

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

► **B**                      **UREDBA (EZ) br. 443/2009 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**  
od 23. travnja 2009.

o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 140, 5.6.2009., str. 1)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
► <b><u>M1</u></b>	Uredba Komisije (EU) br. 397/2013 od 30. travnja 2013.	L 120	4	1.5.2013
► <b><u>M2</u></b>	Uredba (EU) br. 333/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2014.	L 103	15	5.4.2014



**UREDBA (EZ) br. 443/2009 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**od 23. travnja 2009.**

**o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila**

**(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 175. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(1)</sup>,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora <sup>(2)</sup>,

budući da:

- (1) Cilj je ove Uredbe utvrditi standardne vrijednosti emisija za nove osobne automobile registrirane u Zajednici, što je dio integriranog pristupa Zajednice za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila uz istodobno osiguravanje pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.
- (2) Okvirnom konvencijom Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama koja je u ime Europske zajednice odobrena Odlukom Vijeća 94/69/EZ od 15. prosinca 1993. <sup>(3)</sup> od svih stranaka zahtijeva se da izrade i provedu nacionalne i prema potrebi regionalne programe koji sadrže mjere za ublažavanje klimatskih promjena. U tom smislu Komisija je u siječnju 2007. godine predložila da u kontekstu međunarodnih pregovora cilj Europske unije bude 30 %-tno smanjenje emisija stakleničkih plinova (u odnosu na razine iz 1990.) koje razvijene zemlje trebaju ostvariti do 2020. godine i da se neovisno o tomu sama Unija čvrsto obveže da će do 2020. godine ostvariti barem 20 %-tno smanjenje emisija stakleničkih plinova (u odnosu na razine iz 1990.) neovisno o smanjenjima koja ostvare druge razvijene zemlje. Taj su cilj potvrdili Europski parlament i Vijeće.

<sup>(1)</sup> SL C 77, 31.3.2009., str. 1.

<sup>(2)</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 17. prosinca 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 6. travnja 2009.

<sup>(3)</sup> SL L 33, 7.2.1994., str. 11.

**▼B**

- (3) Jedna od implikacija tih obveza je da će sve države članice trebati značajno smanjiti emisije iz osobnih automobila. Politike i mjere kojima bi se ostvarila potrebna značajna smanjenja trebalo bi provesti na razinama država članica i Zajednice u svim sektorima gospodarstva Zajednice, a ne samo u sektorima industrije i energije. Cestovni promet drugi je najveći sektor po emisijama stakleničkih plinova u Uniji, u kojem emisije i dalje rastu. Ako se utjecaj cestovnog prometa na promjenu klime nastavi povećavati, to će znatno umanjiti značaj smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.
- (4) Ciljne vrijednosti Zajednice za nove osobne automobile pružaju proizvođačima više sigurnosti kod planiranja i veću fleksibilnost u ispunjavanju zahtjeva u pogledu smanjenja CO<sub>2</sub> nego što bi im to pružali pojedinačni nacionalni ciljevi smanjivanja. Kod utvrđivanja standarda za vrijednosti emisija važno je uzeti u obzir kako se to odražava na tržište i konkurentnost proizvođača, izravne i neizravne troškove poslovanja i pripadajuće koristi u smislu poticanja inovacija i smanjenja potrošnje energije.
- (5) Ova se Uredba oslanja na već uhodani postupak mjerenja i praćenja emisija CO<sub>2</sub> za vozila registrirana u Zajednici, u skladu s Odlukom br. 1753/2000/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 2000. o uvođenju sustava za praćenje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz novih osobnih automobila<sup>(1)</sup>. Važno je da se kod utvrđivanja zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Zajednici za čitav njihov novi vozni park na teritoriju Zajednice.
- (6) Strategiju Zajednice za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz automobila Komisija je donijela 1995. Ta se strategija zasnivala na tri stupa: dobrovoljnom angažiranju automobilske industrije na smanjivanju emisija, boljoj obaviještenosti kupaca i promicanju automobila s ekonomičnom potrošnjom goriva primjenom fiskalnih mjera.
- (7) 1998. godine Udruženje europskih proizvođača automobila (ACEA) obvezalo se da će prosječne emisije iz novoprodanih automobila smanjiti na 140 g CO<sub>2</sub>/km do 2008., a 1999. godine Udruženje japanskih proizvođača automobila (JAMA) i Udruženje korejskih proizvođača automobila (KAMA) obvezali su se da će prosječne emisije iz novoprodanih automobila smanjiti na 140 g CO<sub>2</sub>/km do 2009. Te su obveze potvrđene Preporukom Komisije 1999/125/EZ od 5. veljače 1999. o smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila<sup>(2)</sup> (ACEA), Preporukom Komisije 2000/303/EZ od 13. travnja 2000. o smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila (KAMA)<sup>(3)</sup> i Preporukom Komisije 2000/304/EZ od 13. travnja 2000. o smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila (JAMA)<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> SL L 202, 10.8.2000., str. 1.

<sup>(2)</sup> SL L 40, 13.2.1999., str. 49.

<sup>(3)</sup> SL L 100, 20.4.2000., str. 55.

<sup>(4)</sup> SL L 100, 20.4.2000., str. 57.

