UREDBA (EU) 2023/851 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 19. travnja 2023.

o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije

(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 nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([2]),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([3]),

budući da:

(1) Pariški sporazum ([4]), donesen 12. prosinca 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC) („Pariški sporazum"), stupio je na snagu 4. studenoga 2016. Stranke Pariškog sporazuma dogovorile su se da će zadržati povišenje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju te da će ulagati napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Ta obveza ojačana je donošenjem, u sklopu UNFCCC-a, Klimatskog pakta iz Glasgowa od 13. studenoga 2021., u kojem je Konferencija stranaka UNFCCC-a, koja služi kao sastanak stranaka Pariškog sporazuma, prepoznala da će učinci klimatskih promjena biti znatno manji pri povišenju temperature od 1,5 °C u odnosu na povišenje od 2 °C i odlučila uložiti napore u ograničavanje povišenja temperature na 1,5 °C.

(2) Suočavanje s izazovima u području klime i okoliša te ispunjavanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu („europski zeleni plan"). Europski parlament pozvao je u svojoj Rezoluciji od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu ([5]) na to da se nužan prelazak na klimatski neutralno društvo ostvari najkasnije do 2050. te je u svojoj Rezoluciji od 28. studenoga 2019. o klimatskoj i okolišnoj krizi proglasio stanje klimatske i okolišne krize ([6]). Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.

(3) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se nastoji preobraziti Uniju u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim

([1]) SL C 194, 12.5.2022., str. 81.
([2]) SL C 270, 13.7.2022., str. 38.
([3]) Stajalište Europskog parlamenta od 14. veljače 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 28. ožujka 2023.
([4]) SL L 282, 19.10.2016., str. 4.
([5]) SL C 270, 7.7.2021., str. 2.
([6]) SL C 232, 16.6.2021., str. 28.

gospodarstvom te dinamičnim industrijama koje će zadržati vodeći svjetski položaj u njihovu pripadajućem području i ulogu globalnih pokretača inovacija, uz istodobno osiguravanje visoko plaćenih kvalitetnih radnih mjesta u Uniji. Europskim zelenim planom također se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. U tom smislu Osmim programom djelovanja za okoliš do 2030., utvrđenom u Odluci (EU) 2022/591 Europskog parlamenta i Vijeća ([7]), jača se cilj ubrzanja zelene tranzicije na klimatski neutralno, održivo, netoksično, resursno učinkovito, otporno i konkurentno kružno gospodarstvo, utemeljeno na obnovljivoj energiji, na pravedan i uključiv način te cilj zaštite, obnove i unaprjeđenja stanja okoliša, uz podupiranje i nadogradnju skupa mjera i inicijativa najavljenih u okviru europskog zelenog plana. Istodobno tranzicija različito utječe na žene i muškarce, a posebno utječe na pojedine skupine u nepovoljnom položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Osim toga, tranzicija će različito utjecati na različite regije Unije, posebice na regije u strukturno nepovoljnom položaju, rubne regije i najudaljenije regije. Stoga se mora osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

(4) U ažuriranom nacionalno utvrđenom doprinosu dostavljenom tajništvu UNFCCC-a 17. prosinca 2020., Unija se obvezala da će do 2030. smanjiti emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.

(5) Donošenjem Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća ([8]) Unija je u zakonodavstvo unijela cilj smanjenja emisija na nultu neto razinu najkasnije do 2050. i cilj ostvarivanja negativnih emisija nakon toga. U toj se uredbi utvrđuje i obvezujući cilj Unije u pogledu domaćeg smanjenja neto emisija stakleničkih plinova (emisija nakon što se odbije uklanjanje) do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990.

(6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da doprinesu postizanju tih smanjenja emisija. Prometni sektor jedini je sektor u kojemu su od 1990. emisije u porastu. To uključuje cestovni prijevoz lakim i teškim vozilima, koji čini više od 70 % ukupnih emisija iz prometa. Kako bi se postigla klimatska neutralnost, do 2050. potrebno je smanjiti emisije iz prometa za 90 %.

(7) U digitalnoj i zelenoj tranziciji trebalo bi uzeti u obzir i važnost socijalne dimenzije kako bi se osigurala cjenovno pristupačna i dostupna mobilnost za sve, posebno za radnike koji putuju na posao, a koji nemaju pristup kvalitetnom javnom prijevozu ili drugim rješenjima u pogledu mobilnosti. Očekuje se da će se ambicioznijim standardnim vrijednostima za CO_2 za osobne automobile i laka gospodarska vozila ubrzati prihvaćanje vozila s nultim emisijama, povećati njihova cjenovna pristupačnost i ujedno ubrzati dekarbonizacija tržišta rabljenih vozila u svim segmentima, uz veće koristi za potrošače s niskim i srednjim dohotkom. Pri donošenju tih standardnih vrijednosti važno je ujedno uzeti u obzir znatne gospodarske i socijalne posljedice digitalne i zelene tranzicije i potrebu za očuvanjem radnih mjesta i konkurentnosti industrije Unije.

(8) Mjere utvrđene u ovoj Uredbi potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova, kao i za smanjenje ovisnosti Unije o uvoznim fosilnim gorivima. Od ključne je važnosti da Komisija surađuje s državama članicama i dionicima iz industrije u cilju osiguravanja lanca opskrbe kritičnim sirovinama potrebnima za vozila s nultim i niskim emisijama. Time će se ujedno poduprijeti konkurentnost industrije Unije i ojačati strateška autonomija Unije.

