- (b) teška vozila kategorije M proizvođaču primarnog vozila kako je definiran u članku 3. točki 29. Uredbe (EU) 2017/2400;
- (c) teška vozila kategorije O proizvođaču vozila kako je definiran u članku 2. točki 5. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (*).

Članak 7.b

Izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ teških vozila kategorije M

Za teška vozila kategorije M primjenjuje se sljedeće:

- (a) pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ u podskupini vozila proizvođača, novo teško vozilo kategorije M razmatra se s njegovim specifičnim emisijama CO₂ kao potpuno ili dovršeno vozilo na temelju točke 2.2.2. Priloga I. i ne razmatra se u točki 2.2.3. tog priloga;
- (b) odstupajući od točke (a) ovog članka, na zahtjev proizvođača primarnog vozila kako je naveden u članku 7.a točki (b) upućen Komisiji i podložno uvjetu iz točke (c) ovog članka novo teško vozilo kategorije M razmatra se sa specifičnim emisijama CO₂ njegova primarnog vozila u točki 2.2.3. Priloga I. i ne razmatra se u točki 2.2.2. tog priloga;
- (c) zahtjev iz točke (b) ovog članka u pogledu novog teškog vozila kategorije M nije prihvatljiv ako su proizvođač primarnog vozila i proizvođač vozila kako je definiran u članku 3. točki 4.a Uredbe (EU) 2017/2400 potpunog ili dovršenog vozila povezana poduzeća ili dijelovi istog pravnog subjekta; podnošenjem takvog zahtjeva proizvođač primarnog vozila izjavljuje da oni nisu povezana poduzeća ni dijelovi istog pravnog subjekta; on na zahtjev dostavlja Komisiji popratne informacije;
- (d) Komisija uz potporu Europske agencije za okoliš bez odgode stavlja na raspolaganje u elektroničkom obliku alate i postupovne smjernice koji su proizvođačima potrebni da Komisiji podnesu zahtjeve iz točke (b).

(*) 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.).”;

11. članak 8. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ako se, na temelju stavka 2., utvrdi da proizvođač ima prekomjerne emisije CO₂ za određeno razdoblje izvješćivanja od 2025. nadalje, Komisija zaračunava doplatu za prekomjerne emisije CO₂ izračunanu u skladu sa sljedećom formulom: (doplata za prekomjerne emisije CO₂) = (prekomjerne emisije CO₂ x 4 250 EUR/gCO₂/tkm).”;

- (b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Smatra se da proizvođač ima prekomjerne emisije CO₂ u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

- (a) ako u bilo kojem razdoblju izvješćivanja za godine od 2025. do 2028., od 2030. do 2033. ili od 2035. do 2038. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1. trećeg podstavka;
- (b) ako je u razdobljima izvješćivanja za godine 2029., 2034., 2039. i 2040. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa pozitivan;
- (c) ako od razdoblja izvješćivanja za 2041. nadalje prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija CO₂.

Prekomjerne emisije CO₂ u određenom razdoblju izvješćivanja izračunavaju se u skladu s točkom 6. Priloga I.”;

12. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Homologacijska tijela i proizvođači bez odgode izvješćuju Komisiju u slučaju bilo kojeg od sljedećih odstupanja od dostavljenih podataka:

(a) ako rezultati provjera provedenih u skladu s postupkom iz članka 13. ove Uredbe pokažu da vrijednosti emisija CO₂ teških vozila u upotrebi odstupaju od vrijednosti navedenih u certifikatima o sukladnosti ili u dokumentu s informacijama za kupca iz članka 9. stavka 4. Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) ako su pri utvrđivanju emisija CO₂ otkrivene pogreške zbog netočnih ulaznih podataka ili drugih uzroka;

(c) ako su utvrđene pogreške u praćenju i izvješćivanju o emisijama CO₂;

(d) pri svim drugim odstupanjima osim onih iz točki (a), (b) ili (c).”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija uzima u obzir odstupanja iz stavka 1. za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača i referentnih emisija CO₂. Komisija prema potrebi mijenja popis iz članka 11. stavka 1. Komisija nije obvezna uzeti u obzir odstupanja ako se ponovnim izračunom prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača ili referentnih emisija CO₂ utvrdi odstupanje manje od 0,1 %.”;

13. članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Procjena referentnih emisija CO₂

1. Kako bi osigurala pouzdanost i reprezentativnost referentnih emisija CO₂ za podskupine vozila na koje se kao referentno razdoblje u skladu s točkom 3.2. Priloga I. primjenjuje razdoblje izvješćivanja za 2024. ili kasnije razdoblje, Komisija ocjenjuje primjenu uvjeta prema kojima su te referentne emisije CO₂ utvrđene te utvrđuje jesu li te emisije neopravdano povećane i ako jesu, kako ih ispraviti.

2. Ako Komisija zaključi da se sve ili neke referentne emisije CO₂ trebaju ispraviti, donosi provedbeni akt u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. kako bi provela te ispravke.”;

14. članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. prvom podstavku točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) od 1. srpnja 2020. do 30. lipnja 2041. za svakog proizvođača trend smanjenja emisija CO₂, emisijski bonusi i, od 1. srpnja 2026. do 30. lipnja 2041., emisijski dugovi u prethodnom razdoblju izvješćivanja iz članka 7.”;

(b) u stavku 1. prvom podstavku točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) od 1. srpnja 2026. za svakog proizvođača prekomjerne emisije CO₂ za prethodno razdoblje izvješćivanja iz članka 8. stavka 2.”;

(c) u stavku 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Popis koji se objavljuje do 30. travnja godine koja slijedi nakon godine u kojoj je referentno razdoblje završilo sadržava referentne emisije CO₂ utvrđene u pogledu tog referentnog razdoblja.”;

(d) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija donosi provedbene akte kako bi izmijenila popis utvrđen u stavku 1.:

- (a) u slučaju izmjena homologacijskih postupaka iz Uredbe (EZ) br. 595/2009, osim izmjena koje se odnose na vrijednosti korisnog tereta i broja putnika za utvrđivanje emisija CO₂, tako da se razina emisija CO₂ reprezentativnih teških vozila navedenih na temelju stavka 3. povećava ili smanjuje za više od 5 g CO₂/km; u takvim slučajevima prilagođene referentne emisije izračunavaju se u skladu s točkom 1. Priloga II. te se nove vrijednosti objavljuju kao dopuna prijašnjim vrijednostima uz navođenje razdoblja izvješćivanja u kojem se prvi put primjenjuju;
- (b) u slučaju izmjena priloga u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkama od (a) do (f); u takvim slučajevima prethodno objavljene referentne emisije CO₂ ponovno se izračunavaju u skladu s Prilogom I. uzimajući u obzir parametre izmijenjene u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkama od (a) do (f) te se ponovno izračunani skup referentnih emisija CO₂ objavljuje i zamjenjuje prijašnje referentne emisije od razdoblja izvješćivanja u kojem se prvi put primjenjuju parametri izmijenjeni u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkama od (a) do (f).“;
- (e) dodaje se sljedeći stavak:

„3. U slučaju izmjena homologacijskih postupaka iz Uredbe (EZ) br. 595/2009 kako je navedeno u stavku 2. točki (a) ovog članka, provedbenim aktima iz stavka 2. ovog članka određuje se ili uspostavlja metodologija za definiranje jednog ili više reprezentativnih vozila iz podskupine vozila, uključujući njihove statističke pondere te vrijednosti korisnog tereta i broja putnika koji će se upotrebljavati za utvrđivanje emisija CO₂. Ta je metodologija osnova za izračun prilagodbe iz stavka 2. točke (a) podtočke i. ovog članka, uzimajući u obzir podatke o praćenju dostavljene u skladu s ovom Uredbom i tehničke karakteristike iz članka 12. stavka 1. Uredbe (EU) 2017/2400. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2. ove Uredbe.“;

15. u članku 13. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Ako se na temelju provjera provedenih u skladu sa stavkom 2. otkrije neusklađenost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva koja se ne može pripisati kvaru simulacijskog alata ili postojanje strategija kojima se umjetno poboljšavaju performanse vozila, odgovorno homologacijsko tijelo, osim što poduzima potrebne mjere iz poglavlja XI. Uredbe (EU) 2018/858, osigurava ispravak dokumenata s informacijama za kupca, potvrda o sukladnosti i pojedinačnih certifikata o homologaciji, ovisno o slučaju. Ako se podaci u dokumentima s informacijama za kupca, certifikatima o sukladnosti i pojedinačnim certifikatima o homologaciji ne mogu ispraviti u skladu s Uredbom (EU) 2018/858, odgovorno homologacijsko tijelo izdaje izjavu o ispravku s ispravljenim podacima. Ono tu izjavu dostavlja Komisiji i uključenim stranama.“;

16. umeću se sljedeći članci:

„Članak 13.a

Praćenje i izvješćivanje koje provode države članice

1. Počevši od razdoblja izvješćivanja za 2023. države članice prate podatke iz dijela A Priloga IV. za nova teška vozila koja su prvi put registrirana u Uniji.

Počevši od 2020. nadležna tijela država članica do 30. rujna svake godine dostavljaju Komisiji te podatke za prethodno razdoblje izvješćivanja od 1. srpnja do 30. lipnja u skladu s postupkom izvješćivanja utvrđenim u Prilogu V.

2. Za praćenje podataka i izvješćivanje o njima u skladu s ovom Uredbom odgovorna su nadležna tijela koja su imenovala države članice u skladu s člankom 7. stavkom 6. Uredbe (EU) 2019/631.

3. Ovaj se članak primjenjuje na teška vozila konstruirana i izrađena ili prilagođena za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama ili snagama za održavanje javnog reda.

4. Ovaj se članak primjenjuje na teška vozila registrirana za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama, snagama za održavanje javnog reda ili službama hitne medicinske skrbi, neovisno o tome jesu li ta vozila izuzeta od članka 3.a.

Članak 13.b**Izvjешćivanje koje provode proizvođači ili drugi subjekti odgovorni za utvrđivanje emisija CO₂ teškog vozila**

1. Proizvođači ili drugi subjekti koji su odgovorni za utvrđivanje emisija CO₂ teškog vozila i na koje se primjenjuje članak 9. Uredbe (EU) 2017/2400 ili članak 8. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362 dostavljaju podatke za nova teška vozila u skladu s dijelom B Priloga IV. ovoj Uredbi.

Te podatke za svako novo teško vozilo za koje datum utvrđivanja ili procjene pripada razdoblju izvješćivanja koje završava 30. lipnja dostavljaju Komisiji do 30. rujna svake godine u skladu s postupkom izvješćivanja utvrđenim u Prilogu V.

Ovaj se stavak ne primjenjuje na teška vozila koja su izuzeta u skladu s člankom 6.b.

2. Svaki proizvođač ili drugi subjekt u smislu stavka 1. imenuje kontaktnu točku za potrebe izvješćivanja o podacima u skladu s ovom Uredbom.

3. Obveze izvješćivanja na temelju članka 13.a stavaka 3. i 4. primjenjuju se na proizvođače i druge subjekte u smislu stavka 1. ovog članka.