**▼B**

- (8) 7. veljače 2007. Komisija je donijela dva usporedna priopćenja: Priopćenje o rezultatima revizije strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i Priopćenje o konkurentnom regulatornom okviru za automobilsku industriju u 21. stoljeću (CARS21). U tim je priopćenjima naglašeno da je do 2008./2009. godine ostvaren napredak prema ciljnoj vrijednosti od 140 g CO<sub>2</sub>/km, ali da se cilj Zajednice od 120 g CO<sub>2</sub>/km neće moći ostvariti do 2012. ako se ne poduzmu dodatne mjere.
- (9) U priopćenjima je za dostizanje ciljne vrijednosti Zajednice od 120 g CO<sub>2</sub>/km do 2012. godine predložen integrirani pristup i najavljeno je da će za ostvarenje cilja Zajednice Komisija predložiti zakonodavni okvir koji će biti usmjeren na obvezno smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> kroz poboljšanja tehnologije automobilskih motora kojima će se postići cilj od prosječno 130 g CO<sub>2</sub>/km za novi vozni park. U skladu s pristupom koji se temelji na dobrovoljnim obvezama koje su preuzeli proizvođači, to obuhvaća elemente koji su uzeti u obzir u mjerenjima emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i o dostupnosti informacija za popravak i održavanje vozila<sup>(1)</sup>. Daljnje smanjenje od 10 g CO<sub>2</sub>/km ili smanjenje ekvivalentno toj vrijednosti, ako je tehnički neophodno, postići će se drugim tehnološkim poboljšanjima i povećanom upotrebom održivih biogoriva.
- (10) Zakonodavni okvir za provedbu prosječne ciljne vrijednosti za novi vozni park trebao bi osigurati konkurentski neutralne, socijalno pravične i održive ciljne vrijednosti smanjivanja kod kojih se u obzir uzima raznolikost europskih proizvođača automobila i kojima se sprečava svako neopravdano iskrivljavanje tržišne utakmice između njih. Zakonodavni okvir trebao bi biti usuglašen s općim ciljem postizanja ciljnih vrijednosti Zajednice prema Kyotskom protokolu i trebalo bi ga dopuniti drugim praktičnijim instrumentima, kao što su diferencirani porezi na automobile i energiju.
- (11) U općem proračunu Europske unije trebalo bi osigurati odgovarajuća sredstva za promicanje razvoja tehnologija namijenjenih korjenitom smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> iz cestovnih vozila.
- (12) Da bi se na tržištu automobila očuvala raznovrsnost i sposobnost toga tržišta da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za osobne automobile trebalo bi definirati u skladu s korisnosti automobila na linearnoj osnovi. Prihvatljiv parametar kojim se može opisati ta korisnost je masa vozila, koja daje korelaciju sa stvarnim emisijama pa je stoga ciljne vrijednosti moguće odrediti realnije i neutralnije s obzirom na konkurentnost. Osim toga, podaci o težini vozila su lako dostupni. Za

<sup>(1)</sup> SL L 171, 29.6.2007., str. 1.

**▼B**

lakše dugoročno ocjenjivanje pristupa koji se temelji na korisnosti trebalo bi prikupiti podatke o alternativnim parametrima korisnosti kao što su otisak (razmak kotača jedne osovine pomnožen s međuosovinskim razmakom). Do 2014. Komisija bi trebala preispitati dostupnost podataka i prema potrebi Europskom parlamentu i Vijeću dostaviti prijedlog za prilagođavanje parametra korisnosti.

- (13) Cilj je ove Uredbe izraditi poticajne mjere za ulaganja automobilske industrije u nove tehnologije. Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i uzima u obzir tehnološki razvoj koji će se dostići u budućnosti. Posebno bi trebalo promicati razvoj inovativnih pogonskih tehnologija budući da one rezultiraju značajno manjim emisijama nego što je to slučaj kod tradicionalnih osobnih automobila. Na taj se način dugoročno promiče konkurentnost europske industrije i otvaranje kvalitetnijih radnih mjesta. Komisija bi trebala razmotriti mogućnost uvrštavanja eko-inovativnih mjera kod preispitivanja ispitnih postupaka u skladu s člankom 14. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 715/2007, vodeći računa o tehničkim i gospodarskim učincima tog uvrštavanja.
- (14) Uvažavajući veoma visoke troškove istraživanja i razvoja i troškova proizvodnje po jedinici proizvoda za prve generacije automobila s tehnologijom jako malih emisija ugljika koje treba uvesti na tržište nakon stupanja ove Uredbe na snagu, ovom se Uredbom privremeno nastoji ubrzati i olakšati postupak uvođenja na tržište Zajednice vozila s iznimno malim emisijama ugljika u početnim fazama komercijalizacije.
- (15) Upotreba određenih alternativnih goriva može ponuditi značajna smanjenja CO<sub>2</sub> u cijelom ciklusu, od naftnog izvora do automobilske upravljača. Ova Uredba stoga sadrži posebne odredbe koje imaju za cilj promicanje još veće zastupljenosti određenih vozila na alternativna goriva na tržištu Zajednice.
- (16) Radi osiguravanja dosljednosti s pristupom usvojenim na temelju strategije Komisije u pogledu emisija CO<sub>2</sub> iz automobila, posebno u vezi s dobrovoljno preuzetim obvezama proizvođačkih udruženja, ciljnu bi vrijednost trebalo primijeniti na nova osobna vozila koja se prvi put registriraju u Zajednici, a radi sprečavanja zloporabe, i na vozila koja su izvan Zajednice bila registrirana samo u određenom ograničenom razdoblju.
- (17) Direktivom 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za odobravanje motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila <sup>(1)</sup>, uspostavlja se usklađeni okvir koji sadrži administrativne odredbe i opće tehničke zahtjeve za odobravanje svih novih vozila obuhvaćenih područjem primjene te Direktive. Tijelo nadležno za poštovanje ove Uredbe trebalo bi biti isto ono tijelo koje je nadležno za sve aspekte postupka homologacije u skladu s tom Direktivom i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje.

<sup>(1)</sup> SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

**▼B**

- (18) U svrhu homologacije, posebni zahtjevi vrijede za vozila za posebne namjene kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, pa bi ih stoga trebalo izostaviti iz područja primjene ove Uredbe. Vozila koja su prije stupanja na snagu ove Uredbe razvrstana u kategoriju M<sub>1</sub> a proizvedena su posebno u komercijalne svrhe radi mogućnosti stavljanja invalidskih kolica u vozilo i vozila koja zadovoljavaju definiciju vozila za posebne namjene iz Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ isto bi tako trebalo izostaviti iz područja primjene ove Uredbe, u skladu s politikom Zajednice o pomoći osobama s invaliditetom.
- (19) Proizvođačima bi trebalo ostaviti mogućnost da sami odluče na koji će način zadovoljiti ciljne vrijednosti iz ove Uredbe i da emisije izraze prosječno za sva vozila svojega novog voznog parka umjesto da moraju poštovati ciljne vrijednosti emisija za svaki pojedini automobil. Od proizvođača bi stoga trebalo zahtijevati da osiguraju da prosječna specifična emisija za sve nove automobile registrirane u Zajednici za koju su oni odgovorni ne prelazi prosječne ciljne vrijednosti emisija za te automobile. Radi lakšeg prijelaza, ovaj bi zahtjev trebalo uvoditi postupno u razdoblju od 2012. do 2015. godine.
- (20) Za velike proizvođače nije primjereno koristiti istu metodu utvrđivanja ciljnih vrijednosti smanjenja emisija kao i za male proizvođače koje se prema kriterijima navedenim u ovoj Uredbi smatra neovisnim. Ti mali proizvođači trebali bi imati alternativne ciljne vrijednosti smanjenja emisija koje će biti vezane za tehnološki potencijal koji vozila dotičnog proizvođača imaju za smanjivanje svojih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> i koje će odgovarati obilježjima dotičnih segmenata tržišta. To izuzeće trebalo bi obuhvatiti revizijom ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz Priloga I., koju bi trebalo obaviti najkasnije do početka 2013.
- (21) Specijaliziranim proizvođačima trebalo bi omogućiti da iskoriste alternativnu ciljnu vrijednost koja je 25 % niža od njihovih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u 2007. Ako nema podataka o prosječnim specifičnim emisijama pojedinog proizvođača za 2007. godinu, trebalo bi utvrditi ekvivalentnu ciljnu vrijednost. To bi izuzeće trebalo obuhvatiti revizijom ciljnih vrijednosti specifičnih emisija iz Priloga I., koju bi trebalo obaviti najkasnije do početka 2013.

