

**UREDBA (EU) br. 333/2014 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA****od 11. ožujka 2014.****o izmjeni Uredbe (EZ) br. 443/2009 radi utvrđivanja načina za postizanje cilja smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz novih osobnih automobila do 2020**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom <sup>(2)</sup>,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 13. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(3)</sup> Komisije treba preispitati načine za postizanje ciljne vrijednosti od 95 g CO<sub>2</sub>/km do 2020. godine na troškovno učinkovit način, uključujući formule utvrđene u Prilogu I. toj Uredbi i izuzeća predviđena u članku 11. te Uredbe. Prikladno je da ova Uredba bude što neutralnija sa stajališta tržišnog natjecanja, društveno pravična i održiva.
- (2) Nastavak razvoja svjetskog tržišta naprednih tehnologija usmjeren prema poboljšanju učinkovitosti osobnih automobila u skladu je s Komunikacijom Komisije od 21. siječnja 2011. pod nazivom „Učinkovito korištenje resursa u Europi – Vodeća inicijativa u sklopu strategije Europa 2020.“, kojom se podupire promjena smjera prema gospodarstvu s učinkovitim korištenjem resursa i niskom razinom ugljika radi postizanja održivog rasta.
- (3) Prikladno je pojasniti da bi se, u svrhu provjere sukladnosti s ciljnom vrijednošću od 95 g CO<sub>2</sub>/km, emisije CO<sub>2</sub> i dalje trebale mjeriti u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(4)</sup> i njezinim provedbenim mjerama i inovativnim tehnologijama.
- (4) Visoke cijene fosilnih goriva negativno utječu na gospodarski oporavak te na energetska sigurnost i cjenovnu dostupnost energije u Uniji. Stoga je prioritet povećanje učinkovitosti i održivosti novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila, time smanjujući ovisnost o nafti.
- (5) Uvažavajući visoke troškove istraživanja i razvoja i troškove proizvodnje po jedinici proizvoda za prve generacije automobila s iznimno malim emisijama, prikladno je privremeno i u ograničenoj mjeri ubrzati i olakšati postupak njihova uvođenja na tržište Unije u njihovim početnim fazama komercijalizacije. Akteri na različitim razinama trebali bi odgovarajuću pozornost posvetiti određivanju i širenju najboljih praksi za poticanje potražnje za vozilima s iznimno malim emisijama.
- (6) Nedostatak infrastrukture za alternativna goriva i zajedničkih tehničkih specifikacija za sučelje vozilo-infrastruktura mogao bi biti prepreka uvođenju automobila s iznimno malim emisijama na tržište. Osiguravanje izgradnje takve infrastrukture u Uniji moglo bi olakšati djelovanje tržišnih sila i doprinijeti gospodarskom rastu u Europi.
- (7) Uzimajući u obzir neproporcionalan utjecaj na najmanje proizvođače koji proizlazi iz sukladnosti s određenim ciljnim vrijednostima specifičnih emisija definiranim na temelju korisnosti vozila, velikog administrativnog tereta postupka odobravanja izuzeća i neznatne rezultirajuće koristi u smislu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz vozila koja prodaju ti proizvođači, proizvođači koji su odgovorni za manje od 1 000 novih osobnih automobila godišnje registriranih u Uniji trebali bi biti isključeni iz područja primjene ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i plaćanja premije za prekomjerne emisije. Kako bi se što ranije osigurala pravna sigurnost za te proizvođače, od presudne je važnosti da se to izuzeće primjenjuje od 1. siječnja 2012.

<sup>(1)</sup> SL C 44, 15.2.2013., str. 109.

<sup>(2)</sup> Stajalište Europskog parlamenta od 25. veljače 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 10. ožujka 2014.

<sup>(3)</sup> 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 (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.).