([7]) Odluka (EU) 2022/591 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o Općem programu djelovanja Unije za okoliš do 2030. (SL L 114, 12.4.2022., str. 22.).

([8]) 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.).

(9) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990., potrebno je postrožiti zahtjeve u pogledu smanjenja utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća ([9]) i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Također treba utvrditi jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se doprinijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. Bez ambicioznih mjera za smanjenja emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija.

(10) Postroženi zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO_2 trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije i istodobno donijeti koristi potrošačima i građanima u smislu kvalitete zraka, ojačane energetske sigurnosti i učinkovitosti i povezanih ušteda energije te osigurati očuvanje inovacija u vrijednosnom lancu u automobilskom sektoru. U globalnom kontekstu vrijednosni lanac Unije u automobilskom sektoru mora biti vodeći akter u tranziciji na mobilnost s nultom stopom emisija koja je u tijeku. Postroženi standardi u pogledu smanjenja emisija CO_2 tehnološki su neutralni u ostvarivanju ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park za koje se utvrđuju. Za ostvarivanje ciljne vrijednosti od nula emisija za cijeli vozni park dostupne su i bit će i dalje dostupne različite tehnologije. Vozila s nultim emisijama trenutačno obuhvaćaju električna vozila na baterije, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, koja obuhvaćaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje, i dalje mogu imati ulogu na putu tranzicije. U tom je kontekstu važno osigurati točne i potpune podatke o vrijednostima emisija tih hibridnih vozila na punjenje.

(11) Slijedom savjetovanja s dionicima Komisija će izraditi prijedlog za registraciju, nakon 2035., vozilâ s pogonom isključivo na CO_2 neutralna goriva u skladu s pravom Unije, izvan područja primjene standarda za vozni park i u skladu s ciljem klimatske neutralnosti Unije.

(12) U tom bi kontekstu nove postrožene ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO_2 za razdoblje od 2030. nadalje trebalo utvrditi i za nova osobna vozila i za nova laka gospodarska vozila. Te bi ciljne vrijednosti trebalo utvrditi na razini kojom će se dati snažan signal za ubrzanje prihvaćanja vozila s nultim emisijama na tržištu Unije i za poticanje inovacija povezanih s tehnologijama s nultim emisijama na troškovno učinkovit način.

(13) Tehnološke inovacije preduvjet su za dekarbonizaciju mobilnosti u Uniji te bi ih stoga trebalo poduprijeti. Već su dostupna znatna financijska sredstva za inovacije u ekosustavu mobilnosti u okviru različitih Unijinih instrumenata financiranja, posebno Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor Europa uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/695 Europskog parlamenta i Vijeća ([10]), programa InvestEU uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/523 Europskog parlamenta i Vijeća ([11]), Europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, inovacijskog fonda uspostavljenog Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([12]) i Mehanizma za oporavak i otpornost uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća ([13]). Unija i države članice trebale bi nastaviti sa svojim naporima na podupiranju javnih i privatnih ulaganja u istraživanja i inovacije u području europske automobilske industrije, među ostalim putem inicijativa kojima se promiče sinergija u automobilskom sektoru, kao što je Europski savez za baterije. Tim će se naporima, zajedno s jasnim regulatornim signalima, poduprijeti i potaknuti odluke o ulaganjima proizvođačâ, zadržati europsko vodstvo u području tehnologije u tom sektoru, pomoći u razvoju industrijske izvrsnosti u području tehnologija budućnosti u Uniji i osigurati dugoročna održivost i konkurentnost njezine industrijske baze.

([9]) Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 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.).

([10]) Uredba (EU) 2021/695 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. travnja 2021. o uspostavi Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor Europa, o utvrđivanju pravila za sudjelovanje i širenje rezultata te o stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1290/2013 i (EU) br. 1291/2013 (SL L 170, 12.5.2021., str. 1.).

([11]) Uredba (EU) 2021/523 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. ožujka 2021. o uspostavi programa InvestEU i izmjeni Uredbe (EU) 2015/1017 (SL L 107, 26.3.2021., str. 30.).

([12]) Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

([13]) Uredba (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. veljače 2021. o uspostavi Mehanizma za oporavak i otpornost (SL L 57, 18.2.2021., str. 17.).

(14) Ciljne vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima emisija CO_2 trebale bi biti popraćene strategijom Unije za suočavanje s izazovima koji proizlaze iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezanih tehnologija, uzimajući pritom u obzir posebnosti svake države članice, kao i iz potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u tom sektoru te gospodarske diversifikacije i preinake aktivnosti, uz očuvanje razine zaposlenosti u automobilskoj industriji u Uniji. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti utjecaju koji će ta tranzicija imati na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) duž lanca opskrbe u automobilskom sektoru te na pogođene regije i zajednice koje bi mogle biti u ranjivijem položaju zbog prisutnosti intenzivne automobilske industrije. Prema potrebi trebalo bi razmotriti financijsku potporu na razini Unije i na razini država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, među ostalim putem Europskog socijalnog fonda plus uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/1057 Europskog parlamenta i Vijeća ([14]), Fonda za pravednu tranziciju uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/1056 Europskog parlamenta i Vijeća ([15]), inovacijskog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost i drugih instrumenata u sklopu višegodišnjeg financijskog okvira utvrđenog u Uredbi Vijeća (EU, Euratom) 2020/2093 ([16]) te Instrumenta Europske unije za oporavak uspostavljenog Uredbom Vijeća (EU) 2020/2094 ([17]), u skladu s pravilima o državnim potporama, kao i putem drugih dostupnih financijskih instrumenata, kao što su instrumenti Europske investicijske banke.