**▼B**

- (22) Kod određivanja prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za sve nove automobile registrirane u Zajednici za koje su odgovorni proizvođači trebalo bi uzeti u obzir sve automobile neovisno o njihovoj masi ili drugim karakteristikama. Iako Uredba (EZ) br. 715/2007 ne obuhvaća osobne automobile referentne mase veće od 2 610 kg na koje homologacija nije proširena u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007, emisije za te automobile trebalo bi mjeriti u skladu s istim mjernim postupkom koji je naveden za osobne automobile u Uredbi (EZ) br. 692/2008 <sup>(1)</sup>. Tako dobivene vrijednosti emisije CO<sub>2</sub> trebalo bi upisati u potvrdu o sukladnosti vozila kako bi ih se moglo uvrstiti u sustav praćenja.
- (23) Radi veće fleksibilnosti u postizanju svojih ciljnih vrijednosti prema ovoj Uredbi, proizvođači se mogu udružiti na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi. Sporazum o udruživanju ne bi trebao biti dulji od pet godina, ali se može produživati. Kad se proizvođači udruže, za njih bi trebalo smatrati da su postigli svoje ciljne vrijednosti prema ovoj Uredbi ako prosječne emisije udruženja u cjelini nisu više od ciljne vrijednosti emisija za to udruženje.
- (24) Potrebno je uvesti snažan mehanizam za kontrolu koji bi jamčio poštovanje ciljnih vrijednosti predviđenih ovom Uredbom.
- (25) Specifične emisije CO<sub>2</sub> iz novih osobnih automobila u Zajednici mjere se na usklađenoj osnovi prema metodologiji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 715/2007. Kako bi se maksimalno smanjilo administrativno opterećenje ovom Uredbom, ispunjavanje zahtjeva trebalo bi mjeriti upućivanjem na podatke o registraciji novih vozila u Zajednici koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Kako bi se osigurala dosljednost podataka koji se koriste u procjeni ispunjavanja zahtjeva, pravila za prikupljanje ovih podataka i izvješćivanje o njima trebalo bi što je moguće bolje uskladiti.
- (26) Direktivom 2007/46/EZ predviđa se da za svaki novi osobni automobil proizvođači trebaju izdati potvrdu o sukladnosti i da države članice smiju dozvoliti registraciju i puštanje u upotrebu novog osobnog automobila samo ako je za njega izdana važeća potvrda o sukladnosti. Podaci koje prikupljaju države članice trebali bi odgovarati podacima iz potvrde o sukladnosti koju za osobni automobil izdaje proizvođač i temelje se isključivo na toj potvrdi. Ako države članice iz opravdanih razloga ne bi potvrdu o sukladnosti koristile u postupku registracije i puštanja u upotrebu novog osobnog automobila, one bi trebale uvesti potrebne mjere kojima će osigurati potrebnu točnost postupka praćenja. Za

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

**▼B**

podatke iz potvrde o sukladnosti trebala bi postojati standardna baza podataka. To bi trebala biti jedina referentna baza podataka u upotrebi kako bi se državama članicama kod registracije novih vozila omogućilo lakše vođenje vlastitih podataka o registraciji.

- (27) Primjereno je na razini Zajednice procijeniti poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu počevši od 2012. Premiju bi trebalo prilagoditi sukladno mjeri u kojoj proizvođači ne uspiju zadovoljiti svoju ciljnu vrijednost. S vremenom se premija mora povećavati. Kako bi predstavljala dovoljan poticaj za poduzimanje mjera za smanjivanje specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila, premija mora odražavati tehnološke troškove. Iznose premije za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Europske unije.
- (28) Nacionalnim mjerama koje s obzirom na cilj i postupke utvrđene ovom Uredbom države članice eventualno provode ili uvode u skladu s člankom 176. Ugovora ne bi se smjele propisivati dodatne ili strože kazne za proizvođače koji nisu postigli svoje ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom.
- (29) Ova Uredba ne bi smjela dovesti u pitanje potpunu primjenu pravila Zajednice o tržišnoj utakmici.
- (30) Komisija bi trebala predvidjeti nove modalitete postizanja dugoročne ciljne vrijednosti, posebno kosine krivulje, parametra korisnosti i sustava premija za prekomjerne emisije.
- (31) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe trebalo bi donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji <sup>(1)</sup>.
- (32) Komisiju bi trebalo ovlastiti posebno za donošenje izmjena zahtjeva u pogledu praćenja i izvješćivanja u svjetlu iskustva primjene ove Uredbe, za utvrđivanje metoda naplate premija za prekomjerne emisije, za donošenje iscrpnih odredbi koje se odnose na izuzeća za određene proizvođače i za prilagodavanje Priloga I., kako bi se uzela u obzir evolucija mase novih osobnih automobila registriranih u Zajednici i obuhvatile eventualne promjene regulatornog ispitnog postupka za mjerenje specifičnih emisija CO<sub>2</sub>. Budući da su te mjere općenitog područja primjene i namijenjene su izmjenama sporednih elemenata ove Uredbe koji nisu od presudne važnosti, između ostalog bi ih obvezno trebalo donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.

<sup>(1)</sup> SL L 184, 17.7.1999., str. 23.