Članak 13.c**Središnji registar za podatke o teškim vozilima**

1. Komisija vodi središnji registar za podatke o teškim vozilima (središnji registar) o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 13.a. i 13.b.

Središnji registar javno je dostupan osim kad je riječ o unosima navedenima u točki 3.2. Priloga V.

Vrijednost otpora zraka javno je dostupna u formatu raspona kako je utvrđeno u dijelu C Priloga IV.

2. Središnjim registrom u ime Komisije upravlja Europska agencija za okoliš.

Članak 13.d**Praćenje rezultata provjere tijekom stvarne vožnje**

1. Komisija prati, ako su dostupni, rezultate provjera tijekom stvarne vožnje koje su provedene u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 radi provjere emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe određivanjem podataka koje nadležna tijela država članica trebaju dostaviti za potrebe stavka 1. ovog članka.

Članak 13.e**Kvaliteta podataka**

1. Nadležna tijela i proizvođači odgovorni su za točnost i kvalitetu podataka koje dostavljaju u skladu s člancima 13.a i 13.b. O svim primijećenim pogreškama u dostavljenim podacima oni bez odgode izvješćuju Komisiju.

2. Komisija sama provjerava kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 13.a i 13.b.

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima dostavljenima u skladu sa stavkom 1. ili slijedom vlastite provjere u skladu sa stavkom 2. utvrdi nepodudarnosti u skupu podataka, ona prema potrebi poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka objavljenih u središnjem registru.

4. Komisija može provedbenim aktima odrediti mjere za provjeru i ispravljanje podataka iz stavaka 2. i 3. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16.

*Članak 13.f***Administrativne novčane kazne**

1. Komisija može izreći administrativnu novčanu kaznu u svakom od sljedećih slučajeva:

- (a) ako utvrdi da podaci koje je proizvođač dostavio u skladu s člankom 13.b ove Uredbe odstupaju od podataka iz proizvođačeve evidencijske datoteke ili certifikata o homologaciji motora izdanog u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 te je to odstupanje namjerno ili uzrokovano krajnjom nepažnjom;
- (b) ako podaci nisu podneseni u roku iz članka 13.b stavka 1. drugog podstavka, a odgoda se ne može opravdati.

Komisija se u svrhu provjere podataka iz točke (a) savjetuje s nadležnim homologacijskim tijelima.

Administrativne novčane kazne moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće te ne smiju prelaziti 30 000 EUR za svako teško vozilo na koje se odnose podaci koji odstupaju ili zakašnjeli podaci iz točaka (a) i (b).

2. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem postupka i metoda za izračun te naplatu administrativnih novčanih kazni iz stavka 1. ovog članka.

U tim delegiranim aktima poštuju se sljedeća načela:

- (a) u postupku se poštuje pravo na dobru upravu, a posebno pravo na saslušanje i pravo na pristup spisu, a isto tako poštuju se legitimni interesi povjerljivosti i poslovne tajne;
- (b) pri izračunu odgovarajućih administrativnih novčanih kazni Komisija se rukovodi načelima učinkovitosti, proporcionalnosti i odvratanja, uzimajući u obzir, kad je to relevantno, ozbiljnost i učinke odstupanja ili kašnjenja, broj teških vozila na koje se odnose podaci koji odstupaju ili koji su zakašnjeli, dobru vjeru proizvođača, stupanj pažnje i suradnje proizvođača, ponavljanje, učestalost i trajanje odstupanja ili kašnjenja, kao i prijašnje sankcije izrečene istom proizvođaču;
- (c) administrativne novčane kazne naplaćuju se bez nepotrebne odgode utvrđivanjem rokova za plaćanje i, prema potrebi, predviđanjem mogućnosti raspodjele plaćanja na više obroka i faza.

3. Sredstva prikupljena naplatom administrativnih novčanih kazni smatraju se prihodima općeg proračuna Europske unije.”;

17. članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 14.*

Izmjene priloga I, IV. i V.

1. Kako bi se u obzir uzeli tehnički napredak, razvoj logistike prijevoza tereta, potrebne prilagodbe na temelju primjene ove Uredbe i izmjene temeljnih pravnih akata o homologaciji tipa, posebno uredaba (EU) 2018/858 i (EZ) br. 595/2009, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. ove Uredbe radi izmjene sljedećih elemenata iz Priloga I. ovoj Uredbi:

- (a) kriterija za definiranje podskupina vozila utvrđenih u točki 1.1., među ostalim dodavanjem zasebnih podskupina za kamione EHC;
- (b) kriterija za definiranje namjenskih vozila utvrđenih u točki 1.2.;
- (c) kriterija za operativne domete tehnologija pogonskih sklopova utvrđenih u točki 1.3.;
- (d) popisa namjenskih profila utvrđenog u točki 1.4.;
- (e) pondera namjenskih profila utvrđenih u točkama 2.1.1., 2.1.2. i 2.1.3.;

(f) korisnog tereta, broja putnika, masa putnika, najvećeg tehnički dopuštenog korisnog tereta, najvećeg tehnički dopuštenog broja putnika i obujma tereta za podskupine vozila utvrđene u točki 2.5.;

(g) vrijednosti godišnje kilometraže utvrđenih u točkama od 2.6.1., 2.6.2. i 2.6.3.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene sljedećih elemenata iz Priloga IV.:

(a) zahtjeva u pogledu podataka iz dijelova A i B kako bi se uzeli u obzir tehnički napredak, potrebne prilagodbe na temelju primjene ove Uredbe i izmjene temeljnih pravnih akata o homologaciji tipa, posebno uredaba (EU) 2018/858 i (EZ) br. 595/2009;

(b) ažuriranja ili prilagođavanja raspona vrijednosti otpora zraka utvrđenih u dijelu C kako bi se uzelo u obzir promjene konstrukcije teških vozila i kako bi se osiguralo da ti rasponi ostanu relevantni u svrhe informiranja i usporedivosti.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene sljedećih elemenata iz Priloga V.:

(a) postupka izvješćivanja utvrđenog u tom prilogu kako bi se uzelo u obzir iskustvo stečeno primjenom ove Uredbe i kako bi se postupak izvješćivanja prilagodio tehničkom napretku;

(b) točke 3.2. dodavanjem novih unosa koji su dodani središnjem registru.”;

18. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Preispitivanje

1. Komisija do 31. prosinca 2027. preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe, osobito s obzirom na cilj klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće s rezultatima tog preispitivanja.

Komisija u tom izvješću osobito ocjenjuje:

(a) broj registracija teških vozila s nultim emisijama u državama članicama;

(b) napredak u uvođenju javne i privatne infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima za teška vozila obuhvaćena ovom Uredbom te postojanje infrastrukturnih ograničenja u trećim zemljama za prometovanje novoregistriranih teških vozila iz EU-a izvan Unije;

(c) utjecaj na zapošljavanje, posebno na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi), djelotvornost mjera za potporu prekvalifikaciji i usavršavanju radne snage te važnost gospodarski održivog i socijalno pravednog prelaska na cestovnu mobilnost s nultom stopom emisija; poseban naglasak stavlja se na utjecaj na periferne države članice i utjecaj na prijevoz kvarljive robe;

(d) opravdanost nastavka primjene izuzeća utvrđenog u članku 6.b za proizvođače koji proizvode malo vozila;

(e) učinak utvrđivanja minimalnih pragova energetske učinkovitosti za nova teška vozila s nultim emisijama koja se stavljaju na tržište Unije;

(f) razinu doplate za prekomjerne emisije CO₂ kako bi se osiguralo da premašuje prosječne granične troškove tehnologija potrebnih za postizanje ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO₂;

(g) uključivanje sljedećih teških vozila, koja trenutačno nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) 2017/2400, u ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂:

i. mali kamioni najveće tehnički dopuštene mase opterećenog vozila manje od ili jednake 5 tona, nakon ispitivanja primjerenosti utvrđivanja emisija CO₂ za takva teška vozila, u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 (simulacije s pomoću alata VECTO), uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2017/1151; i

- ii. vozila za posebne namjene, terenska vozila i terenska vozila posebne namjene;
- (h) sva posebna ograničenja u pogledu usklađivanja s člankom 3.dstavkom 1. na temelju omjera socioekonomskih troškova i koristi s obzirom na posebnu teritorijalnu morfologiju i posebne meteorološke uvjete, kao i nedavnih ulaganja u biometan koja su već izvršila javna tijela;
- (i) ulogu korekcijskog faktora za ugljik u prijelazu na mobilnost s nultim emisijama u sektoru teških vozila;
- (j) ulogu metodologije za registraciju teških vozila s pogonom isključivo na goriva neutralna u pogledu CO₂, u skladu s pravom Unije i ciljem klimatske neutralnosti Unije;
- (k) je li stvaranje novih podskupina vozila za kamione EHC dovelo do neopravdanog povećanja nazivne snage motora;
- (l) mogućnost razvoja zajedničke metodologije Unije za procjenu i dosljedno dostavljanje podataka o emisijama CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa novih teških vozila stavljenih na tržište Unije;
- (m) mogućnosti da se vozila s nultim emisijama, koja su naknadno prenamijenjena iz konvencionalnih teških vozila koja su već bila registrirana, uzmu u obzir za potrebe procjene sukladnosti u skladu s ovom Uredbom.

Tom izvješću prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

2. Komisija ocjenjuje ulogu održivih obnovljivih goriva u tranziciji prema klimatskoj neutralnosti, među ostalim u sektoru teških vozila. Neovisno o preispitivanju iz stavka 1., i kao dio šire strategije za uvođenje takvih goriva, Komisija do 31. prosinca 2025. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću sa sveobuhvatnom analizom potrebe za daljnjim poticanjem uporabe naprednih biogoriva, bioplina i obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u tom sektoru teških vozila te odgovarajući okvir mjera, uključujući financijske poticaje, za postizanje tog uvođenja. Na temelju te analize Komisija, prema potrebi, podnosi dodatne zakonodavne prijedloge ili daje preporuke državama članicama.”;

19. članak 17. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 2. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.d stavka 3., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.d stavka 2., članka 13.f stavka 2. te članka 14. stavaka 1., 2. i 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 26. lipnja 2024.”;

- (b) u stavku 3. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 3.d stavka 3., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.d stavka 2., članka 13.f stavka 2. te članka 14. stavaka 1., 2. i 3.”;

- (c) u stavku 6. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Delegirani akt donesen na temelju članka 3.d stavka 3., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.d stavka 2., članka 13.f stavka 2. te članka 14. stavaka 1., 2. i 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore.”;

20. prilozi I. i II. Uredbi (EU) 2019/1242 zamjenjuju se tekstem iz Priloga I. ovoj Uredbi;

21. tekst iz Priloga II. ovoj Uredbi dodaje se kao prilozi III., IV., V. i VI. Uredbi (EU) 2019/1242.