U Komunikaciji Komisije od 18. veljače 2022. o Smjernicama o državnim potporama za klimu, zaštitu okoliša i energiju za 2022. državama članicama omogućuje se da podrže poduzeća u dekarbonizaciji njihovih procesa proizvodnje i uvođenju zelenijih tehnologija u kontekstu Komunikacije Komisije od 5. svibnja 2021. naslovljene „Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe” („ažurirana nova industrijska strategija”). Preporuka Vijeća od 16. lipnja 2022. ([18]) važan je alat kojim države članice pristupaju rješavanju aspekata zapošljavanja i socijalnih aspekata pravedne tranzicije prema klimatski neutralnom gospodarstvu. Komisija bi trebala istražiti dodatne mogućnosti za podupiranje te tranzicije, a posebno za ublažavanje negativnih učinaka te tranzicije na zapošljavanje u automobilskom sektoru.

(15) Kako bi se utvrdili eventualni nedostaci u financiranju za osiguravanje pravedne tranzicije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, s posebnim naglaskom na MSP-ovima i regijama koje su najviše pogođene tranzicijom prema klimatski neutralnom gospodarstvu, Komisija bi do 31. prosinca 2025., na datum podnošenja prvog izvješća o napretku i nadovezujući se na tekuće inicijative, kao što su način tranzicije za ekosustav mobilnosti i Savez automobilskih regija u okviru Odbora regija, trebala u suradnji s državama članicama, regijama i lokalnim tijelima te svim relevantnim dionicima predstaviti izvješće s analizom u kojoj se utvrđuju takvi nedostaci u financiranju. Tom bi se izvješću, prema potrebi, trebali priložiti prijedlozi za odgovarajuće financijske mjere za zadovoljavanje utvrđenih potreba.

(16) U ažuriranoj novoj industrijskoj strategiji predviđa se zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih puteva za tranziciju u partnerstvu s industrijom, tijelima javne vlasti, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti puteve za tranziciju za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju vrijednosnog lanca u automobilskom sektoru, među ostalim osiguravanjem kontinuiteta socijalnog dijaloga kojim se povezuju taj sektor i njegovi dionici, uz potpunu transparentnost. U okviru tog puta trebalo bi osobito voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i o savjetovanju sa socijalnim partnerima, među ostalim i o savjetovanju koje provode države članice. Taj put trebao bi se također temeljiti na Komunikaciji Komisije od 1. srpnja 2020. naslovljenoj „Program vještina za Europu za održivu konkurentnost, socijalnu pravednost i otpornost”, koja uključuje inicijative kao što je „Pakt za vještine” radi mobilizacije privatnog sektora i drugih dionika u cilju usavršavanja i prekvalifikacije europske radne snage s obzirom na zelenu i digitalnu tranziciju. U okviru tog puta također bi trebalo uzeti u obzir odgovarajuće mjere i poticaje na razini Unije i na razini država članica za povećanje cjenovne pristupačnosti vozila s nultim emisijama. Napredak postignut u okviru tog sveobuhvatnog puta za tranziciju za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koje podnosi Komisija.

([14]) Uredba (EU) 2021/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o uspostavi Europskog socijalnog fonda plus (ESF+) i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1296/2013 (SL L 231, 30.6.2021., str. 21.).

([15]) Uredba (EU) 2021/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o uspostavi Fonda za pravednu tranziciju (SL L 231, 30.6.2021., str. 1.).

([16]) Uredba Vijeća (EU, Euratom) 2020/2093 od 17. prosinca 2020. kojom se utvrđuje višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027. (SL L 433 I, 22.12.2020., str. 11.)

([17]) Uredba Vijeća (EU) 2020/2094 od 14. prosinca 2020. o uspostavi Instrumenta Europske unije za oporavak radi potpore oporavku nakon krize uzrokovane bolešću COVID-19 (SL L 433 I, 22.12.2020., str. 23.).

([18]) Preporuka Vijeća 2022/C 243/04 od 16. lipnja 2022. o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti (SL C 243, 27.6.2022., str. 35.).

U tom izvješću o napretku trebalo bi, među ostalim, razmotriti napredak u uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u segmentu lakih gospodarskih vozila, kao i mjere na razini Unije, na razini država članica i na lokalnoj razini za olakšavanje prelaska država članica na laka vozila s nultim emisijama, razvoj u vezi s njihovim cijenama i energetskom učinkovitosti, razvoj u vezi s alternativnim gorivima te napredak u uvođenju javne i privatne infrastrukture za punjenje i opskrbu koji treba utvrditi u uredbi Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća („uredba o infrastrukturi za alternativna goriva”) i u preinaci Direktive 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([19]), potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodnu konkurentnost, ulaganja u vrijednosni lanac u automobilskom sektoru, te usavršavanje i prekvalifikaciju radnika te preinaku aktivnosti, posebice u MSP-ovima. Izvješće o napretku trebalo bi se također temeljiti na dvogodišnjim izvješćima o napretku koje države članice podnose na temelju uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima prilikom izrade izvješća o napretku, među ostalim o rezultatima socijalnog dijaloga. Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izglede za cjenovno pristupačnu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga u svojem izvješću o napretku trebala pratiti napredak u području inovacija u tom sektoru.