**▼B**

- (33) Odluku br. 1753/2000/EZ trebalo bi staviti izvan snage zbog pojednostavljenja i pravne jasnoće.
- (34) Budući da zbog razmjera i učinaka predloženih akcija cilj ove Uredbe, odnosno utvrđivanje zahtjeva s obzirom na vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i postizanja sveukupnog cilja Unije u pogledu smanjivanja emisija stakleničkih plinova, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego ih se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u istom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.*

**Predmet i ciljevi**

Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i ostvarivanja općeg cilja Europske zajednice, odnosno 120 g CO<sub>2</sub>/km za novi vozni park. Ovom se Uredbom za nove osobne automobile utvrđuju prosječne emisije CO<sub>2</sub> od 130 g CO<sub>2</sub>/km koje treba ostvariti poboljšanjima u tehnologiji automobilskih motora, mjereno na način predviđen Uredbom (EZ) br. 715/2007 i mjerama za njezinu provedbu, kao i zahvaljujući inovativnim tehnologijama.

**▼M2**

Od 2020. nadalje ovom Uredbom utvrđuje se ciljna vrijednost od 95 g CO<sub>2</sub>/km za prosječne emisije novog voznog parka, izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 te Prilogom XII. Uredbi (EZ) br. 692/2008 i njezinim provedbenim mjerama, kao i inovativnim tehnologijama.

**▼B**

Uz ovu će se Uredbu donijeti dodatne mjere kojima se u okviru integriranog pristupa Zajednice želi ostvariti dodatno smanjenje od 10 g CO<sub>2</sub>/km.

*Članak 2.*

**Područje primjene**

1. Ova se Uredba primjenjuje na motorna vozila kategorije M<sub>1</sub> kako je utvrđena u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ („osobni automobili”) koja se prvi put registriraju u Zajednici i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Zajednice („novi osobni automobili”).

2. Prethodna registracija izvan Zajednice koja je trajala kraće od tri mjeseca ne uzima se u obzir.

**▼B**

3. Ova se Uredba ne odnosi na vozila posebne namjene kako su utvrđeni u Prilogu II. dijelu A točki 5. Direktive 2007/46/EZ.

**▼M2**

4. S učinkom od 1. siječnja 2012., članak 4., članak 8. stavak 4. točke (b) i (c), članak 9. i članak 10. stavak 1. točke (a) i (c) ne primjenjuju se na proizvođača koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za manje od 1 000 novih osobnih automobila registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini.

**▼B***Članak 3.***Definicije**

1. U smislu ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:
  - (a) „prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub>” znači, s obzirom na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za sve nove osobne automobile koje je proizveo taj proizvođač;
  - (b) „potvrda o sukladnosti” znači potvrda iz članka 18. Direktive 2007/46/EZ;
  - (c) „proizvođač” znači osoba ili tijelo koje tijelu za odobravanje odgovara za sve aspekte postupka EZ homologacije u skladu s Direktivom 2007/46/EZ i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje;
  - (d) „masa” znači masa automobila, spremnog za vožnju, s karoserijom, kako je navedena u potvrdi o sukladnosti i utvrđena u odjeljku 2.6. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
  - (e) „otisak” znači razmak između kotača jedne osovine pomnožen međuosovinskim razmakom kako je naveden u potvrdi o sukladnosti i definiran u odjeljcima 2.1. i 2.3. Priloga I. Direktivi 2007/46/EZ;
  - (f) „specifične emisije CO<sub>2</sub>” znači emisije CO<sub>2</sub> osobnog automobila izmjerene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i navedene u potvrdi o sukladnosti kao masa (kombiniranih) emisija CO<sub>2</sub>. Za osobne automobile koji nisu homologirani u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007, „specifične emisije CO<sub>2</sub>” znači emisije CO<sub>2</sub> izmjerene u skladu s istim mjernim postupkom koji se za osobne automobile navodi u Uredbi (EZ) br. 692/2008 ili u skladu s postupcima koje je Komisija donijela kako bi utvrdila emisije CO<sub>2</sub> za takve osobne automobile;
  - (g) „ciljna vrijednost specifičnih emisija” znači, u odnosu na proizvođača, prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> koje se u skladu s Prilogom I. dozvoljavaju za svako novo osobno vozilo koje taj proizvođač proizvede ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće predviđeno člankom 11., ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s tim izuzećem.

**▼B**

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

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

**▼M2**

— natpolovičnu većinu glasačkih prava, ili

**▼B**

— ovlasti za imenovanje natpolovične većine članova nadzornog odbora, upravljačkog odbora ili tijela koja pravno zastupaju poduzeće, ili

— pravo vođenja poslovanja poduzeća;

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

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

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

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

*Članak 4.***Ciljne vrijednosti specifičnih emisija**

Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2012. i svaku sljedeću kalendarsku godinu svaki proizvođač osobnih automobila osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne prijeđu njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s Prilogom I. ili kad je proizvođaču odobreno izuzeće prema članku 11., u skladu s tim izuzećem.

**▼M2**

Za utvrđivanje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svakog proizvođača u obzir se uzimaju sljedeći postoci novih osobnih automobila svakog proizvođača registriranih u relevantnoj godini:

— 65 % u 2012.,

— 75 % u 2013.,

— 80 % u 2014.,

— 100 % od 2015. do 2019.,

**▼ M2**

- 95 % u 2020.,
- 100 % od kraja 2020. nadalje.

**▼ B***Članak 5.***Olakšice**

Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, svaki novi osobni automobil sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> ispod 50 g CO<sub>2</sub>/km broji se kao:

- 3,5 automobila u 2012.,
- 3,5 automobila u 2013.,
- 2,5 automobila u 2014.,
- 1,5 automobila u 2015.,
- 1 automobil od 2016.

**▼ M2***Članak 5.a***Olakšice za ciljnu vrijednost od 95 g CO<sub>2</sub>/km**

Za izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, svaki novi osobni automobil sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> ispod 50 g CO<sub>2</sub>/km broji se kao:

- 2 osobna automobila u 2020.,
- 1,67 osobnih automobila u 2021.,
- 1,33 osobna automobila u 2022.,
- 1 osobni automobil od 2023.,

za godinu u kojoj je registriran u razdoblju od 2020. do 2022., podložno ograničenju od 7,5 g CO<sub>2</sub>/km tijekom tog razdoblja za svakog proizvođača.