Članak 2.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/858

Uredba (EU) 2018/858 mijenja se kako slijedi:

1. članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 33. zamjenjuje se sljedećim:

„33. ‚poluprikolica‘ znači prikolica na kojoj su osovina ili osovine postavljene iza težišta vozila (kada je ravnomjerno opterećeno) i koja je opremljena spojnom napravom kojom se omogućuje prijenos vodoravnih i okomitih sila na vučno vozilo;”;

(b) dodaje se sljedeća točka:

„59. ‚električna prikolica‘ znači svaka vrsta prikolice koja može služiti za pogon skupa vozila upotrebom vlastitog električnog pogonskog sklopa i koja se ne može upotrebljavati na javnim cestama, a da je aktivno ne vuče motorno vozilo”;

2. u Prilogu I. dijelu B točki 6.1.1. podtočki (d) dodaje se sljedeća podtočka:

„iii. konstrukcija i izrada osnovnih sastavnih elemenata koji tvore pogonski sustav i sustav za pohranu energije ako je riječ o električnim prikolicama;”.

Članak 3.

Stavljanje izvan snage Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2024.

Upućivanja na Uredbu (EU) 2018/956 smatraju se upućivanjima na Uredbu (EU) 2019/1242 i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VI. Uredbi (EU) 2019/1242, kako je uključena u Prilog II. ovoj Uredbi.

Članak 4.

Prijelazne odredbe

Neovisno o članku 3., na razdoblja izvješćivanja prije 1. srpnja 2024. i dalje se primjenjuju Uredba (EU) 2019/1242 kako se primjenjuje 30. lipnja 2024. i Uredba (EU) 2018/956 kako se primjenjuje 30. lipnja 2024.

Članak 5.

Stupanje na snagu

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

Primjenjuje se od 1. srpnja 2024.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 14. svibnja 2024.

Za Europski parlament

Predsjednica

R. METSOLA

Za Vijeće

Predsjednica

H. LAHBIB

PRILOG I.

Prilozi I. i II. Uredbi (EU) 2019/1242 mijenjaju se kako slijedi:

1. Prilog I. zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG I.

Prosječne specifične emisije CO₂, ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO₂ i prekomjerne emisije CO₂

1. Podskupine vozila

1.1. Za potrebe ove Uredbe za svako novo teško vozilo utvrđuje se podskupina vozila sg.

1.1.1. Za teška vozila kategorije N podskupina vozila sg utvrđuje se na sljedeći način:

Skupina vozila u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) 2017/2400	Vrsta kabine	Snaga motora	Operativni domet (OD)	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe (*)	
				Vozila koja nisu namjenska vozila	Namjenska vozila
53 i teška vozila s nultim emisijama u skupini 51	sve			53	53v
54 i teška vozila s nultim emisijama u skupini 52	sve			54	—
1s	sve			1s	1sv
1	sve			1	1v
2	sve			2	2v
3	sve			3	3v

Skupina vozila u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) 2017/2400	Vrsta kabine	Snaga motora	Operativni domet (OD)	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe (*)	
				Vozila koja nisu namjenska vozila	Namjenska vozila
4	sve	<170 kW	sve	4-UD	4v
	skraćena kabina	≥170 kW	sve	4-RD	
	produljena kabina	≥ 170 kW i < 265 kW			
	produljena kabina	≥265 kW	< 350 km		
	produljena kabina	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	skraćena kabina	sve	sve	9-RD	9v
	produljena kabina	sve	< 350 km		
	produljena kabina	sve	≥ 350 km	9-LH	
5	skraćena kabina	sve	sve	5-RD	5v
	produljena kabina	< 265 kW			
	produljena kabina	≥ 265 kW	< 350 km		
	produljena kabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Skupina vozila u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) 2017/2400	Vrsta kabine	Snaga motora	Operativni domet (OD)	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe (*)	
				Vozila koja nisu namjenska vozila	Namjenska vozila
10	skraćena kabina	sve	sve	10-RD	10v
	produljena kabina	sve	< 350 km		
	produljena kabina	sve	≥ 350 km	10-LH	
11	sve			11	11v
12	sve			12	12v
16	sve			16	16v

(*) Za izračun udjela vozila i prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača za razdoblja izvješćivanja za godine od 2030. do 2034. u skladu s točkom 2.4. odnosno 2.7. namjenska vozila kategorije N s nultim emisijama uvrstavaju se kako slijedi:

Namjensko vozilo s nultim emisijama u podskupini vozila	Uvršteno u podskupinu vozila
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Namjensko vozilo s nulnim emisijama u podskupini vozila	Uvršteno u podskupinu vozila
11v	11
12v	12
16v	16

„Produljena kabina“ znači vrsta kabine s odjeljkom iza vozačeva sjedala namijenjenim za spavanje kako je deklarirano u skladu s člancima 13.a i 13.b.

„Skracena kabina“ znači vrsta kabine koja nije produljena kabina.

Ako se novo teško vozilo uvrsti u podskupinu vozila 4-UD, ali nisu dostupni podaci o emisijama CO₂ u g/km za namjenske profile UDL ili UDR kako su definirani u točki 1.4., to novo teško vozilo uvrštava se u podskupinu vozila 4-RD.

„Operativni domet“ znači udaljenost koju teško vozilo može prijeći u uvjetima prijevoza na velike udaljenosti bez potrebe za ponovnim punjenjem električnom energijom ili gorivom, kako je predviđeno u točki 1.3.

1.1.2. Za teška vozila kategorije M podskupina vozila sg utvrđuje se na sljedeći način:

Skupina vozila u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Skupina vozila u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. Za teška vozila kategorije O podskupina vozila sg utvrđuje se na sljedeći način:

Skupine vozila utvrđene u Prilogu I. Provedbenoj uredbi (EU) 2022/1362	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe
sve skupine iz tablice 1. s jednom, dvije ili tri osovine	ista kao u stupcu „Skupina vozila” tablica iz Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2022/1362
sve skupine iz tablice 4. s dvije ili tri osovine	
sve skupine iz tablice 6.	

1.2. Namjenska vozila definiraju se na temelju sljedećih kriterija:

Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Kriteriji za namjenska vozila
N	s nadogradnjom	kôd nadogradnje naveden u unosu 38 u certifikatu o sukladnosti dopunjava se jednom od sljedećih znamenki, kako su navedene u Dodatku 2. Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 ili 31;
	tegljač	najveća brzina ne prelazi 79 km/h

1.3. Operativni dometi za potrebe ove Uredbe utvrđuju se na sljedeći način:

Tehnologija pogonskog sklopa	Operativni domet (OD)
teška vozila koja dobivaju energiju samo za potrebe mehaničkog pogona iz uređaja za pohranu električne energije ili snage	OD = stvarna autonomija na baterijski pogon kako je predviđena u točki 2.4.1. dijela I. Priloga IV. Uredbi (EU) 2017/2400 za namjenski profil LHR
druge tehnologije	OD > 350 km

1.4. Definicije namjenskih profila

RDL	Regional delivery payload low (regionalna dostava s malom masom korisnog tereta)
RDR	Regional delivery payload representative (regionalna dostava s reprezentativnom masom korisnog tereta)
LHL	Long haul payload low (velike udaljenosti s malom masom korisnog tereta)
LHR	Long haul payload representative (velike udaljenosti s reprezentativnom masom korisnog tereta)
UDL	Urban delivery payload low (gradska dostava s malom masom korisnog tereta)
UDR	Urban delivery payload representative (gradska dostava s reprezentativnom masom korisnog tereta)
REL	Regional delivery (EMS) payload low (regionalna dostava (EMS) s malom masom korisnog tereta)
RER	Regional delivery (EMS) payload representative (regionalna dostava (EMS) s reprezentativnom masom korisnog tereta)
LEL	Long haul (EMS) payload low (velike udaljenosti (EMS) s malom masom korisnog tereta)
LER	Long haul (EMS) payload representative (velike udaljenosti (EMS) s reprezentativnom masom korisnog tereta)
MUL	Municipal utility payload low (komunalno vozilo s malom masom korisnog tereta)
MUR	Municipal utility payload representative (komunalno vozilo s reprezentativnom masom korisnog tereta)
COL	Construction payload low (vozilo za građevinske radove s malom masom korisnog tereta)
COR	Construction payload representative (vozilo za građevinske radove s reprezentativnom masom korisnog tereta)
HPL	Heavy urban, passenger transport, low load (vozilo za tešku gradsku vožnju i prijevoz putnika s niskim opterećenjem)
HPR	Heavy urban, passenger transport, representative load (vozilo za tešku gradsku vožnju i prijevoz putnika s reprezentativnim opterećenjem)

UPL	Urban, passenger transport, low load (vozilo za gradsku vožnju i prijevoz putnika s niskim opterećenjem)
UPR	Urban, passenger transport, representative load (vozilo za gradsku vožnju i prijevoz putnika s reprezentativnim opterećenjem)
SPL	Sub-urban, passenger transport, low load (vozilo za prigradsku vožnju i prijevoz putnika s niskim opterećenjem)
SPR	Sub-urban, passenger transport, representative load (vozilo za prigradsku vožnju i prijevoz putnika s reprezentativnim opterećenjem)
IPL	Inter-urban, passenger transport, low load (vozilo za međugradsku vožnju i prijevoz putnika s niskim opterećenjem)
IPR	Inter-urban, passenger transport, representative load (vozilo za međugradsku vožnju i prijevoz putnika s reprezentativnim opterećenjem)
CPL	Coach, passenger transport, low load (autobus i prijevoz putnika s niskim opterećenjem)
CPR	Coach, passenger transport, representative load (autobus i prijevoz putnika s reprezentativnim opterećenjem)

2. Izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ proizvođača

2.1. Izračun specifičnih emisija CO₂ novog teškog vozila

Specifične emisije CO₂ u g/km novog teškog vozila v uvrštenog u podskupinu vozila sg ili njegova primarnog vozila izračunavaju se kako slijedi:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

pri čemu je:

\sum_{mp} zbroj svih namjenskih profila mp navedenih u točki 1.4.;

sg podskupina vozila u koju je uvršteno novo teško vozilo v u skladu s točkom 1. ovog Priloga;

$W_{sg,mp}$ ponder namjenskog profila utvrđen u točkama od 2.1.1. do 2.1.3.;

$CO2_{v,mp}$ emisije CO₂ novog teškog vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp, dostavljene na temelju članaka 13.a i 13.b i normalizirane na temelju Priloga III.;

$CO2p_{v,mp}$ emisije CO₂ u g/km primarnog vozila novog teškog vozila v, utvrđene za namjenski profil mp, kao i za konfiguraciju šasije (niskopodna/visokopodna, broj katova) primjenjive na njegovu podskupinu vozila sg, dostavljene na temelju članaka 13.a i 13.b i normalizirane na temelju Priloga III.;

Za teška motorna vozila s nultim emisijama vrijednosti $CO2_{v,mp}$ i $CO2p_{v,mp}$ postavljaju se na 0.

2.1.1. Ponderi namjenskih profila ($W_{sg,mp}$) za teška vozila kategorije N

Podskupina vozila (sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

Podskupina vozila (sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

(**) Vidjeti definicije u točki 1.4.

2.1.2. Ponderi namjenskih profila ($W_{sg,mp}$) za teška vozila kategorije M

Podskupina vozila (sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

Podskupina vozila(sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

(**) Vidjeti definicije u točki 1.4.