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

- (8) Postupak za odobravanje izuzeća za male proizvođače trebao bi se pojednostaviti kako bi se omogućilo više fleksibilnosti u pogledu toga kada takvi proizvođači trebaju podnijeti zahtjev za izuzeće i kada Komisija treba odobriti takvo izuzeće.
- (9) Postupak za odobravanje izuzeća specijaliziranim proizvođačima trebao bi se nastaviti nakon 2020. Međutim, kako bi se osiguralo da smanjenje emisija koje moraju postići specijalizirani proizvođači odgovara smanjenju emisija velikih proizvođača, od 2020. trebala bi se primjenjivati ciljna vrijednost koja je 45 % niža od prosječnih specifičnih emisija specijaliziranih proizvođača 2007. godine.
- (10) Kako bi se automobilskoj industriji omogućilo ostvarivanje dugoročnih ulaganja i inovacija, poželjno je navesti na koji bi način trebalo izmijeniti Uredbu (EZ) br. 443/2009 za razdoblje nakon 2020. Te bi se naznake trebale temeljiti na procjeni nužne stope smanjenja u skladu s dugoročnim klimatskim ciljevima Unije i učincima na razvoj troškovno učinkovite tehnologije smanjenja CO<sub>2</sub> za automobile. Komisija bi do 2015. trebala preispitati te aspekte te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o svojim nalazima. To izvješće bi, prema potrebi, trebalo uključivati prijedloge izmjene Uredbe (EZ) br. 443/2009 s ciljem uspostavljanja ciljnih vrijednosti emisije CO<sub>2</sub> za nova osobna vozila nakon 2020. godine, uključujući moguće određivanje realne i ostvarive ciljne vrijednosti za 2025. godinu, na temelju sveobuhvatne procjene utjecaja koja će razmotriti nastavak konkurentnosti automobilske industrije i o njoj ovisnih industrija uz istodobno zadržavanje jasne putanje smanjenja emisija usporedive s onom ostvarenom u razdoblju do 2020. Tijekom razrade tih prijedloga Komisija bi trebala osigurati da su što neutralniji sa stajališta tržišnog natjecanja te društveno pravični i održivi.
- (11) U skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009, od Komisije se zahtijeva da provede procjenu utjecaja radi preispitivanja ispitnih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnog ponašanja automobila u pogledu emisija CO<sub>2</sub>. Potrebno je izmijeniti „Novi europski vozni ciklus” (NEDC) koji je trenutačno u upotrebi kako bi se osiguralo da predstavlja stvarne uvjete vožnje te kako bi se izbjeglo podcjenjivanje stvarnih emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva. Trebalo bi što prije sporazumno odrediti novi, realističniji i pouzdaniji ispitni postupak. Rad u tom smjeru odvija se kroz razvoj Svjetskog postupka testiranja za laka osobna i gospodarska vozila (WLTP) u okviru Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu, ali još nije završen. Kako bi se osiguralo da se specifične emisije CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile što više usklade s emisijama koje stvarno nastaju u normalnim uvjetima korištenja, WLTP bi trebalo početi primjenjivati što prije. Imajući u vidu taj kontekst, u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 443/2009 uspostavljaju se ograničenja emisije za 2020. koja se mjere u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 i Prilogom XII. Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008<sup>(1)</sup>. Kad se ispitni postupci izmijene, trebalo bi prilagoditi ograničenja iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 443/2009 kako bi se osigurala usporediva strogost za proizvođače i vrste vozila. U skladu s tim, Komisija bi trebala provesti sveobuhvatnu studiju korelacije između NEDC-a i novih ispitnih ciklusa WLTP-a kako bi se osiguralo predstavljanje stvarnih uvjeta vožnje.
- (12) Kako bi se osiguralo da su stvarne emisije na odgovarajući način prikazane i da su izmjerene vrijednosti CO<sub>2</sub> u cijelosti usporedive, Komisija bi trebala osigurati da oni elementi koji u ispitnom postupku znatno utječu na izmjerene emisije CO<sub>2</sub> budu strogo definirani kako bi se proizvođače spriječilo u tome da ispitni ciklus primjenjuju fleksibilno. Trebalo bi riješiti odstupanja između vrijednosti emisije CO<sub>2</sub> za homologacijski tip vozila i emisija iz vozila ponuđenih na prodaju, uključujući razmatranjem primjene ispitnog postupka sukladnosti tijekom upotrebe što bi trebalo osigurati neovisno ispitivanje reprezentativnog uzorka vozila za prodaju, kao i načine rješavanja slučajeva dokazanog znatnog nerazmjera između emisija CO<sub>2</sub> iz ispitnog postupka i početnih emisija homologacijskog tipa vozila.
- (13) Tekst članka 3. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 443/2009 trebalo bi prilagoditi kako bi se osiguralo da je koncept povezanih poduzeća u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 139/2004<sup>(2)</sup> kao i s člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(3)</sup>.

<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 dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

<sup>(2)</sup> Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).