**▼ B***Članak 6.***Ciljna vrijednost specifičnih emisija za vozila na alternativna goriva**

Kako bi se utvrdilo poštuje li proizvođač svoju ciljnu vrijednost specifičnih emisija iz članka 4., specifične emisije CO<sub>2</sub> za svako vozilo konstruirano tako da može voziti na mješavinu benzina s 85 % etanola („E85”) koje zadovoljava relevantno zakonodavstvo Zajednice ili europske tehničke norme smanjuju se za 5 % do 31. prosinca 2015., na temelju većih tehnoloških mogućnosti i mogućnosti smanjivanja emisija kod pogona na biogoriva. To se smanjenje primjenjuje samo kad najmanje 30 % benzinskih postaja u državama članicama u kojima je vozilo registrirano nudi ovu vrstu alternativnog goriva koje ispunjava kriterije održivosti za biogoriva utvrđene u relevantnom zakonodavstvu Zajednice.

**▼B***Članak 7.***Udruživanje**

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

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

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

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

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

5. Proizvođači se slobodno udružuju pod uvjetom da su njihovi sporazumi u skladu s člancima 81. i 82. Ugovora i da svakom proizvođaču koji zatraži članstvo u udruženju omogućuju otvoreno, transparentno i nediskriminirajuće sudjelovanje pod razumnim komercijalnim uvjetima. Ne dovodeći u pitanje propise Zajednice koji se odnose na tržišno natjecanje i primjenjuju se na takva udruženja, svi članovi udruženja posebno osiguravaju da se u okviru njihovih sporazuma o udruživanju dostavljaju podaci i razmjenjuju informacije samo o sljedećim pitanjima:

- (a) prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub>;
- (b) ciljne vrijednosti specifičnih emisija;
- (c) ukupnog broja registriranih vozila.

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

**▼B**

7. Osim kada je dana obavijest predviđena stavkom 3., proizvođači u udruženju za koje su Komisiji dostavljeni podaci smatraju se jednim proizvođačem u smislu ispunjavanja obveza prema članku 4. Podaci prikupljeni praćenjem i dostavljeni u izvješćima u pogledu pojedinačnih proizvođača kao i udruženja bilježit će se, o njima će se izvješćivati i bit će dostupni u središnjem registru iz članka 8. stavka 4.

*Članak 8.***Praćenje prosječnih emisija i izvješćivanje o prosječnim emisijama**

1. Za kalendarsku godinu koja počinje 1. siječnja 2010. i svaku sljedeću kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svaki novi osobni automobil registriran na svojem teritoriju u skladu s Prilogom II. dijelom A. Ti su podaci dostupni proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili predstavnicima u svakoj državi članici. Države članice ulažu napore da tijela nadležna za izvješćivanje rade na transparentan način. Svaka država članica osigurava da specifične emisije CO<sub>2</sub> osobnih automobila za koje nije provedena homologacija u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 budu izmjerene i upisane u potvrdu o sukladnosti.

2. Do 28. veljače svake godine, počevši s 2011., svaka država članica mora utvrditi i dostaviti Komisiji podatke navedene u Prilogu II. dijelu B za prethodnu kalendarsku godinu. Podaci se dostavljaju u skladu s obrascem iz Prilogu II. dijelu C.

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

4. Komisija vodi središnji registar podataka o kojima države članice dostavljaju izvješća u skladu s ovim člankom i do 30. lipnja svake godine, počevši od 2011., za svakog proizvođača privremeno izračunava sljedeće:

- (a) prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> u prethodnoj kalendarskoj godini;
- (b) ciljnu vrijednost specifičnih emisija u prethodnoj kalendarskoj godini; i
- (c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu.

Komisija svakog proizvođača obavješćuje o svojem privremenom izračunu za tog proizvođača. U toj obavijesti obuhvaćeni su podaci o broju novoregistriranih osobnih automobila i njihovim specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> za svaku državu članicu.

Registar je javno dostupan.

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

**▼ B**

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

6. Kad na temelju izračuna iz stavka 5. u odnosu na kalendarsku godinu 2010. ili 2011., Komisija utvrdi da su prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> jednoga proizvođača u toj godini veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu, Komisija o tome obavješćuje proizvođača.

7. Države članice imenuju nadležno tijelo za prikupljanje podataka o praćenju i za njihovo priopćivanje u skladu s ovom Uredbom i obavješćuju Komisiju o imenovanom nadležnom tijelu najkasnije 8. prosinca 2009. Komisija o tome naknadno obavješćuje Europski parlament i Vijeće.

8. Za svaku kalendarsku godinu u kojoj se primjenjuje članak 6., države članice Komisiji dostavljaju podatke koji se odnose na omjer benzinskih postaja i na kriterije održivosti u odnosu na E85 iz tog članka.

**▼ M2**

9. Komisija donosi detaljna pravila o postupcima praćenja i izvješćivanja o podacima prema ovom članku i o primjeni Priloga II. putem provedbenih akata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.a radi izmjene zahtjeva za podatke i parametara podataka utvrđenih u Prilogu II.

**▼ B***Članak 9.***Premija za prekomjerne emisije**

1. Za svaku kalendarsku godinu od 2012. dalje za koju su prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> jednog proizvođača veće od njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija u toj godini, Komisija zaračunava premiju za prekomjerne emisije za proizvođača ili, u slučaju udruženja, voditelja udruženja.

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

(a) od 2012. do 2018.:

i. Kad prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za više od 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$[(\text{Prekomjerne emisije} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{broj novih osobnih automobila.}$$

ii. Kad prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za više od 2 g CO<sub>2</sub>/km, ali ne više od 3 g CO<sub>2</sub>/km:

**▼B**

$[(\text{Prekomjerne emisije} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{broj novih osobnih automobila.}$

- iii. Kad prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za više od 1 g CO<sub>2</sub>/km, ali ne više od 2 g CO<sub>2</sub>/km:

$[(\text{Prekomjerne emisije} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{broj novih osobnih automobila.}$

- iv. Kad prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> jednog proizvođača prelaze njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za najviše 1 g CO<sub>2</sub>/km:

$(\text{Prekomjerne emisije} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{broj novih osobnih automobila.}$

- (b) Od 2019.:

$(\text{Prekomjerne emisije} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{broj novih osobnih automobila.}$

U smislu ovog članka, „prekomjerne emisije”, utvrđene na način iz članka 4., znači pozitivan broj grama po kilogramu za koji su prosječne specifične emisije dotičnog proizvođača – uzimajući u obzir smanjenje emisija CO<sub>2</sub> zbog odobrenih inovativnih tehnologija – bile veće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija u dotičnoj kalendarskoj godini zaokruženo na tri decimalna mjesta; a „broj novih osobnih automobila” znači broj novih osobnih automobila koje je on proizveo i koji su registrirani u toj godini u skladu s kriterijima za postupno uvođenje predviđenim u članku 4.