(17) Kako bi se zaštitili okoliš i zdravlje građana u svim državama članicama, važno je dekarbonizirati i postojeći vozni park. Tržište rabljenih vozila uzrokuje rizik od premještanja emisija CO_2 i onečišćenja zraka u manje gospodarski razvijene regije Unije. Kako bi se ubrzalo smanjenje emisija iz postojećeg voznog parka i ubrzao prelazak na promet s nultom stopom emisija, iznimno je važno poticati zamjenjivanje vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem električnim vozilima na baterije ili električnim vozilima s gorivnim ćelijama, među ostalim procjenjujući načine za olakšavanje uvođenja takvih rješenja u državama članicama.

(18) Kao što je navedeno u Komunikaciji Komisije od 18. svibnja 2022. naslovljenoj „Plan REPowerEU”, kako bi se povećale uštede energije i učinkovitost u prometnom sektoru te ubrzao prelazak na vozila s nultim emisijama, važno je povećati udio vozila s nultim emisijama u javnim voznim parkovima i voznim parkovima poduzeća koji su iznad određene veličine. U tu svrhu Komunikacija Komisije od 18. listopada 2022. naslovljena „Program rada Komisije za 2023.” sadržava inicijativu za ekologizaciju korporativnih voznih parkova. Pri predlaganju te inicijative Komisija bi trebala osigurati jednake uvjete i izbjeći fragmentaciju unutarnjeg tržišta.

(19) Kako bi se promicalo prihvaćanje vozila koja troše manje energije, Komisija bi trebala istražiti učinke utvrđivanja minimalnih pragova energetske učinkovitosti za nove automobile s nultim emisijama i laka gospodarska vozila s nultim emisijama koji se stavljaju na tržište Unije.

(20) Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a treba upotpuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu koju treba utvrditi u uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva i u preinaci Direktive 2010/31/EU. U tom je kontekstu od ključne važnosti da se nastave i povećaju ulaganja u uvođenje potrebne infrastrukture. Istodobno je iznimno važno osigurati brzo uvođenje energije iz obnovljivih izvora, kako je predviđeno u Direktivi (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća ([20]).

(21) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti u prilagodbi njihovih voznih parkova tijekom vremena kako bi prelaskom na vozila s nultim emisijama upravljali na troškovno učinkovit način, čime se podupire njihova konkurentnost i stvaraju temelji za daljnje inovacije. Stoga je primjereno zadržati pristup u kojemu se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima od pet godina.

([19]) Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskoj učinkovitosti zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).

([20]) 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.).

(22) Uz strože ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2030. nadalje proizvođači će morati na tržište Unije staviti znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja djelotvornosti Uredbe (EU) 2019/631. Stoga bi od 1. siječnja 2030. trebalo ukloniti poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama. Prije tog datuma, pa stoga i cijelo ovo desetljeće, poticajnim mehanizmom za vozila s nultim i niskim emisijama i dalje će se podržavati uvođenje vozila sa stopom emisija od nula do 50 g CO_2/km, uključujući električna vozila na baterije, električna vozila s gorivnim ćelijama koja upotrebljavaju vodik i učinkovita hibridna vozila na punjenje. Međutim, referentne vrijednosti za vozila s nultim i niskim emisijama trebalo bi revidirati kako bi se u obzir uzelo brže prihvaćanje vozila s nultim emisijama na tržištu Unije. Nakon 1. siječnja 2030. hibridna vozila na punjenje i dalje će se uzimati u obzir za ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a koje su proizvođači obvezni ispuniti.

(23) Olakšice za eko-inovacije koje mogu zatražiti proizvođači trenutačno su ograničene na 7 g CO_2/km. To bi ograničenje trebalo prilagoditi naniže u skladu s razinama ciljnih vrijednosti kako bi se osigurao uravnotežen omjer razine tog ograničenja u odnosu na prosječne specifične emisije CO_2 proizvođačâ.

(24) Provedba standardnih vrijednosti emisija CO_2 usko je povezana s provedbom zakonodavstva o homologaciji. Nakon stavljanja izvan snage i zamjene Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([21]) 1. rujna 2020. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća ([22]) primjereno je, kako bi se osigurala daljnja dosljednost tih dvaju skupova instrumenata, dodatno uskladiti definicije i ažurirati upućivanja u Uredbi (EU) 2019/631 s okvirnim zakonodavstvom o homologaciji.

(25) Napor za smanjenje emisija potreban kako bi se postigle ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a raspodijeljen je među proizvođačima upotrebom krivulje graničnih vrijednosti koja se temelji na prosječnoj masi novih vozila cijelog voznog parka EU-a i novog voznog parka proizvođača. Iako je primjereno zadržati taj mehanizam, potrebno je spriječiti situaciju u kojoj bi zbog strožih ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a ciljna vrijednost specifičnih emisija određena za proizvođača postala negativna. Zbog toga je potrebno pojasniti da bi u slučaju nastanka takve situacije ciljnu vrijednost specifičnih emisija trebalo utvrditi na razini 0 g CO_2/km.

(26) Vrijednosti koje se upotrebljavaju za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača temelje se na podacima zabilježenima u dokumentaciji o homologaciji i u certifikatima o sukladnosti dotičnih vozila. Kako bi standardne vrijednosti emisija CO_2 bile djelotvorne, ključno je da podaci koji se upotrebljavaju u te svrhe budu točni. Međutim, ako se u podacima ipak utvrde pogreške, možda na temelju zakonodavstva o homologaciji neće biti moguće ispraviti dokumentaciju o homologaciji ili certifikate o sukladnosti koji su već izdani u slučaju da su podaci koji se odnose na homologaciju prestali biti valjani. U takvim bi situacijama Komisija trebala imati ovlast da od relevantnih homologacijskih tijela ili, ako je primjenjivo, proizvođača zatraži da izdaju izjavu o ispravku na temelju koje se mogu ispraviti vrijednosti upotrijebljene za određivanje uspješnosti proizvođača u ispunjavanju njihovih ciljnih vrijednosti.

