



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

PRILOG

DIREKTIVI EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih
infrastruktura za teška teretna vozila
(Tekst značajan za EGP)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

PRILOG

DIREKTIVI EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih
infrastruktura za teška teretna vozila
(Tekst značajan za EGP)**

- (1) Prilozi 0., III., III.a, III.b i IV. mijenjaju se kako slijedi:
- (a) Prilog 0., odjeljak 3. mijenja se kako slijedi:
- (i) naslov se zamjenjuje sljedećim:
„3. Vozila ‚EURO III‘/‚EURO IV‘/‚EURO V‘”;
- (ii) u tablici se briše redak koji se odnosi na vozilo „EEV”;
- (iii) dodaje se sljedeće:

„Granične vrijednosti emisija Euro VI

	Granične vrijednosti							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	masa čestica (PM) (mg/kWh)	broj čestica (PM) (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Napomena:

PI = vanjski izvor paljenja.

CI = kompresijsko paljenje.

⁽¹⁾ Dopuštena razina komponente NO₂ u graničnoj vrijednosti NO_x može biti određena naknadno.”;

(b) Prilog III. mijenja se kako slijedi:

(i) dio 2. mijenja se kako slijedi:

— u točki 2.1. šesta alineja zamjenjuje se sljedećim:

„— Troškovi koji se odnose na teška vozila utvrđuju se na pravednoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir udio prometa teških vozila u cestovnoj mreži i s tim povezane troškove. Kilometri koje prijeđu teška vozila mogu se u tu svrhu prilagoditi primjenom objektivno opravdanih „faktorima ekvivalentnosti” poput onih utvrđenih u točki 4. (*)

* Prilikom primjene faktora ekvivalentnosti u državama članicama može se uzeti u obzir gradnja cesta koja se odvija u više faza ili upotrijebiti pristup dugog vijeka trajanja.”;

— u točki 2.2. druga alineja zamjenjuje se sljedećim:

„— Ti se troškovi raspoređuju na teška vozila i ostali promet na temelju stvarnih i predviđenih udjela kilometara vozila i može ih se prilagoditi s pomoću objektivno opravdanih „faktora ekvivalentnosti” poput onih utvrđenih u točki 4.”;

(ii) u Dijelu 4. naslov i prva alineja zamjenjuju se sljedećim:

„4. UDIO TEŠKIH VOZILA U PROMETU, FAKTORI EKVIVALENTNOSTI I KOREKTIVNI MEHANIZAM

- Izračun cestarina temelji se na stvarnim ili predviđenim udjelima prijeđenih kilometara teških vozila koji se prema potrebi mogu prilagoditi primjenom faktora ekvivalentnosti kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravaka infrastrukture kojom se koriste teška teretna vozila.”;

(c) Prilog III.a zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.a

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

Ovim Prilogom utvrđuju se minimalni zahtjevi za naplatu pristojbe za vanjske troškove i prema potrebi za izračun najviše pristojbe za vanjske troškove.

1. Obuhvaćeni dijelovi cestovne mreže

Država članica točno definira dijelove svoje cestovne mreže za koje se naplaćuje pristojba za vanjske troškove.

Ako država članica namjerava naplaćivati pristojbu za vanjske troškove samo na dijelovima cestovne mreže koje čini njezin dio u transeuropskoj mreži i njezinim autocestama, ti će se dijelovi odabrati nakon analize kojom se utvrđuje:

- da vozila na cestama na kojima se naplaćuje pristojba za vanjske troškove uzrokuju veću štetu za okoliš od prosječne štete procijenjene na temelju izvješćivanja o kvaliteti zraka, nacionalnih evidencija emisija, količine prometa te u skladu s Direktivom 2002/49/EZ u pogledu buke, ili
- da bi nametanje pristojbe za vanjske troškove na drugim dijelovima cestovne mreže jednakog sastava moglo imati negativne učinke na okoliš ili sigurnost prometa, ili bi naplaćivanje i ubiranje pristojbe za vanjske troškove dovelo do nesrazmjernih troškova.

2. Obuhvaćena vozila, ceste i razdoblja

Ako država članica namjerava primjenjivati više pristojbe za vanjske troškove od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b, ona obavješćuje Komisiju o klasifikaciji vozila na temelju koje će varirati pristojbe za vanjske troškove. Ona također obavješćuje Komisiju o

lokaciji cesta na kojima se naplaćuju više pristojbe za vanjske troškove (dalje u tekstu: prigradske ceste (uključujući autoceste)) i cesta na kojima se naplaćuju niže pristojbe za vanjske troškove (dalje u tekstu: međugradske ceste (uključujući autoceste)).

Prema potrebi obavješćuje Komisiju i o točnim razdobljima koja odgovaraju noćnom razdoblju tijekom kojeg se može primijeniti viša pristojba za vanjske troškove buke kojom se u obzir uzimaju veće smetnje zbog buke.