**▼M2**

3. Komisija određuje načine za naplatu premija za prekomjerne emisije iz stavka 1. putem provedbenih akata. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

**▼B**

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

*Članak 10.***Objavlivanje učinkovitosti proizvođača**

1. Do 31. listopada svake godine, počevši od 2011., Komisija objavljuje popis u kojem za svakog proizvođača navodi:

- (a) njegovu ciljnu vrijednost specifičnih emisija za prethodnu kalendarsku godinu;
- (b) njegove prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> u prethodnoj kalendarskoj godini;
- (c) razliku između njegovih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u prethodnoj kalendarskoj godini i njegove ciljne vrijednosti specifičnih emisija za tu godinu;



**▼ B**

- (d) prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> za sve nove osobne automobile u Zajednici u prethodnoj kalendarskoj godini; i
- (e) prosječnu masu svih novih osobnih automobila u Zajednici u prethodnoj kalendarskoj godini.

2. Od 31. listopada 2013. u popisu koji se objavljuje sukladno članku 1. navodi se i je li proizvođač zadovoljio uvjete članka 4. u pogledu prethodne kalendarske godine.

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

1. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunate u skladu s Prilogom I. može podnijeti proizvođač koji je odgovoran za manje od 10 000 novih osobnih automobila registriranih u Zajednici u kalendarskoj godini i:

- (a) nije dio skupine povezanih proizvođača; ili
- (b) dio je skupine povezanih proizvođača koja je odgovorna za ukupno manje od 10 000 novih osobnih automobila registriranih u Zajednici u kalendarskoj godini; ili
- (c) dio je skupine povezanih proizvođača, ali posluje u vlastitim objektima i ima vlastiti konstrukcijski centar.

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

- (a) naziv proizvođača i ime osobe za kontakt;
- (b) dokaz da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće iz stavka 1.;
- (c) pojedinosti o osobnim automobilima koje proizvodi, uključujući masu i specifične emisije CO<sub>2</sub> tih osobnih automobila; i
- (d) ciljnu vrijednost specifičnih emisija s potencijalom proizvođača za smanjenje emisija, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjenje njegovih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, s tim da se uzmu u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila.

3. Kad Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjenje njegovih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>, s tim da uzima u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila, Komisija proizvođaču odobrava izuzeće. ► **M2** ————— ◀

4. Zahtjev za izuzeće od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunate u skladu s Prilogom I. može podnijeti proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za 10 000 do 300 000 novih osobnih vozila registriranih u Zajednici u kalendarskoj godini.

**▼ B**

Zahtjev podnosi proizvođač za sebe ili za sebe zajedno sa svojim povezanim poduzećima. Zahtjev se podnosi Komisiji i obuhvaća:

- (a) sve podatke iz stavaka 2. točaka (a) i (c) uključujući, kad su relevantni, i podatke o povezanim poduzećima;

**▼ M2**

- (b) ako je zahtjev povezan s Prilogom I. točkom 1. podtočkama (a) i (b), ciljnu vrijednost koja je 25 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u 2007. godini ili, kad se jedan zahtjev podnosi za veći broj povezanih poduzeća, prosječno 25 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> tih poduzeća u 2007. godini;

- (c) ako je zahtjev povezan s Prilogom I. točkom 1. podtočkom (c), ciljnu vrijednost koja je 45 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u 2007. godini ili, kad se jedan zahtjev podnosi za veći broj povezanih poduzeća, prosječno 45 %-tno smanjenje prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> tih poduzeća u 2007. godini.

**▼ B**

Ako podaci o prosječnim specifičnim emisija CO<sub>2</sub> proizvođača za 2007. godinu ne postoje, Komisija utvrđuje ekvivalentnu ciljnu vrijednost smanjenja na temelju najboljih dostupnih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> koje se primjenjuju u osobnim automobilima usporedive mase, s tim da uzima u obzir obilježja tržišta za vrstu proizvedenog automobila. Tu ciljnu vrijednost podnositelj zahtjeva koristi u smislu točke (b).

Komisija proizvođaču odobrava izuzeće kad se dokaže da su zadovoljeni kriteriji za izuzeće iz ovog stavka.

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

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

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

**▼ M2**

8. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.a o utvrđivanju pravila za dopunjavanje stavaka od 1. do 7. ovog članka, u pogledu tumačenja kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća, sadržaja zahtjeva te sadržaja i procjene programa za smanjivanje specifičnih emisija CO<sub>2</sub>.

**▼B**

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

*Članak 12.***Eko-inovacije****▼M2**

1. Nakon što dobavljač ili proizvođač podnesu zahtjev, razmatraju se uštede CO<sub>2</sub> koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija”).

Takve se tehnologije uzimaju u obzir samo ako metodologija koja se koristi za njihovu procjenu može proizvesti provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate.

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju ciljne vrijednosti specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 7 g CO<sub>2</sub>/km.

**▼B**

2. ► **M2** Komisija putem provedbenih akata donosi detaljne odredbe o postupku odobravanja inovativnih tehnologija ili paketa inovativnih tehnologija iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe. ◀ Te se detaljne odredbe temelje na sljedećim kriterijima za inovativne tehnologije:

- (a) dobavljač ili proizvođač moraju snositi odgovornost za uštede CO<sub>2</sub> koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija;
- (b) inovativne tehnologije moraju dati provjereni doprinos smanjivanju CO<sub>2</sub>;
- (c) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene standardiziranim ispitnim ciklusom za mjerenja CO<sub>2</sub> niti obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO<sub>2</sub>/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Zajednice.