(27) Izvješćivanje o podacima o vozilima kategorija M_2 (autobusi) i N_2 (kamioni srednje veličine) obuhvaćeno je područjem primjene Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća ([23]) pa je stoga primjereno ukloniti taj zahtjev u vezi s izvješćivanjem iz Uredbe (EU) 2019/631.

([21]) Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

([22]) Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, 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.).

([23]) Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO_2 i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

(28) S obzirom na povećan ukupan cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, zahtjeve u pogledu smanjenja trebalo bi uskladiti za sve proizvođače na tržištu Unije, osim za one proizvođače koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Stoga bi od 1. siječnja 2036. trebalo ukloniti mogućnost da proizvođači odgovorni za između 1 000 i 10 000 osobnih automobila ili između 1 000 i 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od svojih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.

(29) Radi osiguravanja pravne jasnoće i dosljednosti s aktualnom praksom, primjereno je pojasniti da bi se prilagodbe vrijednosti M_0 i TM_0 trebale provesti delegiranim aktima kojima se mijenja Prilog I. Uredbi (EU) 2019/631 umjesto delegiranim aktima kojima se dopunjuje ta uredba.

(30) Napredak ostvaren na temelju Uredbe (EU) 2019/631 u postizanju ciljnih vrijednosti smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati 2026. Pri tom bi preispitivanju trebalo razmotriti sve aspekte iz dvogodišnjeg izvješćivanja.

(31) Nekoliko država članica objavilo je planove za ubrzanje uvođenja vozila s nultim emisijama i utvrdilo datume za postupno ukidanje novih osobnih automobila s emisijama CO_2 i novih lakih gospodarskih vozila s emisijama CO_2 prije 2035. Komisija bi trebala utvrditi mogućnosti za olakšavanje te tranzicije i razmotriti potrebu za dodatnim mjerama u skladu s takvim planovima.

(32) Mogućnost dodjele prihoda od premija za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu ocijenjena je kako se to zahtijeva na temelju članka 15. stavka 5. Uredbe (EU) 2019/631, 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 premija za prekomjerne emisije i dalje trebao smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/631.

(33) Važno je na razini Unije procijeniti emisije CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa lakih vozila. U tu bi svrhu Komisija trebala izraditi metodologiju za procjenu emisija CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa lakih vozila koja se stavljaju na tržište Unije i za dosljedno izvješćivanje o podacima o tim emisijama.

(34) Kako bi se utvrdila zajednička metodologija Unije za procjenu emisija CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i za dosljedno izvješćivanje o podacima o tim emisijama te kako bi se osiguralo da se izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za proizvođače odgovorne za emisije CO_2 višestupanjskih lakih gospodarskih vozila može prilagoditi da bi se u obzir uzele promjene u postupku za određivanje emisija CO_2 i masa takvih vozila, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s dopunom Uredbe (EU) 2019/631 utvrđivanjem takve zajedničke metodologije Unije odnosno u vezi s izmjenom, prema potrebi, formula za izračun utvrđenih u dijelu B Priloga I. toj uredbi. 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 o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ([24]). 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.

(35) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno postroživanje zahtjevâ u pogledu smanjenja emisija CO2 i za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega i učinaka on na bolji način može 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 tog cilja.

(36) Uredbu (EU) 2019/631 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

([24]) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) 2019/631 mijenja se kako slijedi:

1. članak 1. mijenja se kako slijedi:

   (a) stavak 5. mijenja se kako slijedi:

      i. u točki (a) brojčani podatak „37,5 %” zamjenjuje se brojčanim podatkom „55 %”;

      ii. u točki (b) brojčani podatak „31 %” zamjenjuje se brojčanim podatkom „50 %”;

   (b) umeće se sljedeći stavak:

      „5.a Od 1. siječnja 2035. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a:

         (a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila, ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 100 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela A Priloga I.;

         (b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila, ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 100 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela B Priloga I.”;

   (c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

      „6. Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. primjenjuje se referentna vrijednost za vozila s nultim i niskim emisijama jednaka 25 %-tnom udjelu voznog parka novih osobnih automobila i 17 %-tnom udjelu voznog parka novih lakih gospodarskih vozila u skladu s točkom 6.3. dijela A Priloga I. odnosno točkom 6.3. dijela B Priloga I.”;

   (d) stavak 7. briše se;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

   (a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

      i. u točki (a) riječi „u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuju se riječima „u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858”;

      ii. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

         „(b) vozila kategorije N_1, kako je definirana u članku 4. stavku 1. točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858 i koja je obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EZ) br. 715/2007 (‚laka gospodarska vozila’), koja se prvi put registriraju u Uniji i koja prethodno nisu bila registrirana izvan Unije (‚nova laka gospodarska vozila’); u slučaju vozila s nultim emisijama kategorije N s referentnom masom većom od 2 610 kg ili 2 840 kg, ovisno o slučaju, ona se od 1. siječnja 2025. za potrebe ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2018/858 i Uredbu (EZ) br. 715/2007 računaju kao laka gospodarska vozila koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ako je prekomjerna referentna masa isključivo posljedica mase sustava za pohranu energije.”;

   (b) u stavku 3. riječi „u točki 5. dijela A Priloga II. Direktivi 2007/46/EZ” zamjenjuju se riječima „u točki 5. dijela A Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858”;