2.1.3. Ponderi namjenskih profila ($W_{sg,mp}$) za teška vozila kategorije O

Podskupina vozila (sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Podskupina vozila (sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

(**) Vidjeti definicije u točki 1.4.

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

Za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja prosječne specifične emisije CO₂ $avgCO_{2sg}$ svih novih teških vozila u podskupini vozila sg ili njihovih primarnih vozila, ako je primjenjivo, izračunavaju se na sljedeći način:

2.2.1. Za teška vozila kategorija N i O:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (u g/tkm)}$$

2.2.2. Za potpuna ili dovršena vozila kategorije M:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ (u g/pkm)}$$

2.2.3. Za primarna vozila teških vozila kategorije M:

$$avgCO_{2p_{sg}} = \frac{\sum_v CO_{2p_v}}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (u g/pkm)}$$

pri čemu je:

\sum_v zbroj svih novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg, podložno članku 7.b;

CO_{2v} specifične emisije CO₂ novog teškog vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.;

$CO2p_v$	specifične emisije CO_2 primarnog vozila novog teškog vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.;
V_{sg}	broj novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg;
Vpv_{sg}	broj novih teških vozila u podskupini vozila sg, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO_2 njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO_2 iz točke 2.2.3.;
PL_{sg}	prosječan korisni teret teških vozila u podskupini vozila sg kako je utvrđen u točki 2.5.;
PN_{sg}	prosječan broj putnika vozila u podskupini vozila sg kako je određen u točki 2.5.

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

2.3.1. Razdoblja izvješćivanja od 2019. do 2024.

Za svakog proizvođača i razdoblje izvješćivanja od 2019. do 2024. faktor vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV) iz članka 5. izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je:

V_{all}	broj novih teških vozila proizvođača u podskupinama vozila sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;
V_{conv}	broj novih teških vozila proizvođača u podskupinama vozila sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, osim teških vozila s nultim i niskim emisijama;
V_{zlev}	zbroj vrijednosti V_{in} i V_{out} .

pri čemu je:

V_{in}	$\sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$
$a \sum_v$	zbroj svih novih teških vozila s nultim i niskim emisijama u podskupinama vozila sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;
$CO2_v$	specifične emisije CO_2 u g/km teškog vozila v s nultim ili niskim emisijama utvrđene u skladu s točkom 2.1.;
LET_{sg}	prag niskih emisija podskupine vozila sg kojoj pripada teško vozilo v kako je utvrđeno u točki 2.3.4.;
V_{out}	ukupan broj teških vozila s nultim emisijama u kategoriji N koja nisu u podskupinama vozila na koje se odnosi definicija V_{in} i s maksimalnom vrijednošću od 1,5 % vrijednosti V_{conv} .

2.3.2. Razdoblja izvješćivanja od 2025. do 2029.

Za svakog proizvođača i razdoblje izvješćivanja faktor vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV) iz članka 5. izračunava se na sljedeći način:

$$ZLEV = 1 - (y - x) \text{ osim ako je taj zbroj veći od } 1 \text{ ili manji od } 0,97; \text{ u tom se slučaju faktor ZLEV postavlja na } 1 \text{ odnosno } 0,97$$

pri čemu je:

x 0,02

y zbroj vrijednosti V_{in} i V_{out} podijeljen s vrijednošću V_{total} , pri čemu je:

V_{in} ukupan broj novoregistriranih teških vozila s niskim i nultim emisijama u podskupinama vozila sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, pri čemu se svako od njih računa kao $ZLEV_{specific}$ prema sljedećoj formuli:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

pri čemu je:

$CO2_v$ specifične emisije CO_2 u g/km teškog vozila v s nultim ili niskim emisijama utvrđene u skladu s točkom 2.1.;

LET_{sg} prag niskih emisija podskupine vozila sg kojoj pripada teško vozilo v kako je utvrđeno u točki 2.3.4.;

V_{out} ukupan broj novoregistriranih teških vozila s nultim emisijama kategorije N, koja nisu u podskupinama vozila na koje se odnosi definicija V_{in} i s maksimalnom vrijednošću od 0,035 vrijednosti V_{total} ;

V_{total} ukupan broj novoregistriranih teških vozila proizvođača kategorije N u tom razdoblju izvješćivanja.

Ako je V_{in} / V_{total} manje od 0,0075, faktor ZLEV postavlja se na 1.

2.3.3. Razdoblja izvješćivanja od 2030. nadalje

$$ZLEV = 1$$

2.3.4. Izračun praga niskih emisija

Prag niskih emisija LET_{sg} podskupine vozila sg utvrđuje se na sljedeći način:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

pri čemu je:

$rCO2_{sg}$ referentne emisije CO_2 podskupine vozila sg kako je utvrđeno u točki 3.,

PL_{sg} prosječan korisni teret vozilâ u podskupini vozila sg kako je utvrđen u točki 2.5.;

2.4. Izračun udjela teških vozila

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

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

Udio novih teških vozila s nultim emisijama u podskupini vozila zev_{sg} za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja izračunava se na sljedeći način:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Udio novih teških vozila u podskupini vozila sg, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO₂ njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ iz točke 2.2., za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja izračunava se na sljedeći način:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

ri čemu je:

- $Vzev_{sg}$ broj novih teških vozila s nultim emisijama proizvođača u podskupini vozila sg;
- Vpv_{sg} broj novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO₂ njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ iz točke 2.2.;
- V_{sg} broj novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg;
- V broj novih teških vozila proizvođača.

2.5. Vrijednost korisnog tereta, broj putnika i obujam tereta

Prosječna vrijednost korisnog tereta PL_{sg} teškog vozila kategorije N ili O u podskupini vozila sg izračunava se na sljedeći način:

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

Prosječni broj putnika PN_{sg} teškog vozila kategorije M u podskupini vozila sg izračunava se na sljedeći način:

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

pri čemu je:

- \sum_{mp} zbroj svih namjenskih profila mp;
- $W_{sg,mp}$ ponder namjenskog profila utvrđen u točkama od 2.1.1. do 2.1.3.;
- $PL_{sg,mp}$ vrijednost korisnog tereta teških vozila kategorija N i O u podskupini vozila sg za namjenski profil mp, kako je utvrđen u točkama 2.5.1. i 2.5.3.
- $PN_{sg,mp}$ broj putnika dodijeljen teškim vozilima kategorije M u podskupini vozila sg za namjenski profil mp, kako je utvrđen u točki 2.5.2.

2.5.1. Teška vozila kategorije N

Vrijednosti korisnog tereta $PL_{sg,mp}$ (u tonama) utvrđuju se na sljedeći način:

Pod-skupina vozila sg (*)	Namjenski profil mp (**)															
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR		
53	kako je utvrđeno u točki 3.1.1.		nije primjenjivo		kako je utvrđeno u točki 3.1.1.		nije primjenjivo									
53v																
54																
1s																
1sv																
1																
1v																
2			kako je utvrđeno u točki 3.1.1.												nije primjenjivo	
2v																
3	nije primjenjivo															
3v																
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4		
4-RD																
4-LH																
4v																
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nije primjenjivo	nije primjenjivo	2,6	12,9		
5-LH																
5v																

Podskupina vozila sg (*)	Namjenski profil mp (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nije primjenjivo	nije primjenjivo	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	nije primjenjivo	nije primjenjivo	2,6	12,9
12v														
16	nije primjenjivo												2,6	12,9
16v														

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

(**) Vidjeti definicije u točki 1.4.

Najveće tehnički dopuštene vrijednosti korisnog tereta $maxPL_{sg}$ i obujmi tereta CV_{sg} utvrđuju se u skladu s točkom 3.1.1.

2.5.2. Teška vozila kategorije M

Brojevi putnika $PN_{sg,mp}$, mase putnika $PN_{sg,mp}$ i najveći tehnički dopušteni brojevi putnika $maxPN_{sg}$ za podskupinu vozila sg i namjenski profil mp utvrđuju se u skladu s točkom 3.1.1.

2.5.3. Teška vozila kategorije O

Vrijednosti korisnog tereta $PL_{sg,mp}$ (u tonama) utvrđuju se na sljedeći način:

Podskupina vozila (sg) (*)	Namjenski profil (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

(**) Vidjeti definicije u točki 1.4.

Najveće tehnički dopuštene vrijednosti korisnog tereta $maxPL_{sg}$ i obujmi tereta CV_{sg} utvrđuju se u skladu s točkom 3.1.1.

2.6. Izračun pondera kilometraže i korisnog tereta ili broja putnika

Ponder kilometraže i korisnog tereta (putnika) (MPW_{sg}) podskupine vozila sg utvrđuje se kao umnožak godišnje kilometraže navedene u točki 2.6.1. i vrijednosti korisnog tereta i broja putnika za podskupinu vozila određenu u točki 2.5.1. za kategoriju vozila N, točki 2.5.2. za kategoriju M i točki 2.5.3. za kategoriju O normalizirane na odgovarajuće vrijednosti za podskupinu vozila 5-LH i izračunava se na sljedeći način:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{za teška vozila kategorija N i O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

pri čemu je:

AM_{sg} godišnja kilometraža navedena u točkama 2.6.1., 2.6.2. i 2.6.3. za teška vozila u odgovarajućoj podskupini vozila;

AM_{5-LH} godišnja kilometraža navedena za podskupinu vozila 5-LH u točki 2.6.1.,

PL_{sg} kako je utvrđeno u točkama 2.5.1. i 2.5.3.;

PN_{sg} kako je utvrđeno u točki 2.5.2.;

PL_{5-LH} prosječna vrijednost korisnog tereta za podskupinu vozila 5-LH kako je utvrđena u točki 2.5.1.

2.6.1. Godišnje kilometraže za teška vozila kategorije N

Podskupina vozila (sg) (*)	Godišnja kilometraža AM_{sg} (u km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000

Podskupina vozila (sg) (*)	Godišnja kilometraža AM _{sg} (u km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

2.6.2. Godišnje kilometraže za vozila kategorije M

Podskupina vozila (sg) (*)	Godišnja kilometraža AM _{sg} (u km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Podskupina vozila (sg) (*)	Godišnja kilometraža AM _{sg} (u km)
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

2.6.3. Godišnje kilometraže za teška vozila kategorije O

Podskupina vozila (sg) (*)	Godišnja kilometraža AM _{sg} (u km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

(*) Vidjeti definicije u točki 1.1.

2.7. Prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača, kako su navedene u članku 4.

Za svakog se proizvođača izračunavaju sljedeće prosječne specifične emisije CO₂:

2.7.1. Za razdoblja izvješćivanja za godine od 2019. do 2029.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Za razdoblja izvješćivanja od 2025. nadalje:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

pri čemu je:

\sum_{sg} zbroj podskupina vozila uključenih u izračun određenih prosječnih specifičnih emisija CO₂ u skladu s točkom 4.2.;

ZLEV kako je utvrđeno u točki 2.3.;

$share_{sg}$ kako je utvrđeno u točki 2.4.;

zev_{sg} kako je utvrđeno u točki 2.4.;

pv_{sg} kako je utvrđeno u točki 2.4.;

MPW_{sg} kako je utvrđeno u točki 2.6.;

$avgCO2_{sg}$ kako je utvrđeno u točki 2.2.;

$avgCO2p_{sg}$ kako je utvrđeno u točki 2.2.;

$rCO2_{sg}$ kako je utvrđeno u točki 3.1.2.