Klasifikacija cesta na prigradske (uključujući autoceste) i međugradske (uključujući autoceste) te definicija razdoblja temelje se na objektivnim mjerilima povezanim s razinom izloženosti cesta i njihove okoline onečišćenju kao što su gustoća naseljenosti, godišnji prosjek onečišćenja zraka (posebno za PM₁₀ i NO₂) te broj dana (za PM₁₀) i sati (za NO₂) tijekom kojih su premašene granične vrijednosti utvrđene u Direktivi 2008/50/EZ. Korištena mjerila uključuju se u obavijest.

3. Iznos pristojbe

Ovaj se odjeljak primjenjuje ako država članica namjerava primjenjivati pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b.

Za svaku vrstu vozila, vrstu ceste i razdoblje država članica, ili prema potrebi, neovisno tijelo određuje jedinstveni specifični iznos. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima. Objava treba biti pravodobna i prije provedbe. Objavljuju se svi parametri, podaci i ostale informacije nužne kako bi se razumjelo na koji se način računaju razni elementi vanjskih troškova.

Prilikom određivanja pristojba države članice ili, prema potrebi, neovisno tijelo vode se načelom učinkovitog oblikovanja cijena, što znači određivanje cijene koja je blizu graničnih društvenih troškova uporabe vozila za koje se naplaćuje pristojba.

Pristojba se utvrđuje nakon što su razmotreni rizici od preusmjeravanja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost cestovnog prometa, okoliš i zastoje, kao i sva rješenja koja bi mogla ublažiti te rizike.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost naplate pristojba na smanjenje štete za okoliš nastale zbog cestovnog prometa. Ona svake dvije godine prema potrebi prilagođava tarifnu strukturu i specifični iznos pristojbe utvrđene za dani razred vozila, vrstu ceste i razdoblje s obzirom na promjene u ponudi i potražnji u sektoru prijevoznih usluga.

4. Elementi vanjskih troškova

4.1. Trošak onečišćenja zraka zbog prometa

Ako država članica namjerava primijeniti više pristojbe za vanjske troškove od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b, ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativ trošak onečišćenja zraka zbog prometa primjenom sljedeće formule:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

pri čemu je:

- PCV_{ij} = trošak onečišćenja zraka vozilom razreda i na cesti vrste j (euro/vozilo-kilometar)
- EF_{ik} = faktor emisije onečišćivača k i vozila razreda i (gram/vozilo-kilometar)
- PC_{jk} = monetarni trošak onečišćivača k za vrstu ceste j (euro/gram)

Faktori emisije su isti kao oni kojima se država članica koristi za utvrđivanje nacionalnih evidencija emisije predviđenih u Direktivi (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari * (kojom se traži uporaba smjernica EMEP-a/EEA-e o evidencijama emisija onečišćujućih tvari u zraku.) Monetarni trošak onečišćivača procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo iz članka 7.c stavka 4. na temelju znanstveno potvrđenih metoda.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo mogu primijeniti znanstveno potvrđene alternativne metode za izračun vrijednosti troška onečišćenja zraka koristeći se podacima mjerenja onečišćenja zraka i lokalnom vrijednosti monetarnog troška onečišćenja zraka.

4.2. *Trošak onečišćenja bukom zbog prometa*

Ako država članica namjerava primijeniti više pristojbe za vanjske troškove od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativ trošak onečišćenja bukom od prometa primjenom sljedećih formula:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

pri čemu je:

—	$NCV_j =$		trošak buke jednog teškog teretnog vozila na cesti vrste j (euro/vozilo-kilometar)
—	$NC_{jk} =$		trošak buke po osobi izloženoj na cesti vrste j razini buke k (euro/osoba)
—	$POP_k =$		stanovništvo izloženo dnevnoj buci razine k po kilometru (osoba/kilometar)
—	$WADT =$		ponderirani prosječni dnevni promet (sveden na ekvivalentni broj osobnih vozila)
—	a i b		su ponderi koje utvrđuje država članica tako da nastali trošak ponderirane prosječne buke po prijednom kilometru vozila odgovara NCV_j (svakodnevno).

Onečišćenje bukom zbog prometa odnosi se na učinak buke na zdravlje građana u blizini ceste.

Podaci o stanovništvu izloženom razini buke k uzima se iz strateških karata buke, sastavljenih u skladu s člankom 7. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ***.

Trošak po osobi izloženoj razini buke k procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo koristeći se znanstveno potvrđenim metodama.

Ponderirani prosječni dnevni promet treba u obzir uzeti faktor ekvivalentnosti „e” između teških teretnih vozila i osobnih automobila na temelju razine emisije buke prosječnog

osobnog automobila i prosječnog teškog teretnog vozila uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o razini buke motornih vozila i zamjenskih sustava za prigušivanje te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 70/157/EEZ

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo može uvesti različite pristojbe za buku kako bi nagradili uporabu manje bučnih vozila pod uvjetom da to ne dovodi do diskriminacije stranih vozila.

* Direktiva (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari, o izmjeni Direktive 2003/35/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2001/81/EZ (SL L 344, 17.12.2016., str. 1.)

** Metodologija Europske agencije za okoliš:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).”;

(d) Prilog III.b zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.b

REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uključujući troškove onečišćenja zraka i onečišćenja bukom.