3. u članku 3. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

   (a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

      „1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Uredbe (EU) 2018/858. Primjenjuju se i sljedeće definicije:”;

   (b) točke od (b) do (g) te točke (i) i (n) brišu se;

4. u članku 4. stavku 1. dodaje se sljedeći podstavak:

   „Za potrebe prvog podstavka točke (c), ako je ciljna vrijednost specifičnih emisija utvrđena u skladu s točkom 6.3. dijela A Priloga I. ili točkom 6.3. dijela B Priloga I. negativna, ciljna vrijednost specifičnih emisija iznosi 0 g/km.”;

5. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„6.a Ako Komisija utvrdi da se privremeni podaci koje su države članice dostavile u skladu sa stavkom 2. ili podaci o kojima su obavijestili proizvođači u skladu sa stavkom 5. temelje na netočnim podacima u dokumentaciji o homologaciji ili u certifikatima o sukladnosti, Komisija obavješćuje homologacijsko tijelo ili, ako je primjenjivo, proizvođača i traži od homologacijskog tijela ili, ako je primjenjivo, proizvođača da izda izjavu o ispravku u kojoj se navode ispravljeni podaci. Izjava o ispravku šalje se Komisiji, a ispravljeni se podaci upotrebljavaju za izmjenu privremenih izračuna iz stavka 4.”;

(b) stavci 10. i 11. brišu se;

6. umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.a

Emisije CO_2 tijekom životnog ciklusa

1. Komisija do 31. prosinca 2025. objavljuje izvješće u kojem se utvrđuje metodologija za procjenu emisija CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila koji se stavljaju na tržište Unije i za dosljedno izvješćivanje o tim podacima. Komisija to izvješće podnosi Europskom parlamentu i Vijeću.

2. Komisija do 31. prosinca 2025. donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. kako bi dopunila ovu Uredbu utvrđivanjem zajedničke metodologije Unije za procjenu emisija CO_2 tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i za dosljedno izvješćivanje o tim podacima.

3. Proizvođači od 1. lipnja 2026. mogu na dobrovoljnoj osnovi Komisiji dostavljati podatke o emisijama CO_2 tijekom životnog ciklusa za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila primjenjujući metodologiju iz stavka 2.”;

7. članak 10. mijenja se kako slijedi:

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

„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. i koje su primjenjive do kalendarske godine 2035., uključujući tu kalendarsku godinu, može se odobriti.”;

(b) u stavku 4. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„4. Zahtjev za odstupanje od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s točkama od 1. do 4. i točkom 6.3. dijela A Priloga I. može za godine do kalendarske godine 2028. i uključujući tu kalendarsku godinu podnijeti proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za između 10 000 i 300 000 novih osobnih automobila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini.”;

8. u članku 11. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Na zahtjev dobavljača ili proizvođača razmatraju se uštede CO_2 koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija (‚paketi inovativnih tehnologija’).

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

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača može biti do:

— 7 g CO_2/km do 2024.,

— 6 g CO_2/km od 2025. do 2029.,

— 4 g CO_2/km od 2030. do 2034. i uključujući 2034.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene ove Uredbe prilagođavanjem naniže vrijednosti ograničenja iz trećeg podstavka ovog stavka s učinkom od 2025. nadalje, kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj i istodobno osigurao uravnotežen omjer razine tog ograničenja u odnosu na prosječne specifične emisije CO_2 proizvođačâ.”;

9. u članku 12. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Kako bi se spriječilo povećavanje razlike u odnosu na stvarne emisije, Komisija najkasnije 1. lipnja 2023. procjenjuje kako se podaci o stvarnoj potrošnji goriva i energije koji se prikupljaju na temelju Provedbene uredbe Komisije (EU) 2021/392 (*) mogu upotrijebiti da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO_2 i potrošnje goriva ili energije vozila utvrđene na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007 ostanu reprezentativne za stvarne emisije tijekom vremena za svakog proizvođača.

Komisija od 2021. i nadalje prati kako se razlika iz prvog podstavka mijenja i svake godine izvješćuje o tome te, čim bude dostupno dovoljno podataka, ali najkasnije 31. prosinca 2026., objavljuje izvješće u kojem se utvrđuje metodologija za mehanizam prilagodbe prosječnih specifičnih emisija CO_2 proizvođača od 2030. upotrebljavajući stvarne podatke prikupljene na temelju Provedbene uredbe (EU) 2021/392 i u kojem se procjenjuje izvedivost takvog mehanizma.

Komisija to izvješće podnosi Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga za uspostavu takvog mehanizma.

_____

(*) Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 od 4. ožujka 2021. o praćenju podataka koji se odnose na emisije CO_2 osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i izvješćivanju o njima u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage provedbenih uredbi Komisije (EU) br. 1014/2010, (EU) br. 293/2012, (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153 (SL L 77, 5.3.2021., str. 8.).";

10. u članku 13. stavku 3. dodaje se sljedeća rečenica:

„Ako se podaci u dokumentaciji o homologaciji ne mogu ispraviti na temelju Uredbe (EU) 2018/858, odgovorno homologacijsko tijelo izdaje izjavu o ispravku s ispravljenim podacima i tu izjavu dostavlja Komisiji i uključenim stranama.";

11. u članku 14. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene Priloga I. kako je predviđeno u stavku 1. ovog članka.";

12. umeće se sljedeći članak:

„Članak 14.a

Izvješće o napretku

1. Komisija do 31. prosinca 2025. i svake dvije godine nakon toga podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se osobito prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama za olakšavanje pravedne tranzicije, među ostalim s pomoću financijskih sredstava.