3. Izračun referentnih vrijednosti

3.1. Referentne vrijednosti

Sljedeće referentne vrijednosti izračunavaju se na temelju svih novih teških vozila svih proizvođača za referentno razdoblje primjenjivo na podskupinu vozila sg u skladu s točkom 3.2.

3.1.1. Za svaku podskupinu vozila sg vrijednosti korisnog tereta $PL_{sg,mp}$, broja putnika $PN_{sg,mp}$, mase putnika $PM_{sg,mp}$, najveće tehnički dopuštene vrijednosti korisnog tereta $maxPL_{sg}$, najvećeg tehnički dopuštenog broja putnika $maxPN_{sg}$ i obujma tereta CV_{sg} izračunavaju se na sljedeći način:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije N}) *$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M}) *$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije N})$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije O})$$

(*samo za podskupine vozila za koje u točki 2.5. nisu utvrđene izričite vrijednosti za $PL_{sg,mp}$ ili $PN_{sg,mp}$)

3.1.2. Referentne vrijednosti emisija CO_2 $rCO2_{sg}$ iz članka 3. izračunavaju se na sljedeći način:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorija N i O;})$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

pri čemu je:

\sum_v zbroj svih novih teških vozila u podskupini vozila sg registriranih u referentnom razdoblju primjenjivom na sg u skladu s točkom 3.2.;

$CO2_v$ specifične emisije CO_2 novih teških vozila v kako su utvrđene u skladu s točkom 2.1., prema potrebi prilagođene na temelju Priloga II.;

$CO2p_v$ specifične emisije CO_2 primarnih vozila novih teških vozila v kako su utvrđene u skladu s točkom 2.1., prema potrebi prilagođene na temelju Priloga II.;

rV_{sg} broj svih novih teških vozila u podskupini vozila sg registriranih u referentnom razdoblju primjenjivom na sg u skladu s točkom 3.2.;

PL_{sg} prosječan korisni teret teških vozila u podskupini vozila sg kako je utvrđen u točki 2.5.;

PN_{sg} prosječan broj putnika teških vozila u podskupini vozila sg kako je utvrđen u točki 2.5.;

$PL_{v,mp}$ korisni teret teških vozila v u namjenskom profilu mp kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

$PN_{v,mp}$ broj putnika teških vozila v u namjenskom profilu mp kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

$PM_{v,mp}$ masa putnika teških vozila v u namjenskom profilu mp kako je utvrđena na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

$maxPL_v$	najveći tehnički dopušten korisni teret teških vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;
$maxPN_v$	najveći tehnički dopušten broj putnika teških vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b.
CV_v	obujam tereta teških vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b.

3.2. Referentna razdoblja primjenjiva na podskupine vozila

Sljedeća razdoblja izvješćivanja primjenjuju se kao referentna razdoblja na podskupine vozila:

Podskupina vozila sg	Razdoblje izvješćivanja za godinu koja se primjenjuje kao referentno razdoblje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019.
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021.
sve ostale	2025.

3.2.1. Ako je u referentnom razdoblju kako je utvrđeno u točki 3.2. u podskupini vozila sg broj novih teških vozila svih proizvođača manji od 50, primjenjuju se sljedeća pravila:

Prosječne specifične emisije CO_2 $avgCO2_{sg}$ i $avgCO2p_{sg}$ kako su predviđene u točki 2.2. i referentne emisije CO_2 $rCO2_{sg}$ i $rCO2p_{sg}$ kako su predviđene u točki 3.1.2. postavljaju se na 0 za sve proizvođače u podskupini vozila sg za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO_2 u skladu s točkom 2.7. i ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO_2 u skladu s točkom 4.1. za razdoblja izvješćivanja za godine $< Y + 5$. U tom je slučaju Y godina prvog razdoblja izvješćivanja u kojem je broj novih teških vozila za sve proizvođače u podskupini vozila sg najmanje 50.

Da bi se dobile referentne emisije CO_2 $rCO2_{sg}$ i $rCO2p_{sg}$ za potrebe izračuna ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO_2 u skladu s točkom 4., prvo se izračunavaju odgovarajuće vrijednosti predviđene točkom 3.1.2. za razdoblje izvješćivanja za godinu Y umjesto za referentno razdoblje primjenjivo na podskupinu sg u skladu s točkom 3.2.

Zatim se dobivene vrijednosti podijele s

— ciljnim faktorom $RET_{sg,Y}$ kako je utvrđen u točki 5.1.1., za dobivanje referentnih emisija CO_2 $rCO2_{sg}$,

— ciljnim faktorom $RETP_{sg,Y}$ kako je utvrđen u točki 5.1.1., za dobivanje referentnih emisija CO_2 $rCO2p_{sg}$.

4. Izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO_2 proizvođača iz članka 6.

4.1. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO_2

Za svakog se proizvođača sljedeće ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO_2 T izračunavaju na sljedeći način:

4.1.1. Za razdoblja izvješćivanja za godine od 2025. do 2029.:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Za razdoblja izvješćivanja za godine od 2030. nadalje:

$$T(NO) = \sum_{sg} sharesg \times MPWsg \times (1 - rfs_g) \times rCO2sg$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} sharesg \times MPWsg \times [(1 - pvsg) \times (1 - rfs_g) \times rCO2sg + pvsg \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} \text{sharesg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

pri čemu je:

\sum_{sg}	zbroj podskupina vozila uključenih u izračun posebne ciljne vrijednosti specifičnih emisija CO ₂ u skladu s točkom 4.2.;
$share_{sg}$	kako je utvrđeno u točki 2.4.;
MPW_{sg}	kako je utvrđeno u točki 2.6.;
r_{sg}^f	ciljna vrijednost smanjenja CO ₂ primjenjiva u specifičnom razdoblju izvješćivanja na nova teška vozila u podskupini vozila sg kako je predviđeno točkom 4.3.;
r_{sg}^{fp}	ciljna vrijednost smanjenja CO ₂ primjenjiva u specifičnom razdoblju izvješćivanja na primarna vozila novih teških vozila u podskupini vozila sg kako je predviđeno točkom 4.3.;
$zevM_{sg}$	obveza uvođenja teških vozila s nultim emisijama primjenjiva u specifičnom razdoblju izvješćivanja na teška vozila u podskupini vozila sg kako je predviđeno točkom 4.3.;
$rCO2_{sg}$	kako je utvrđeno u točki 3.1.2.;
$rCO2p_{sg}$	kako je utvrđeno u točki 3.1.2.;
pv_{sg}	kako je utvrđeno u točki 2.4.

4.2. Podskupine vozila uključene u izračun prosječnih specifičnih emisija CO₂ i ciljnih vrijednosti specifičnih emisija CO₂ proizvođača

Sljedeće podskupine vozila sg uključuju se u izračun specifičnih emisija CO₂ CO₂(X), ciljnih vrijednosti specifičnih emisija T(X) i trenda smanjenja emisija CO₂ ET(X)_r:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozila koje podliježu ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO ₂ u skladu s člankom 3. a stavkom 1. podstavkom (a)	podskupine vozila za prijevoz robe koje podliježu ciljnim vrijednostima emisija smanjenja CO ₂ u skladu s člankom 3.a stavkom 1. točkama (b), (c) i (d) te stavkom 3.	podskupine vozila za prijevoz putnika koje podliježu ciljnim vrijednostima smanjenja emisija CO ₂ u skladu s člankom 3.a stavkom 1. točkama (b), (c) i (d) (autobusi i autobusi razreda II. s niskim ulazom)	podskupine vozila za prijevoz putnika koje podliježu ciljnim vrijednostima za teška vozila s nultim emisijama u skladu s člankom 3.d (gradski autobusi)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	sve podskupine vozila iz točaka 1.1.1. i 1.1.3. Međutim, u razdobljima izvješćivanja za godine prije 2035. ne uključuju se podskupine namjenskih vozila.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

- 4.3. Ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ i obveze uvođenja teških vozila s nultim emisijama
- 4.3.1. Sljedeće ciljne vrijednosti smanjenja CO₂, rf_{sg} i rfp_{sg} u skladu s člankom 3.a primjenjuju se na teška vozila iz podskupine vozila sg za različita razdoblja izvješćivanja:

Ciljne vrijednosti smanjenja CO ₂ , rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podskupine vozila sg		Razdoblja izvješćivanja za godine			
		2025. – 2029.	2030. – 2034.	2035. – 2039.	od 2040.
srednji kamioni	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
teški kamioni > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
teški kamioni > 16 t s osovinskom konfiguracijom 4x2 ili 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
teški kamioni > 16 t s posebnom osovinskom konfiguracijom	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Namjenska vozila	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Autobusi i međugradski autobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primarna vozila autobusa i međugradskih autobusa (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Prikolice	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Ciljne vrijednosti smanjenja CO ₂ r_{sg}^f i r_{sg}^{fp}					
Podskupine vozila sg		Razdoblja izvješćivanja za godine			
		2025. – 2029.	2030. – 2034.	2035. – 2039.	od 2040.
Poluprikolice	0	10 %	10 %	10 %	Za razdoblja izvješćivanja za godine prije 2025. sve ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO ₂ r_{sg}^f i r_{sg}^{fp} iznose 0.
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633					

- 4.3.2. Sljedeće ciljne vrijednosti teških vozila s nultim emisijama $zevM_{sg}$ u skladu s člankom 3.d primjenjive su na teška vozila iz podskupine vozila sg za različita razdoblja izvješćivanja:

Obveze uvođenja teška vozila s nultim emisijama $zevM_{sg}$					
Podskupine vozila sg		Razdoblja izvješćivanja za godine			
		prije 2030.	2030. – 2034.	2035. – 2039.	od 2040.
Gradski autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	90 %	100 %	100 %

5. Emisijski bonusi i dugovi iz članka 7.

- 5.1. Trendovi smanjenja emisija CO₂

- 5.1.1. Ciljni faktori

Za svaku podskupinu vozila sg i razdoblje izvješćivanja za godinu Y ciljni faktori utvrđuju se na sljedeći način:

$$RET_{sg,Y} = (1-r_{sg,uY})+(r_{sg,uY} - r_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1-r_{psg,uY})+(r_{psg,uY} - r_{psg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1-zevM_{sg,uY})+(zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

pri čemu je:

lY , uY vrijednosti prve i posljednje godine u nizu { rY , 2025, 2030, 2035, 2040} za podskupine vozila naznačene u stupcu X = 2025 u tablici pod točkom 4.2.,

u nizu { rY , 2030, 2035, 2040} za sve ostale podskupine vozila sg, kojima se definira najkraći interval za koji je ispunjen uvjet $lY \leq Y < uY$;

rY godina referentnog razdoblja primjenjivog na podskupinu vozila sg u skladu s točkom 3.2.;

$r_{sg,lY}^f$, $r_{sg,uY}^f$ ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ podskupine sg za nova teška vozila za godine lY i uY u skladu s točkom 4.3.;

$rfp_{sg,ly}$ $rfp_{sg,uY}$ ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ podskupine vozila sg za primarna vozila novih teških vozila za godine lY i uY u skladu s točkom 4.3.;

$zevM_{sg,ly}$ $zevM_{sg,uY}$ obveze uvođenja teških vozila s nultim emisijama za nova teška vozila za godine lY i uY u skladu s točkom 4.3.