**▼M2**

3. Dobavljač ili proizvođač koji podnosi zahtjev za mjeru koju treba odobriti kao inovativnu tehnologiju ili paket inovativnih tehnologija Komisiji dostavlja izvješće, uključujući i izvješće o verifikaciji koje sastavlja neovisno i ovlašteno tijelo. U slučaju moguće interakcije te mjere s drugom već odobrenom inovativnom tehnologijom ili drugim već odobrenim paketom inovativnih tehnologija, u izvješću se obvezno spominje ta interakcija, a u izvješću o verifikaciji ocjenjuje se u kojoj mjeri ta interakcija mijenja smanjenje koje se ostvaruje svakom od mjera.

**▼B**

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

<sup>(1)</sup> SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

**▼ B***Članak 13.***Preispitivanje i izvješće**

1. 2010. godine Komisija dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u kojem daje pregled ostvarenog napretka prema provedbi integriranog pristupa Zajednice za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila.

2. Do 31. listopada 2014., i zatim svake tri godine, donose se mjere za izmjenu Priloga I. kojima se vrijednost M<sub>0</sub> iz tog Priloga prilagođava prosječnoj masi novih osobnih automobila u prethodne tri kalendarske godine.

Te mjere prvi put stupaju na snagu 1. siječnja 2016. i zatim svake tri godine.

**▼ M2**

Komisija putem delegiranih akata donosi te mjere u skladu s člankom 14.a.

**▼ B**

3. Od 2012. godine Komisija provodi procjenu utjecaja kako bi do 2014. godine, kako se predviđa člankom 14. stavkom 3. Uredbe br. 715/2007, preispitala postupke za mjerenje emisija CO<sub>2</sub> utvrđene u toj Uredbi. Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnog ponašanja automobila u pogledu emisija CO<sub>2</sub> i kako bi se odobrene inovativne tehnologije iz članka 12. mogle integrirati u ispitni ciklus. Komisija osigurava da se ti postupci kasnije redovito preispituju.

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

4. Do 2010. Komisija preispituje Direktivu 2007/46/EZ kako bi svaki tip/varijanta/verzija odgovarala jedinstvenom kompletu inovativnih tehnologija.

**▼ M2**

5. Komisija najkasnije 31. prosinca 2015. preispituje ciljne vrijednosti specifičnih emisija i modalitete koji su utvrđeni u ovoj Uredbi, kao i druge aspekte ove Uredbe, uključujući je li parametar korisnosti i dalje potreban i jesu li masa ili otisak održiviji parametar korisnosti, kako bi utvrdila ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile za razdoblje nakon 2020. U tom pogledu, procjena nužne stope smanjenja u skladu je s dugoročnim klimatskim ciljevima Unije i učincima na razvoj troškovno učinkovite tehnologije smanjenja CO<sub>2</sub> za automobile. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima tog preispitivanja. To izvješće uključuje sve odgovarajuće prijedloge izmjena ove Uredbe, uključujući moguće određivanje realističnog i ostvarivog cilja na temelju sveobuhvatne procjene utjecaja koja će razmotriti nastavak konkurentnosti automobilske industrije i o njoj ovisnih industrija. Prilikom razrade tih prijedloga Komisija osigurava da su što neutralniji sa stajališta tržišnog natjecanja te da su društveno pravični i održivi.

**▼B**

6. Nakon procjene utjecaja, Komisija do 2014. godine objavljuje izvješće o dostupnosti podataka o otisku i njegovoj primjeni kao parametra korisnosti za utvrđivanje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i prema potrebi Europskom parlamentu i Vijeću dostavlja prijedlog za izmjenu Priloga I.

**▼M2**

7. Komisija putem provedbenih akata određuje parametre korelacije koji su potrebni u svrhu odražavanja svake promjene u regulatornom ispitnom postupku za mjerenje specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Uredbe (EZ) br. 692/2008. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2. ove Uredbe.

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.a radi usklađenja formula navedenih u Prilogu I., koristeći metodologiju donesenu u skladu s prvim podstavkom, istodobno osiguravajući da stari i novi ispitni postupci predviđaju zahtjeve za smanjenje usporedive strogosti za proizvođače i vozila različite korisnosti.

*Članak 14.***Postupak odbora**

1. Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan člankom 9. Odluke br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup>. Navedeni Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup>.

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

3. Ako Odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

*Članak 14.a***Izvršavanje ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

<sup>(1)</sup> Odluka br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o mehanizmu za praćenje emisija stakleničkih plinova u Zajednici i za provedbu Kyotskog protokola (SL L 49, 19.2.2004., str. 1.).

<sup>(2)</sup> 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.).

**▼M2**

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 9. drugog podstavka, članka 11. stavka 8., članka 13. stavka 2. trećeg podstavka i članka 13. stavka 7. drugog podstavka dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 8. travnja 2014. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti automatski se produkuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 8. stavka 9. drugog podstavka, članka 11. stavka 8., članka 13. stavka 2. trećeg podstavka i članka 13. stavka 7. drugog podstavka. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen na temelju članka 8. stavka 9. drugog podstavka, članka 11. stavka 8., članka 13. stavka 2. trećeg podstavka i članka 13. stavka 7. drugog podstavka stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produkuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

**▼B***Članak 15.***Stavljanje izvan snage**

Odluka br. 1753/2000/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2010.

Međutim, članci 4., 9. i 10. te Odluke i dalje se primjenjuju dok Komisija Europskom parlamentu ne dostavi izvješće o podacima praćenja za kalendarsku godinu 2009.

*Članak 16.***Stupanje na snagu**

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

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

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

1. Specifične emisije CO<sub>2</sub> za svaki novi osobni automobil mjere se u gramima po kilometru i u svrhu izračuna iz ovog Priloga utvrđuju se u skladu sa sljedećim formulama:

- (a) Od 2012. do 2015. godine:

$$\text{Specifične emisije de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M<sub>0</sub> = 1 372,0

a = 0,0457

- (b) Od 2016. godine:

$$\text{Specifične emisije de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M<sub>0</sub> = vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 2.

a = 0,0457

**▼M2**

- (c) Od 2020. godine:

$$\text{Specifične emisije CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

gdje je:

M = masa vozila u kilogramima (kg)

M<sub>0</sub> = vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 2.

a = 0,0333.

**▼B**

2. Ciljna vrijednost specifičnih emisija za jednog proizvođača u jednoj kalendarskoj godini izračunava se kao prosjek specifičnih emisija CO<sub>2</sub> svakog novog osobnog automobila registriranog u toj kalendarskoj godini koji je proizveo taj proizvođač.