2. Komisija u izvješću uzima u obzir sve čimbenike koji doprinose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. uključujući:

(a) napredak u uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u segmentu lakih gospodarskih vozila, kao i mjere na razini Unije, na razini država članica i na lokalnoj razini za olakšavanje prelaska država članica na laka vozila s nultim emisijama;

(b) napredak u energetskoj učinkovitosti i cjenovnoj pristupačnosti vozila s nultim i niskim emisijama;

(c) učinke na potrošače, posebno na kućanstva s niskim i srednjim dohotkom, među ostalim i na cijene električne energije;

(d) analizu tržišta rabljenih vozila;

(e) potencijalni doprinos u smislu ušteda CO_2 koje bi imale dodatne mjere usmjerene na smanjenje prosječne starosti, a time i emisija voznog parka lakih vozila, kao što su mjere za potporu postupnom uklanjanju starijih vozila na društveno pravedan i okolišno prihvatljiv način;

(f) učinke na zapošljavanje u automobilskom sektoru, posebno na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) i djelotvornost mjera za potporu prekvalifikaciji i usavršavanju radne snage;

(g) djelotvornost postojećih financijskih mjera i potrebu za daljnjim mjerama, uključujući odgovarajuće financijske mjere, na razini Unije, razini država članica ili lokalnoj razini kako bi se osigurala pravedna tranzicija i ublažili negativni socioekonomski učinci, posebno u najpogođenijim regijama i zajednicama;

(h) napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte za daljnje olakšavanje gospodarski održive i društveno pravedne tranzicije na cestovnu mobilnost s nultim emisijama;

(i) napredak u uvođenju javne i privatne infrastrukture za punjenje i opskrbu, uključujući napredak na temelju uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva te stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća i preinake Direktive 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća (*);

(j) potencijalni doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva, uključujući sintetička goriva, postizanju klimatske neutralne mobilnosti;

(k) emisije tijekom životnog ciklusa novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila koji se stavljaju na tržište, o kojima je izviješćeno u skladu s člankom 7.a;

(l) učinak ove Uredbe na postizanje ciljeva država članica na temelju Uredbe (EU) 2018/842 i preinake Direktive 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (**).

3. Na datum podnošenja prvog izvješća o napretku iz stavka 1. Komisija u suradnji s državama članicama i svim relevantnim dionicima također podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću koje sadržava analizu kako bi se utvrdili eventualni nedostaci u financiranju za osiguravanje pravedne tranzicije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, pri čemu je poseban naglasak na MSP-ovima i regijama koje su najviše pogođene tranzicijom. Izvješću se, prema potrebi, prilažu prijedlozi za odgovarajuće financijske mjere za zadovoljavanje utvrđenih potreba.

(*) Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskim svojstvima zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).
(**) Direktiva 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu (SL L 152, 11.6.2008., str. 1.).";

13. članak 15. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija 2026. preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju dvogodišnjeg izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja. Komisija osobito procjenjuje napredak postignut na temelju ove Uredbe u ostvarivanju ciljnih vrijednosti smanjenja utvrđenih u članku 1. stavku 5.a, uzimajući u obzir tehnološki razvoj, među ostalim u pogledu hibridnih tehnologija na punjenje, i važnost gospodarski održive i socijalno pravedne tranzicije na mobilnost s nultom stopom emisija. Na temelju te procjene Komisija procjenjuje potrebu za preispitivanjem ciljnih vrijednosti utvrđenih u članku 1. stavku 5.a. Komisija također procjenjuje učinke utvrđivanja minimalnih pragova energetske učinkovitosti za nove osobne automobile s nultim emisijama i laka gospodarska vozila s nultim emisijama koji se stavljaju na tržište Unije.

Izvješću se prema potrebi prilaže prijedlog izmjena ove Uredbe.";

(b) stavci od 2. do 5. brišu se;

(c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Komisija do 31. prosinca 2024. preispituje Direktivu 1999/94/EZ uzimajući u obzir potrebu da se potrošačima pruže točne, pouzdane i usporedive informacije o potrošnji goriva i energije, emisijama CO_2 i emisijama onečišćujućih tvari za nove osobne automobile koji se stavljaju na tržište, među ostalim u stvarnim uvjetima, te ocjenjuje mogućnosti uvođenja oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO_2 za nova laka gospodarska vozila.

Preispitivanju se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.";

(d) dodaje se sljedeći stavak:

„9. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene formula utvrđenih u dijelu B Priloga I. ako su takve izmjene potrebne kako bi se uzeo u obzir postupak za višestupanjska vozila kategorije N_1 utvrđen u dijelu A Priloga III.";

14. članak 17. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. riječi „članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8." zamjenjuju se riječima „članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavaka 8. i 9.";

(b) u stavku 3. riječi „članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8." zamjenjuju se riječima „članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavaka 8. i 9.";

(c) u stavku 6. riječi „članka 7. stavka 8., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavka 8." zamjenjuju se riječima „članka 7. stavka 8., članka 7.a stavka 2., članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 4., članka 14. stavka 2. i članka 15. stavaka 8. i 9.";

15. Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Strasbourgu 19. travnja 2023.