<sup>(3)</sup> Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila (SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

- (14) Uredbom (EZ) br. 443/2009 Komisiji se dodjeljuju ovlasti za provedbu nekih njezinih odredaba u skladu s postupcima utvrđenima u Odluci Vijeća 1999/468/EZ <sup>(1)</sup>. Kao posljedica stupanja na snagu Ugovora iz Lisabona, te ovlasti trebaju biti usklađene s člancima 290. i 291. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).
- (15) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu Uredbe (EZ) br. 443/2009, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup>.
- (16) Ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a trebalo bi delegirati Komisiji s ciljem izmjene Priloga II. Uredbi (EZ) br. 443/2009 u pogledu zahtjeva za podatke i parametara podataka; dopunjavanja pravila o tumačenju kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija, o sadržaju zahtjeva za izuzeće i o sadržaju i procjeni programa za smanjivanje specifičnih emisija CO<sub>2</sub>; usklađenja vrijednosti M<sub>0</sub> iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 443/2009 s prosječnom masom novih osobnih automobila u prethodnim trima kalendarskim godinama; i usklađenja formula u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 443/2009. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na razini stručnjaka. Tijekom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.
- (17) Prikladno je zadržati pristup utvrđivanja ciljne vrijednosti na temelju linearnog odnosa između korisnosti automobila i njegovih ciljnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> kako su izražene formulama navedenima u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 443/2009 jer to omogućuje održavanje raznolikosti tržišta osobnim automobilima i sposobnosti proizvođača da udovolje različitim potrebama potrošača, time izbjegavajući svako neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja.
- (18) Komisija je u svojoj procjeni učinka procijenila dostupnost podataka o otisku i primjenu otiska kao parametra korisnosti u formulama navedenima u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 443/2009. Na temelju te procjene Komisija je zaključila da bi masa trebala biti parametar korisnosti koji se primjenjuje u formuli za 2020. Međutim, manje troškove i prednosti primjene otiska kao parametra korisnosti trebalo bi uzeti u obzir u sljedećem preispitivanju.
- (19) Emisije stakleničkih plinova povezane s opskrbom energijom te s proizvodnjom i odlaganjem vozila značajne su sastavnice trenutačnog ukupnog ugljičnog otiska cestovnog prometa čija će se važnost vjerojatno znatno povećati u budućnosti. Stoga bi trebalo poduzeti političke mjere kako bi se proizvođače usmjerilo prema optimalnim rješenjima, uzimajući posebno u obzir emisije stakleničkih plinova povezane s proizvodnjom energije za vozila, kao što su električna energija i alternativna goriva, te kako bi se osiguralo da te emisije iz prethodnih dijelova proizvodnog lanca ne narušavaju koristi povezane s poboljšanim iskorištavanjem energije pri radu vozila, koje je cilj Uredbe (EZ) br. 443/2009.
- (20) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, to jest utvrđivanje načinâ za postizanje cilja smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz novih osobnih automobila do 2020., ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog svojeg 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.
- (21) Uredbu (EZ) br. 443/2009 stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

<sup>(1)</sup> Odluka Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za provedbu izvršnih ovlasti danih Komisiji (SL L 184, 17.7.1999., str. 23.).

<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.).

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 443/2009 mijenja se kako slijedi:

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

„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.”

2. U članku 2. dodaje se sljedeći stavak:

„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.”

3. U članku 3. stavku 2. točki (a), prva alineja zamjenjuje se sljedećim:

„— natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili”.

4. U članku 4. drugi stavak zamjenjuje se sljedećim:

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

5. Umeće se sljedeći članak:

„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.”

6. U članku 8. stavak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”

7. U članku 9. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”

8. Članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 3. zadnja rečenica briše se;

(b) u stavku 4. drugom podstavku točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(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) u stavku 4. drugom podstavku dodaje se sljedeća točka:

„(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.”;

(d) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„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>.”

9. Članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„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) u stavku 2. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„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.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”

10. Članak 13. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

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

(b) u stavku 3. drugi podstavak briše se;

(c) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”;

(d) stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„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.”

11. Članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.

#### **Postupak odbora**

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

(\*) 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.).

(\*\*) 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.).”

12. Umeće se sljedeći članak:

„Članak 14.a

#### **Izvršavanje ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
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 produljuje 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 produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”

13. U Prilogu I. točki 1. dodaje se sljedeća točka:

„(c) Od 2020. godine:

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

gdje je:

$M$  = masa vozila u kilogramima (kg)

$M_0$  = vrijednost donesena u skladu s člankom 13. stavkom 2.

$a = 0,0333$ .”

14. Prilog II. mijenja se kako slijedi:

(a) u dijelu A točki 1. dodaje se sljedeća točka:

„(n) maksimalnu neto snagu.”;

(b) u tablici „Detaljni podaci navedeni u dijelu A točki 1.” dodaje se sljedeći stupac:

„Maksimalna neto snaga (kW)”.

#### Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Strasbourgu 11. ožujka 2014.

Za Europski parlament

Predsjednik

M. SCHULZ

Za Vijeće

Predsjednik

D. KOURKOULAS