Za godine izvješćivanja Y < rY vrijednosti $RET_{sg,Y}$, $RET_{psg,Y}$ i $ZET_{sg,Y}$ postavljaju se na 1 tako da vozila podskupine sg ne doprinose trendu smanjenja emisija CO₂.

5.1.2. Trendovi smanjenja emisija CO₂

5.1.2.1. Zatim se za svaku podskupinu vozila sg i razdoblje izvješćivanja za godinu Y utvrđuju sljedeće trendovi smanjenja emisija CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Za svakog proizvođača i razdoblje izvješćivanja za godinu Y od 2019. do 2024. utvrđuju se sljedeći trendovi smanjenja emisija CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Za svakog proizvođača i razdoblje izvješćivanja za godinu Y od 2025. do 2040. utvrđuju se sljedeći trendovi smanjenja emisija CO₂:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

pri čemu je:

\sum_{sg} zbroj podskupina vozila uključenih u izračun određenog trenda smanjenja emisija CO₂ u skladu s točkom 4.2.;

$share_{sg}$ udio novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg kako je utvrđen u točki 2.4.;

MPW_{sg} kako je utvrđeno u točki 2.6.;

$rCO2_{sg}$ kako je utvrđeno u točki 3.1.2.;

$rCO2p_{sg}$ kako je utvrđeno u točki 3.1.2.;

pv_{sg} udio novih teških vozila proizvođača u podskupini vozila sg, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO₂ njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO₂ iz točke 2.2.

5.2. Izračun emisijskih bonusa i dugova za svako razdoblje izvješćivanja

Za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja za godine Y od 2019. do 2040. emisijski bonusi $cCO2(X)_Y$ i emisijski dugovi $dCO2(X)_Y$ (X = NO, M) imaju sljedeće vrijednosti ili vrijednost 0 (tj. vrijednosti emisijskih bonusa i emisijskih dugova ne mogu biti negativne), ovisno o tome koja je vrijednost viša:

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$\frac{[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y}{V_Y}$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

pri čemu je:

$ET(X)_Y$ trend smanjenja emisija CO_2 proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđen u skladu s točkom 5.1. ($X = 2025, NO, M$);

$CO_2(X)_Y$ prosječne specifične emisije CO_2 proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđene u skladu s točkom 2.7. ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ ciljna vrijednost specifičnih emisija CO_2 proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđena u skladu s točkom 4. ($X = 2025, NO, M$);

V_Y broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y.

5.3. Granična vrijednost emisijskog duga

Granične vrijednosti emisijskog duga $limCO_2(X)_Y$ za svakog se proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđuju na sljedeći način:

$limCO_2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ za razdoblje izvješćivanja za godine $Y < 2030$;

$limCO_2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ za razdoblje izvješćivanja za godine $Y \geq 2030$;

$limCO_2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ za razdoblje izvješćivanja za godine $Y \geq 2030$.

pri čemu je:

$T(X)_Y$ ciljna vrijednost specifičnih emisija proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y utvrđena u skladu s točkom 4. ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y u podskupinama vozila koje su uključene u izračun specifičnih emisija CO_2 $CO_2(X)$ u skladu s točkom 4.2. ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Bonusi za rano smanjenje emisija

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

$$redCO_2 = \min(dCO_2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y)$$

pri čemu je:

min manja od dviju vrijednosti između zagrada;

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

$dCO_2(NO)_Y$ emisijski dugovi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y kako su utvrđeni u skladu s točkom 5.2.;

$cCO_2(NO)_Y$ emisijski bonusi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y kako su utvrđeni u skladu s točkom 5.2.

6. Utvrđivanje prekomjernih emisija proizvođača CO₂ iz članka 8. stavka 2.

Vrijednosti prekomjernih emisija CO₂ kategorije vozila $exeCO_2(X)_Y$ za svakog proizvođača i svako razdoblje izvješćivanja za godinu Y od 2025. nadalje izračunava se na sljedeći način. Ako je vrijednost pozitivna (X = NO, M).

Za razdoblje izvješćivanja za 2025.:

$$exeCO_2(NO)_{2025} = dCO_2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y - limCO_2(NO)_{2025}$$

Za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2026. do 2028., od 2030. do 2033. i od 2035. do 2038.:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2 - limCO_2(NO)_Y$$

Za razdoblja izvješćivanja za godine Y od 2030. do 2033. i od 2035. do 2038.:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J - limCO_2(M)_Y$$

Za razdoblje izvješćivanja za godine Y = 2029., 2034. i 2039.:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

Za razdoblje izvješćivanja za godine Y = 2034. i 2039.:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J$$

Za razdoblje izvješćivanja za 2040.:

$$exeCO_2(NO)_{2040} = (CO_2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

$$exeCO_2(M)_{2040} = (CO_2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO_2(M)_J$$

Za razdoblja izvješćivanja za godine Y > 2040.:

$$exeCO_2(NO)_Y = (CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO_2(M)_Y = (CO_2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Ako je rezultat izračuna u nastavku negativna vrijednost $exeCO_2(X)_Y$, ta se vrijednost postavlja na 0.

pri čemu je:

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ zbroj razdoblja izvješćivanja za godine I od 2025. do godine Y;

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

$\sum_{I=2025}^{2039}$ zbroj razdoblja izvješćivanja za godine I od 2025. do 2039.;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ zbroj razdoblja izvješćivanja za godine J od 2030. o godine (Y-1);

$dCO_2(X)_Y$ emisijski dugovi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y kako su utvrđeni u skladu s točkom 5.2. (X = NO, M);

$cCO_2(X)_Y$ emisijski bonusi za razdoblje izvješćivanja za godinu Y kako su utvrđeni u skladu s točkom 5.2. (X = NO, M);

$ccCO_2(X)_{I,Y}$ emisijski bonusi za razdoblje izvješćivanja za godinu I ispravljene za dio koji je istekao nakon 7 godina, kako su utvrđeni u skladu s točkom 6.1. (X = NO, M);

$limCO_2(X)_Y$ granična vrijednost emisijskog duga kako je utvrđena u skladu s točkom 5.3. (X = NO, M);

$redCO_2(X)$ smanjenje emisijskih dugova za razdoblje izvješćivanja za 2025. kako je utvrđeno u skladu s točkom 5.4. (X = NO, M).

U svim drugim slučajevima vrijednost prekomjernih emisija $exeCO_2(X)_Y$ postavlja se na 0 (X = NO, M).

Prekomjerne emisije CO₂ razdoblja izvješćivanja za godinu Y, kako je navedeno u članku 8. stavku 2., izračunavaju se na sljedeći način:

$$exeCO_2_Y = exeCO_2(NO)_Y + exeCO_2(M)_Y$$

6.1. Utvrđivanje $ccCO_2(X)_{Y,I}$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = cCO_2(X)_I \quad \text{za } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = \min(cCO_2(X)_I);$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO_2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO_2(X)_{K,Y} \quad \text{a } Y > I + 7.;$$

2. Prilog II. zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG II.

Postupci prilagodbe iz članka 11.

1. Prilagodba referentnih emisija CO₂ nakon izmjene homologacijskih postupaka iz članka 11. stavka 2.

Nakon izmjene homologacijskih postupaka iz članka 11. stavka 2. referentne emisije CO₂ iz točke 3.1.2. Priloga I. ponovno se izračunavaju.

U tu se svrhu emisije CO₂ novih teških vozila v u g/km za referentno razdoblje i njihovih primarnih vozila utvrđene za namjenski profil mp, kako je navedeno u točki 2.1. Priloga I., prilagođavaju na sljedeći način:

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

$$CO_{2p,v,mp} = CO_{2p}(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p}(RP)_{r,mp})$$

pri čemu je:

\sum_r	zbroj svih reprezentativnih teških vozila r za podskupinu vozila sg ;
sg	podskupina vozila kojoj teško vozilo v pripada;
$s_{r,sg}$	statistički ponder reprezentativnog teškog vozila r u podskupini vozila sg ;
$CO_2(RP)_{v,mp}$	specifične emisije CO_2 teškog vozila v u g/km kako su utvrđene za namjenski profil mp i na temelju podataka o praćenju za referentno razdoblje;
$CO_2(RP)_{r,mp}$	specifične emisije CO_2 reprezentativnog teškog vozila r u g/km kako su utvrđene za namjenski profil mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama kako se primjenjivala u referentnom razdoblju;
$CO_2_{r,mp}$	specifične emisije CO_2 reprezentativnog teškog vozila r kako su utvrđene za namjenski profil mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama na temelju izmjena iz članka 11. stavka 2. točke (a) ove Uredbe;
$CO_2p(RP)_{v,mp}$	specifične emisije CO_2 primarnog vozila teškog vozila v u g/km kako su utvrđene za namjenski profil mp i na temelju podataka o praćenju za referentno razdoblje;
$CO_2p(RP)_{r,mp}$	specifične emisije CO_2 primarnog vozila reprezentativnog teškog vozila r u g/km kako su utvrđene u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama kako se primjenjivala u referentnom razdoblju;
$CO_2p_{r,mp}$	specifične emisije CO_2 primarnog vozila reprezentativnog teškog vozila r kako su utvrđene za namjenski profil mp u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama na temelju izmjena iz članka 11. stavka 2. točke (a) ove Uredbe.

Specifične emisije CO_2 normaliziraju se na temelju Priloga III. pri čemu se za parametre iz članka 14. stavka 1. točke (f) upotrebljavaju vrijednosti koje su primjenjive u razdoblju izvješćivanja iz članka 11. stavka 2. točke (a).

Reprezentativna teška vozila utvrđuju se u skladu s metodologijom iz članka 11. stavka 3.

2. Primjena prilagođenih referentnih emisija CO_2 u skladu s člankom 11. stavkom 2.

Ako su u razdoblju izvješćivanja za godinu Y specifične emisije CO_2 određenih novih teških vozila proizvođača utvrđene s izmjenama iz članka 11. stavka 2., referentne emisije CO_2 rCO_2_{sg} podskupine vozila sg upotrijebljene u točkama 4. i 5.1. Priloga I. izračunavaju se na sljedeći način:

$$rCO_2_{sg} = \sum_i V_{sg,i} / V_{sg} \times rCO_2_{sg,i}$$

pri čemu je:

\sum_i	zbroj — za $i = 0$: neizmijenjeni postupak za utvrđivanje emisija CO_2 u kojem su primjenjive početne referentne emisije CO_2 bez prilagodbi i — za $i \geq 1$: sve naknadne izmjene iz članka 11. stavka 2.;
V_{sg}	broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y i podskupinu vozila sg ;

$V_{sg,i}$	broj novih teških vozila proizvođača u razdoblju izvješćivanja za godinu Y i podskupinu vozila sg, čije su specifične emisije CO ₂ utvrđene izmjenom i;
$rCO_{2,sg,i}$	su: — za $i = 0$: referentne emisije CO ₂ bez prilagodbi; — za $i \geq 1$: referentne emisije CO ₂ koje su utvrđene za podskupinu vozila sg uz izmjenu i.”