**▼ M1***PRILOG II.***PRAĆENJE EMISIJA I IZVJEŠĆIVANJE O EMISIJAMA****DIO A — Prikupljanje podataka o novim osobnim automobilima i određivanje podataka za praćenje CO<sub>2</sub>**

1. Države članice za svaku kalendarsku godinu za svaki novi osobni automobil registriran na njihovom državnom području bilježe sljedeće detaljne podatke:
  - (a) proizvođača;
  - (b) broj homologacije tipa i njegovog proširenja;
  - (c) tip, varijantu i izvedbu;
  - (d) marku i trgovački naziv;
  - (e) kategoriju homologiranog vozila;
  - (f) ukupan broj novih registracija;
  - (g) masu;
  - (h) specifične emisije CO<sub>2</sub> (g/km);
  - (i) otisak: međuosovinski razmak, razmak između kotača na upravljačkoj osovini i razmak između kotača na drugoj osovini;
  - (j) vrstu goriva i režim goriva;
  - (k) radni obujam motora;
  - (l) potrošnju električne energije;
  - (m) šifru za inovativnu tehnologiju ili skupinu inovativnih tehnologija i smanjenje emisija CO<sub>2</sub> zahvaljujući toj tehnologiji;

**▼ M2**

- (n) maksimalnu neto snagu.

**▼ M1**

2. Detaljni podaci iz točke 1. uzimaju se iz potvrde o sukladnosti za dotičan osobni automobil ili su dosljedni potvrdi o sukladnosti koju je izdao proizvođač dotičnog osobnog automobila. Ako se ne upotrebljava potvrda o sukladnosti, države članice donose potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajuću točnost u postupku praćenja. Ako su u potvrdi o sukladnosti navedene i najmanja i najveća masa automobila, ili njegove vrijednosti otiska iz točke 1. podtočke (i) države članice za potrebe ove Uredbe primjenjuju samo brojku koja se odnosi na najveću težinu. U slučaju vozila s dva goriva (benzin/plin) za koje su u potvrdama o sukladnosti navedene vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za obje vrste goriva, države članice primjenjuju samo brojku koja je izmjerena za plin.
3. Države članice za svaku kalendarsku godinu određuju:
  - (a) izvore korištene za prikupljanje detaljnih podataka iz točke 1.;
  - (b) ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu EZ homologaciji tipa;
  - (c) ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih osobnih automobila;



**▼ M1**

- (d) ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila s nacionalnom homologacijom za male serije;
- (e) postotak svih crpki za gorivo na njihovom državnom području koje isporučuju gorivo E85.

**DIO B — Metodologija za određivanje podataka za praćenje CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile**

Podaci za praćenje koje države članice trebaju odrediti u skladu s dijelom A točkama 1. i 3. određuju se u skladu s metodologijom u ovom dijelu.

## 1. Broj novoregistriranih osobnih automobila

Države članice utvrđuju broj novoregistriranih osobnih automobila na svojem državnom području, u dotičnoj godini praćenja, raspoređeno na broj vozila koja podliježu EZ homologaciji tipa, pojedinačnim homologacijama i nacionalnim homologacijama za male serije.

## 2. Raspodjela novih osobnih automobila na temelju izvedbe

Za svaku izvedbu svake varijante svakog tipa novog osobnog automobila bilježi se broj novoregistriranih osobnih automobila i detaljni podaci navedeni u dijelu A točki 1.

3. Crpke za gorivo na njihovom državnom području koje isporučuju gorivo E85 navode se u skladu s člankom 6. Uredbe Komisije (EU) br. 1014/2010 <sup>(1)</sup>**DIO C — Obrazac za dostavu podataka**

Za svaku godinu, države članice dostavljaju izvješće s podacima iz dijela A točaka 1. i 3. u sljedećem obliku:

Zbirni podaci koji obuhvaćaju opće informacije navedene u dijelu A točki 3.:

Država članica <sup>(1)</sup>	
Godina	
Izvor podataka	
Ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila koji podliježu EZ homologaciji tipa	
Ukupan broj novih registracija novih pojedinačno homologiranih osobnih automobila	
Ukupan broj novih registracija novih osobnih automobila s nacionalnom homologacijom za male serije	
Postotak svih crpki za gorivo na njihovom državnom području koje isporučuju gorivo E85 u skladu s člankom 6. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 1014/2010	

<sup>(1)</sup> SL L 293, 11.11.2010., str. 15.

**▼M1**

Ukupan broj crpki za gorivo koje isporučuju gorivo E85 ako omjer tih crpki prelazi 30 % svih crpki za gorivo, u skladu s člankom 6. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 1014/2010	
--	--

(<sup>1</sup>) ISO 3166-1 alpha-2 kodovi uz iznimku Grčke i Ujedinjene Kraljevine za koje kodovi glase „EL” odnosno „UK”.

▼ **M1**

Detaljni podaci navedeni u dijelu A točki 1.:

Godina	Naziv proizvođača Standardna denominacija EU-a	Naziv proizvođača Standardna denominacija	Naziv proizvođača Denominacija prema nacionalnom registru	Broj homologacije tipa i njezinog proširenja	Tip	Varijanta	Izvedba	Marka	Trgovački naziv	Kategorija homologiranog vozila	Ukupan broj novih registracija	Masa (kg)	Specifične emisije CO <sub>2</sub> (g/km)	Meduosovinski razmak (mm)	Razmak između kotača na upravljačkoj osovini (mm)	Razmak između kotača na drugoj osovini (mm)	Vrsta goriva <sup>(1)</sup>	Režim goriva <sup>(1)</sup>	Radni obujam motora (cm <sup>3</sup> )	Potrošnja električne energije (Wh/km)	Šifra inovativne tehnologije ili skupine inovativnih tehnologija <sup>(2)</sup>	Smanjenje emisija putem inovativnih tehnologija (g/km) <sup>(2)</sup>	► <b>M2</b> Maksimalna neto snaga (kW) ◄	
Godina 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Br.hom. 1	Tip 1	Varijanta 1	Izvedba 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Godina 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Br.hom. 1	Tip 1	Varijanta 1	Izvedba 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Godina 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Br.hom. 1	Tip 1	Varijanta 2	Izvedba 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Godina 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Proizv. 1	Br.hom. 1	Tip 1	Varijanta 2	Izvedba 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

<sup>(1)</sup> U skladu s člankom 6.

<sup>(2)</sup> U skladu s člankom 12.