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednica*
R. METSOLA	J. ROSWALL

PRILOG

Prilog I. Uredbi (EU) 2019/631 mijenja se kako slijedi:

1. dio A mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 6.1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2025. nadalje”;

(b) u točki 6.1.2. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2030. do 2034.”;

(c) dodaje se sljedeća točka:

„6.1.3. Ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2035} = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2021}1− faktor smanjenja$_{2035}$)

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2021}	kako je definirana u točki 6.0.;
faktor smanjenja$_{2035}$	kako je definiran u članku 1. stavku 5.a točki (a).”;

(d) u točki 6.2. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija”;

(e) točka 6.2.2. briše se;

(f) točka 6.3. zamjenjuje se sljedećom:

„6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. nadalje

6.3.1. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.:

ciljna vrijednost specifičnih emisija = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija · faktor ZLEV

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO_2 utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;
faktor ZLEV	(1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je vrijednost faktora ZLEV 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih osobnih automobila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao ZLEV$_{\text{specifični}}$ u skladu sa sljedećom formulom, podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO2} \bullet 0{,}7}{50}\right)$$

Za nove osobne automobile registrirane u državama članicama s udjelom vozila s nultim i niskim emisijama u njihovu voznom parku koji je manji od 60 % prosjeka Unije u 2017. i s manje od 1 000 novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017. (*), ZLEV$_{\text{specifični}}$ do 2029. i uključujući 2029. izračunava se u skladu sa sljedećom formulom:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifični}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO2} \bullet 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$$

Ako udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila u državi članici koji su registrirani u jednoj godini u razdoblju od 2025. do 2028. premašuje 5 %, ta država članica ne ispunjava uvjete za primjenu multiplikatora od 1,85 u narednim godinama;

x 25 % u razdoblju od 2025. do 2029.

6.3.2. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2030} + a_{2030} · (TM-TM_0)

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2030} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.2.;

a_{2030} $\dfrac{a_{2021} \bullet \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a a_{2030}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definiran u točki 6.2.1.

prosječne emisije_{2021} kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.

6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2035} + a_{2035} · (TM-TM_0)

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2035} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.3.;

a_{2035} $\dfrac{a_{2021} \bullet \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a2035}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$

pri čemu je:

a_{2021} kako je definiran u točki 6.2.1.

prosječne emisije_{2021} kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.

(*) Udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila određene države članice u 2017. izračunava se kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017., podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u istoj godini.";

2. dio B mijenja se kako slijedi:

(a) u točki 6.1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2025. nadalje";

(b) u točki 6.1.2. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2030. do 2034.";

(c) dodaje se sljedeća točka:

„6.1.3. Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2035} = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2021} · (1– faktor smanjenja_{2035})

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2021} kako je definirana u točki 6.0.;

faktor smanjenja_{2035} kako je definiran u članku 1. stavku 5.a točki (b).";

(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:

„6.2.2. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2030} + α · (TM-TM_0)

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2030} kako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.2.;

α a_{2030} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i a_{2021} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0;

pri čemu je:

a_{2030} $\frac{a_{2021} \bullet \text{ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2030}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$

a_{2021} kako je definiran u točki 6.2.1.

prosječne emisije_{2021} kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.”;

(e) dodaje se sljedeća točka:

„6.2.3. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2035} + α · (TM-TM_0)

pri čemu je:

ciljna vrijednost za cijeli voznikako je utvrđena u skladu s točkom 6.1.3.;
park EU-a_{2035}

α $a_{2035,L}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i $a_{2035,H}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0;

pri čemu je:

$a_{2035,L}$ $\frac{a_{2021} \bullet \text{ciljana vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2035}}{\text{prosječne emisije}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ $\frac{a_{2021}.\text{ciljana vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2035}}{\text{ciljana vrijednost za cijeli vozni park EU} - a_{2025}}$

prosječne emisije_{2021} kako su definirane u točki 6.2.1.

TM kako je definiran u točki 6.2.1.

TM_0 kako je definiran u točki 6.2.1.”;

(f) točka 6.3. zamjenjuje se sljedećom:

„6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. nadalje

6.3.1. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = (referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – ($ø_{\text{ciljne vrijednosti}}$ – ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a_{2025})) · faktor ZLEV

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO_2 utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;
$ø_{ciljne\ vrijednosti}$	prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.1., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
faktor ZLEV	(1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je vrijednost faktora ZLEV 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;

pri čemu je:

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih lakih gospodarskih vozila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao $ZLEV_{specifični}$ u skladu sa sljedećom formulom, podijeljen s ukupnim brojem novih lakih gospodarskih registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini:

$$ZLEV_{specifični} = 1 - \left(\frac{\textbf{specifične emisije CO2}}{50}\right)$$

x 17 % u razdoblju od 2025. do 2029.

6.3.2. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.

ciljna vrijednost specifičnih emisija = referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – ($ø_{ciljne\ vrijednosti}$ – ciljna vrijednost za cijeli vozni park $EU\text{-}a_{2030}$)

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.2.;
$ø_{ciljne\ vrijednosti}$	prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.2., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
ciljna vrijednost za cijeli vozni park $EU\text{-}a_{2030}$	kako je utvrđena u točki 6.1.2.;

6.3.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje

ciljna vrijednost specifičnih emisija – referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija – ($ø_{ciljne\ vrijednosti}$ – ciljna vrijednost za cijeli vozni park $EU\text{-}a_{2035}$)

pri čemu je:

ciljna vrijednost specifičnih emisija	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.3.;
$ø_{ciljne\ vrijednosti}$	prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.3., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
ciljna vrijednost za cijeli vozni park $EU\text{-}a_{2035}$	kako je utvrđena u točki 6.1.3.”.