PRILOG II.

„PRILOG III.

Normalizacija specifičnih emisija CO₂ novih teških vozila iz članka 4.1. Normalizacija specifičnih emisija CO₂

Za potrebe izračuna iz točke 2.1. Priloga I. vrijednosti emisija CO₂ CO₂_{v,mp} teških vozila normaliziraju se na sljedeći način:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{za teška vozila kategorije N i O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

Vrijednosti emisija CO₂ CO₂p_{v,mp} primarnih vozila normaliziraju se u skladu s istom metodologijom, upotrebljavajući parametre za primarna vozila.

pri čemu je:

CO₂_{v,mp} normalizirane emisije CO₂ teškog vozila v određene za namjenski profil mp koje će se uzeti u obzir u izračunu iz točke 2.1. Priloga I.;

reportCO₂_{v,mp} emisije CO₂ novog teškog vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp i dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b.

ΔCO₂_{v,mp}(m) potrebno utvrditi u skladu s točkom 3.;

ΔCO₂_{cv,mp} potrebno utvrditi u skladu s točkom 4.;

PL_{v,mp} korisni teret teškog vozila v u namjenskom profilu mp kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

PL_{sg,mp} korisni teret za podskupinu vozila sg i namjenski profil mp kako je predviđeno točkom 2.5. Priloga I.;

PM_{v,mp} masa putnika teškog vozila v u namjenskom profilu mp kako je utvrđena na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

PM_{sg,mp} masa putnika za podskupinu vozila sg i namjenski profil mp kako je predviđeno točkom 2.5. Priloga I.;

cCW_v korekcija mase neopterećenog teškog vozila v primijenjena u skladu s točkom 2.

2. Normalizacija mase neopterećenog vozila

Budući da se prometna korisnost teškog vozila povećava s njegovom najvećom tehnički dopuštenom vrijednošću korisnog tereta ili broja putnika, ali iz tehničkih razloga više vrijednosti tih parametara koreliraju s većom masom neopterećenog vozila te stoga i s višim emisijama CO₂, sljedeća korekcija mase neopterećenog teškog vozila v u podskupini vozila sg primjenjuje se za potrebe normalizacije njegovih specifičnih emisija CO₂ u skladu s točkom 1.:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{za teška vozila kategorije N};$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{za teška vozila kategorije O};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{za teška vozila kategorije M};$$

pri čemu je:

a_{sg} linearni koeficijent određen u skladu s točkom 2.1. za razdoblje izvješćivanja godine u kojoj je teško vozilo v registrirano;

$maxPL_v$	najveći tehnički dopušten korisni teret teškog vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;
$maxPN_v$	najveći tehnički dopušten broj putnika teškog vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b.
$maxPL_{sg}$	najveći tehnički dopušten korisni teret podskupine vozila sg utvrđen u skladu s točkom 2.5. Priloga I.;
$maxPN_{sg}$	najveći tehnički dopušten broj putnika podskupine vozila sg određen u skladu s točkom 2.5. Priloga I.

2.1. Utvrđivanje parametara normalizacije

Za svako razdoblje izvješćivanja parametri a_{sg} i b_{sg} utvrđuju se linearnom regresijskom analizom korelacije vrijednosti CW_v s vrijednostima $maxPL_v$ (teška vozila kategorije N) i $maxPN_v$ (teška vozila kategorije M) uzimajući u obzir sva novoregistrirana teška vozila v u podskupini vozila sg:

$$CW_v \approx a_{sg} maxPL_v + b_{sg} \quad \text{za teška vozila kategorije N;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} maxPN_v + b_{sg} \quad \text{za teška vozila kategorije M.}$$

pri čemu je:

CW_v masa neopterećenog teškog vozila v kako je utvrđena na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b; ako točna vrijednost nije dostupna, može se aproksimirati korigiranom stvarnom masom teškog vozila v;

$maxPL_v$ najveći tehnički dopušten korisni teret teškog vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

$maxPN_v$ najveći tehnički dopušten broj putnika teškog vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b.

3. Promjena emisija CO₂ zbog promjene ukupne mase vozila

Retroaktivna promjena emisija CO₂ teškog vozila v koja će se odrediti za namjenski profil mp zbog naknadne promjene ukupne mase koja se dodjeljuje teškom vozilu za utvrđivanje emisija CO₂ utvrđuje se linearnom aproksimacijom kako slijedi:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

pri čemu je:

m promjena ukupne mase dodijeljene teškom vozilu v za utvrđivanje njegovih emisija CO₂;

$CO2_{v,r}$ emisije CO₂ teškog vozila v u g/km bez promjene mase, utvrđene za isti namjenski profil mp u uvjetima reprezentativnog opterećenja;

$CO2_{v,l}$ emisije CO₂ teškog vozila v u g/km bez promjene mase, utvrđene za isti namjenski profil mp u uvjetima niskog opterećenja;

Mr ukupna masa vozila u simulaciji bez promjene mase, za isti namjenski profil mp u uvjetima reprezentativnog opterećenja;

Ml ukupna masa vozila u simulaciji bez promjene mase, za isti namjenski profil mp u uvjetima niskog opterećenja.

4. Normalizacija različitih obujmova tereta

Teška vozila kategorije O u istoj podskupini vozila imaju različite obujme tereta. Budući da se prometna korisnost teškog vozila povećava s obujmom tereta, ali to povećanje iz tehničkih razloga korelira s višim emisijama CO₂, primjenjuje se sljedeća korekcija emisija CO₂ teškog vozila v iz podskupine vozila sg:

$$\Delta CO2_{cv,mp} = a_{sg,mp} (CV_{sg} - CV_v)$$

pri čemu je:

$a_{sg,mp}$ linearni koeficijent određen u skladu s točkom 4.1. za razdoblje izvješćivanja godine u kojoj je teško vozilo v registrirano;

CV_v obujam tereta teškog vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

CV_{sg} obujam tereta podskupine vozila sg određen u skladu s točkom 2.5. Priloga I.

Za teška vozila kategorija N i M korekcija emisija CO_2 $\Delta CO2_{v,mp}$ iznosi 0.

4.1. Utvrđivanje parametara normalizacije

Za svako razdoblje izvješćivanja i namjenski profil parametri $a_{sg,mp}$ i $b_{sg,mp}$ utvrđuju se linearnom regresijskom analizom korelacije vrijednosti $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ s vrijednostima CV_v uzimajući u obzir sva novoregistrirana teška vozila v u podskupini vozila sg:

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

pri čemu je:

CV_v obujam tereta teškog vozila v kako je utvrđen na temelju podataka dostavljenih u skladu s člancima 13.a i 13.b;

$reportCO2_{v,mp}, \Delta CO2_{v,mp}(m)$ kako su utvrđene u točki 1.

PRILOG IV.

Pravila o podacima koje treba pratiti i o kojima treba izvješćivati u skladu s u člancima 13.a i 13.b

DIO A: PODACI KOJE DRŽAVE ČLANICE TREBAJU PRATITI I O KOJIMA TREBAJU IZVJEŠĆIVATI

- (a) identifikacijski brojevi vozila za sva nova teška vozila iz članka 2. registrirana na državnom području države članice;
- (b) ime proizvođača;
- (c) marka (trgovačko ime proizvođača);
- (d) kôd nadogradnje kako je naveden u unosu 38 u certifikatu o sukladnosti, uključujući prema potrebi dopunske znamenke iz Dodatka 2. Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/858;
- (e) u slučaju teških vozila iz članka 2. stavka 1. točke (a) ili (b), informacije o pogonskom sustavu iz unosa 23, 23.1 i 26 u certifikatu o sukladnosti;
- (f) najveća brzina teškog vozila kako je navedena u unosu 29 u certifikatu o sukladnosti;
- (g) stupanj dovršenosti kako je naveden u odabranom predlošku certifikata o sukladnosti u skladu s točkom 2. Priloga VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/6831⁽¹⁾;
- (h) kategorija vozila kako je navedena u unosu 0.4 u certifikatu o sukladnosti;
- (i) broj osovina kako je naveden u unosu 1 u certifikatu o sukladnosti;
- (j) najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila kako je navedena u unosu 16.1 u certifikatu o sukladnosti;
- (k) otisnut kriptografski kontrolni identifikacijski broj proizvođačeve evidencijske datoteke kako je naveden u unosu 49.1 u certifikatu o sukladnosti; za teška vozila registrirana do 30. lipnja 2025. države članice mogu prijaviti samo prvih osam znakova kriptografskog kontrolnog identifikacijskog broja;
- (l) specifične emisije CO₂ kako su navedene u unosu 49.5 u certifikatu o sukladnosti;
- (m) prosječna vrijednost korisnog tereta kako je navedena u unosu 49.6 u certifikatu o sukladnosti;
- (n) datum registracije;
- (o) najveća tehnički dopuštena masa skupa vozila za teško vozilo iz kategorije N3 u vrlo teškom skupu (EHC) iz članka 3. točke 25. kako je navedena u unosu 16.4. u certifikatu o sukladnosti ili certifikatu o homologaciji pojedinačnog vozila;
- (p) ako je riječ o vozilu za posebne namjene, oznaka kako je navedena u unosu 51 u certifikatu o sukladnosti;
- (q) broj pogonskih osovina kako je naveden u unosu 3 u certifikatu o sukladnosti;
- (r) za teška vozila odobrena u skladu s člankom 2. stavkom 3. točkom (b) Uredbe (EU) 2018/858: informacije da je teško vozilo konstruirano i izrađeno ili prilagođeno za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda;
- (s) za teška vozila registrirana za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda: potvrda da je vozilo registrirano za upotrebu u službama civilne zaštite, vatrogasnim službama i snagama za održavanje javnog reda i da ispunjava uvjete utvrđene u članku 3.a stavku 5. ove Uredbe. Za sva teška vozila, uključujući ona koja su pojedinačno homologirana, odgovarajuće su informacije koje se navode u certifikatu o sukladnosti EU-a ili certifikatu o EU homologaciji pojedinačnog vozila ili nacionalnom certifikatu o homologaciji pojedinačnog vozila u skladu s predlošcima utvrđenima u Provedbenoj uredbi (EU) 2020/683 neovisno o tome primjenjuju li se nacionalna izuzeća na temelju članka 45. stavka 1. Uredbe (EU) 2018/858.

⁽¹⁾ 1 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.).

DIO B: PODACI O KOJIMA TREBAJU IZVJEŠĆIVATI PROIZVOĐAČI I DRUGI SUBJEKTI

U skladu s člankom 13.b ove Uredbe svaki izvjestitelj izvješćuje o sljedećim podacima za teška vozila za koja je obvezan izraditi proizvođačevu evidencijsku datoteku (MRF) ili datoteku s informacijama o vozilu (VIF) u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 i Provedbenom uredbom (EU) 2022/1362.

