2026/1046

7.5.2026.

# UREDBA (EU) 2026/1046 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

## od 29. travnja 2026.

## o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu izračuna emisijskih bonusa za teška vozila za razdoblja izvješćivanja za godine od 2025. do 2029.

**(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]),

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([2]),

budući da:

(1) Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) utvrđuju se ciljne vrijednosti za $CO_2$ za nova teška vozila. Te su ciljne vrijednosti ključan dio okvira Unije za smanjenje neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. i za postizanje klimatske neutralnosti u cijelom gospodarstvu do 2050.

(2) Uredbom (EU) 2019/1242 utvrđuju se postupno strože ciljne vrijednosti smanjenja emisija $CO_2$ za proizvođače. Tim se ciljnim vrijednostima ulagateljima u cijelom lancu vrijednosti pružaju dugoročna sigurnost i predvidljivost, a istodobno se osigurava dovoljno vremena za pravednu tranziciju prema klimatskoj neutralnosti. Stoga je ključno da razina ciljnih vrijednosti smanjenja emisija $CO_2$ utvrđenih u Uredbi (EU) 2019/1242 ostane nepromijenjena.

(3) Kako bi se olakšala usklađenost s ciljnim vrijednostima koje se primjenjuju od 2030. i s obzirom na kašnjenje u uvođenju javne infrastrukture za punjenje duž autocesta za teška vozila, proizvođači bi trebali moći generirati više emisijskih bonusa prije te godine, što bi moglo potaknuti i ranije uvođenje teških vozila s nultim emisijama.

(4) Tijekom razdobljâ izvješćivanja za godine od 2025. do 2029. proizvođači bi trebali prikupljati emisijske bonuse ako su njihove specifične emisije $CO_2$ niže od ciljne vrijednosti specifičnih emisija $CO_2$, a ne ako su niže od trenda smanjenja emisija $CO_2$.

(5) S obzirom na to da je uvođenje gradskih autobusa s nultim emisijama već uznapredovalo i da na njihovu upotrebu ne utječe negativno mogući nedostatak javne infrastrukture za punjenje duž autocesta, ova se Uredba ne bi trebala primjenjivati na gradske autobuse.

([1]) Mišljenje od 18. ožujka 2026. (još nije objavljeno u Službenom listu).
([2]) Stajalište Europskog parlamenta od 12. ožujka 2026. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 30. ožujka 2026.
([3]) Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi $CO_2$ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

(6) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno pružanje dodatne fleksibilnosti proizvođačima vozila u pogledu njihove usklađenosti uz istodobno zadržavanje razine ambicije ciljnih vrijednosti smanjenja $CO_2$, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega i učinaka djelovanja 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.

(7) Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.*

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

1. u članku 7. stavku 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) razlikom između trenda smanjenja emisija $CO_2$ iz stavka 2. za razdoblje izvješćivanja za godinu 2025. i prosječnih specifičnih emisija $CO_2$ tog proizvođača za razdoblja izvješćivanja za godine od 2025. do 2029. i razlikom između trenda smanjenja emisija $CO_2$ za razdoblja izvješćivanja za godine koje nisu od 2025. do 2029. i prosječnih specifičnih emisija $CO_2$ tog proizvođača za isto razdoblje izvješćivanja, ako je ta razlika pozitivna (‚emisijski bonusi'); ili";

2. 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 29. travnja 2026.

| *Za Europski parlament* | *Za Vijeće* |
|---|---|
| *Predsjednica* | *Predsjednica* |
| R. METSOLA | M. RAOUNA |

*PRILOG*

Prilog I. Uredbi (EU) 2019/1242 mijenja se kako slijedi:

1. tablica u točki 5.2. zamjenjuje se sljedećim:

| | „2019 ≤ Y< 2025 | 2025 ≤ Y< 2030 | 2030 ≤ Y< 2040 |
|---|---|---|---|
| $cCO2(NO)_Y$ | $[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$ | $[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$ | $[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$ |
| $dCO2(NO)_Y$ | 0 | $[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$ | $[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$ |
| $cCO2(M)_Y$ | 0 | $[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$ | $[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$ |
| $dCO2(M)_Y$ | 0 | 0 | $[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$" |

2. u točki 5.2. dodaje se sljedeći tekst:

„Pri čemu su $ET2025(NO)_Y$ i $ET2025(M)_Y$ definirani kako slijedi:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times \left[\left(1 - pv_{sg}\right) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}\right]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y"$$