Za teška vozila iz točaka (p) i (q) dijela A Priloga IV. proizvođač iz članka 7.a izvješćuje i Komisiju u skladu s člankom 2. stavcima 4. i 5. ako se teško vozilo koje bi inače bilo izuzeto od obveza iz članka 3.a ne izuzima od tih obveza.

Kategorije vozila /podskupine vozila	Izvjestitelji			
	Proizvođač primarnog vozila ⁽¹⁾	Proizvođač nedovršenog vozila ⁽²⁾	Proizvođač vozila ⁽³⁾ ⁽⁶⁾	Imenovana tehnička služba ⁽⁸⁾
N/sve	Nije primjenjivo.	Nije primjenjivo.	— MRF ⁽⁴⁾ — dodatne informacije ^(*)	Nije primjenjivo.
M/sve	— VIF ⁽⁵⁾ — MRF ⁽⁴⁾ — dodatne informacije ^(*) za primarno vozilo	Nije primjenjivo.	— VIF ⁽⁵⁾ — MRF ⁽⁴⁾ — dodatne informacije ^(*) za potpuno ili dovršeno vozilo	Nije primjenjivo.
O/sve	Nije primjenjivo.	Nije primjenjivo.	— MRF ⁽⁷⁾ — Dodatne informacije ^(*)	— MRF ⁽⁷⁾ — Dodatne informacije ^(*)

⁽¹⁾ Članak 3. točka 29. Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽²⁾ Članak 3. točka 31. Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽³⁾ Članak 3. stavak 4a. Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽⁴⁾ Proizvođačeva evidencijska datoteka (MRF), članak 3. točka 23. Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽⁵⁾ Datoteka s informacijama o vozilu (VIF), članak 3. točka 25. Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽⁶⁾ Članak 2. točka 5. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362.

⁽⁷⁾ Proizvođačeva evidencijska datoteka (MRF), članak 2. točka 9. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362.

⁽⁸⁾ Članak 8. stavci 6. i 7. Provedbene uredbe (EU) 2022/1362.

^(*) Dodatne informacije:

ne	Parametar koji se prati	Izvor	Kategorije vozila na koje se primjenjuje parametar koji se prati
15	marka (trgovačko ime proizvođača)		sva
24	ime i adresa proizvođača mjenjača	točka 0.4. u obrascu certifikata sastavnog dijela, zasebne tehničke jedinice ili sustava iz Dodatka 1. Prilogu VI. Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;

ne	Parametar koji se prati	Izvor	Kategorije vozila na koje se primjenjuje parametar koji se prati
25	marka (trgovačko ime proizvođača mjenjača)	točka 0.1. u obrascu certifikata sastavnog dijela, zasebne tehničke jedinice ili sustava iz Dodatka 1. Prilogu VI. Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;
32	ime i adresa proizvođača osovine	točka 0.4. u obrascu certifikata sastavnog dijela, zasebne tehničke jedinice ili sustava iz Dodatka 1. Prilogu VII. Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo; kategorija O
33	marka (trgovačko ime proizvođača osovine)	točka 0.1. u obrascu certifikata sastavnog dijela, zasebne tehničke jedinice ili sustava iz Dodatka 1. Prilogu VII. Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo; kategorija O
39	ime i adresa proizvođača guma	točka 1. u obrascu certifikata sastavnog dijela, zasebne tehničke jedinice ili sustava iz Dodatka 1. Prilogu X. Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo; kategorija O
40	marka (trgovačko ime proizvođača guma)	točka 3. u obrascu certifikata sastavnog dijela, zasebne tehničke jedinice ili sustava iz Dodatka 1. Prilogu X. Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo; kategorija O
72	broj dozvole za upotrebu simulacijskog alata		sva
75	masene emisije CO ₂ motora tijekom WHTC-a (8) (g/kWh)	točka 1.4.2. dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.2. dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbi Komisije (EU) br. 582/20112 ^(?) , ovisno o tome koja se primjenjuje	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;

^(?) Uredba Komisije (EU) br. 582/2011 od 25. svibnja 2011. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na emisiju iz teških vozila (Euro VI.) i izmjeni priloga I. i III. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 167, 25.6.2011., str. 1.).

ne	Parametar koji se prati	Izvor	Kategorije vozila na koje se primjenjuje parametar koji se prati
76	potrošnja goriva motora tijekom WHTC-a (g/kWh)	točka 1.4.2. dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.2. dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbi (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;
77	masene emisije CO ₂ motora tijekom WHSC-a (9) (g/kWh)	Točka 1.4.1 dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.1 dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbe (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;
78	potrošnja goriva motora tijekom WHSC-a (g/kWh)	Točka 1.4.1 dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.1 dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbe (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;
101	za teška vozila s datumom simulacije od 1. srpnja 2020. nadalje: homologacijski broj motora	točka 1.2.1. dopune dodacima 5., 6. ili 7. Prilogu I. Uredbi (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koji se primjenjuje	kategorija N; kategorija M: samo primarno vozilo;
102	za teška vozila s datumom simulacije od 1. srpnja 2021.: datoteka s vrijednostima odvojenima zarezom istog naziva kao i radna datoteka i s nastavkom.vsum koja sadržava zbirne rezultate po simuliranom namjenskom profilu i uvjetu korisnog tereta	datoteka koju generira simulacijski alat iz članka 5. stavka 1. točke (a) Uredbe (EU) 2017/2400 u verziji za grafičko korisničko sučelje (GUI)	sve

DIO C: RASPONI VRIJEDNOSTI OTPORA ZRAKA (CDxA) U SVRHU OBJAVLJIVANJA U SKLADU S ČLANKOM 13.c

Kako bi vrijednost CdxA navedena u unosu 23 bila javno dostupna u skladu s člankom 13.c, Komisija upotrebljava raspone utvrđene u sljedećoj tablici koja sadržava odgovarajući raspon za svaku vrijednost CdxA:

Raspon	Vrijednost CdxA [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA ≥ min. CdxA)	Max. CdxA (CdxA < max. CdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Raspon	Vrijednost CdxA [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA ≥ min. CdxA)	Max. CdxA (CdxA < max. CdxA)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PRILOG V.

Izvjeshčivanje o podacima i upravljanje njima iz članka od 13.a do 13.c

1. IZVJEŠĆIVANJE KOJE PROVODE DRŽAVE ČLANICE
 - 1.1. Kontaktna točka nadležnog tijela u skladu s člankom 13.a dostavlja Europskoj agenciji za okoliš podatke navedene u dijelu A Priloga IV. elektroničkim prijenosom.

Kad se podaci dostave, kontaktna točka o tome obavješćuje Komisiju i Europsku agenciju za okoliš e-poštom na sljedeće adrese:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

kao i

HDV-monitoring@eea.europa.eu.
 2. IZVJEŠĆIVANJE KOJE PROVODE PROIZVOĐAČI
 - 2.1. Proizvođači bez odgode obavješćuju Komisiju o sljedećim informacijama:
 - (a) ime proizvođača navedeno u certifikatu o sukladnosti ili certifikatu o homologaciji pojedinačnog vozila;
 - (b) međunarodni identifikacijski kôd proizvođača (WMI kod) kako je utvrđen u Uredbi Komisije (EU) br. 19/20113⁽¹⁾ koji se upotrebljava kao identifikacijski broj novih teških vozila koja se stavljaju na tržište;
 - (c) kontaktna točka odgovorna za slanje podataka Europskoj agenciji za okoliš.

Bez odgode obavješćuju Komisiju o svim promjenama tih informacija.

Obavijesti se šalju na adrese navedene u točki 1.1.
 - 2.2. Kontaktna točka proizvođača u skladu s člankom 13.b dostavlja Europskoj agenciji za okoliš podatke navedene u točki 2. dijela B Priloga I. elektroničkim prijenosom.

Kad se podaci dostave, kontaktna točka o tome obavješćuje Komisiju i Europsku agenciju za okoliš e-poštom na adrese iz točke 1.1.
3. OBRADA PODATAKA
 - 3.1. Europska agencija za okoliš obrađuje podatke dostavljene u skladu s točkama 1.1. i 2.2. te obrađene podatke bilježi u registru.
 - 3.2. Podaci koji se odnose na teška vozila registrirana u prethodnom razdoblju izvješćivanja i koji su zabilježeni u registru objavljuju se do 30. travnja svake godine, osim sljedećih unosa:
 - 3.2.1. identifikacijski broj vozila;
 - 3.2.2. ime i adresa proizvođača mjenjača;
 - 3.2.3. marka (trgovačko ime proizvođača mjenjača);
 - 3.2.4. ime i adresa proizvođača osovine;
 - 3.2.5. marka (trgovačko ime proizvođača osovine);
 - 3.2.6. ime i adresa proizvođača guma;
 - 3.2.7. marka (trgovačko ime proizvođača guma);
 - 3.2.8. model motora;
 - 3.2.9. model mjenjača;
 - 3.2.10. model usporivača;

⁽¹⁾ 3 Uredba Komisije (EU) br. 19/2011 od 11. siječnja 2011. o zahtjevima za homologaciju tipa za propisanu proizvođačevu pločicu i za identifikacijski broj vozila motornih vozila i njihovih prikolica i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih njima (SL L 8, 12.1.2011., str. 1.).

- 3.2.11. model pretvarača zakretnog momenta;
 - 3.2.12. model kutnog pogona;
 - 3.2.13. model osovine;
 - 3.2.14. model otpora zraka;
 - 3.2.15. datoteka s vrijednostima odvojenima zarezom istog naziva kao i radna datoteka i s nastavkom.vsum koja sadržava zbirne rezultate po simuliranom namjenskom profilu i uvjetu korisnog tereta.
- 3.3. Ako nadležno tijelo ili proizvođači u dostavljenim podacima pronađu pogreške, o njima bez odgode obavješćuju Komisiju i Europsku agenciju za okoliš dostavljanjem izvješća o prijavi pogreške i e-poštom na adrese iz točke 1.1.
 - 3.4. Komisija uz potporu Europske agencije za okoliš provjerava prijavljene pogreške i prema potrebi ispravlja podatke u registru.
 - 3.5. Komisija uz potporu Europske agencije za okoliš stavlja na raspolaganje elektroničke formate za prijenos podataka iz točaka 1.1. i 2.2. dovoljno rano, prije isteka rokova za slanje.
-

PRILOG VI.

Korelacijska tablica

Uredba (EU) 2018/956	Ova Uredba
Članak 1.	Članak 1. stavak 2.
Članak 2.	Članak 2.
Članak 3.	Članak 3.
Članak 4.	Članak 13.a
Članak 5.	Članak 13.b
Članak 6.	Članak 13.c
Članak 7.	Članak 13.d
Članak 8.	Članak 13.e
Članak 9.	Članak 13.f
Članak 10.	—
Članak 11.	Članak 14.
Članak 12.	Članak 16.
Članak 13.	Članak 17.
Članak 14.	—
Prilog I.	Prilog IV.
Prilog II.	Prilog V.”