Tablica 1: referentne vrijednosti za pristojbu za vanjske troškove za teška teretna vozila

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradske ceste	Međugradske ceste
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju manju od 14 tona ili dvije osovine	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3
Teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7

između 14 i 28 tona ili tri osovine	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju između 28 i 40 tona ili četiri osovine	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju veću od 40 tona ili 5 ili više osovina	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3

(1) „Prigradski” znači područja s gustoćom naseljenosti između 150 i 900 stanovnika/km² (medijan gustoće naseljenosti od 300 stanovnika/km²)

(2) „Međugradski” znači područja s gustoćom naseljenosti manjom od 150 stanovnika/km²

Tablica 2: referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za autobuse

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradski ⁽¹⁾	Međugradski ⁽²⁾
Autobus čija najveća dopuštena masa iznosi 18 tona ili koji ima dvije osovine	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	1,4	0,2
Autobus čija najveća	EURO 0	24,9	16,2

dopuštena masa iznosi više od 18 tona ili ima tri ili više osovina	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	1,4	0,2

(1) „Prigradski” znači područja s gustoćom naseljenosti između 150 i 900 stanovnika/km² (medijan gustoće naseljenosti od 300 stanovnika/km²)

(2) „Međugradski” znači područja s gustoćom naseljenosti manjom od 150 stanovnika/km²

Vrijednosti iz tablica 1. i 2. mogu se u planinskim područjima i oko aglomeracija pomnožiti s faktorom do najviše 2, ako je to opravdano manjom disperzijom, nagibom ceste, visinom ili temperaturnim inverzijama.”;

(e) u Prilogu IV. tablica s naslovom „Kombinirana vozila (zglobna vozila i cestovni vlakovi)”, zamjenjuje se sljedećim:

„SKUPOVI VOZILA (ZGLOBNA VOZILA I CESTOVNI VLAKOVI)

Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznate kao ekvivalentne		Drugi sustavi ovjesa pogonskih osovina		Kategorija štetnosti
Broj osovina i najveća dopuštena bruto masa opterećenog vozila (u tonama)		Broj osovina i najveća dopuštena bruto masa opterećenog vozila (u tonama)		
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
<i>2 + 1 osovine</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	

<i>2 + 2 osovine</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 osovine</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 osovine</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 osovine</i>				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44	
<i>7 osovina</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 ili 9 osovina</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

(2) dodaju se sljedeći prilozi V., VI. i VII.:

„PRILOG V.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU NAKNADA ZBOG ZAGUŠENJA

U ovom se Prilogu utvrđuju minimalni zahtjevi za naplatu naknada zbog zagušenja.

1. Dijelovi mreže koji podliježu naplati naknada zbog zagušenja, obuhvaćena vozila i razdoblja

Države članice točno definiraju:

a) dijelove svoje mreže koje čini njihov dio u transeuropskoj cestovnoj mreži i njihove autoceste iz članka 7. stavka 1. na koje će se primjenjivati naknada zbog zagušenja u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3.;

b) razvrstavanje dijelova mreže na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja u ‚velegradske‘ i ‚nevelegradske‘. Države članice primjenjuju kriterije navedene u tablici 1. za potrebe razvrstavanja svakog cestovnog segmenta.

Tablica 1.: Kriteriji za razvrstavanje cesta u mreži iz točke (a) u velegradske i nevelegradske

Kategorija ceste	Kriterij razvrstavanja
‚Velegradska‘	Dijelovi mreže koji se nalaze unutar aglomeracije s najmanje 250 000 stanovnika.
‚Nevelegradska‘	Dijelovi mreže koji se ne mogu razvrstati u velegradske ceste.

c) razdoblja tijekom kojih se naknada primjenjuje za svaki pojedini segment. Kad se tijekom razdoblja primjene naknade primjenjuju različite razine naknada, države članice jasno navode početak i kraj svakog razdoblja za vrijeme kojeg se primjenjuje određena naknada.

Države članice koriste se faktorima ekvivalentnosti navedenima u tablici 2. u svrhu utvrđivanja omjera između visine naknada za različite kategorije vozila.:

Tablica 2: Faktori ekvivalentnosti za utvrđivanje omjera naknada za zagušenje za različite kategorije vozila

Kategorija vozila	Faktor ekvivalentnosti
Laka vozila	1
Kruta teška teretna vozila	1,9
Autobusi	2,5
Zglobna teška teretna vozila	2,9

2. Iznos naknade

Za svaki razred vozila, segment ceste i razdoblje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo određuje specifični pojedinačni iznos utvrđen u skladu s odredbama Odjeljka 1. ovog Priloga uzimajući u obzir odgovarajuće najveće vrijednosti utvrđene u tablici u Prilogu VI. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima.

Država članica prije uvođenja naknade zbog zagušenja pravovremeno objavljuje sve sljedeće podatke:

- (a) sve parametre, podatke i druge informacije potrebne za razumijevanje načina razvrstavanja cesta i vozila te određuju razdoblja primjene naknade
- (b) potpun opis naknada zbog zagušenja koje se primjenjuju na pojedine razrede vozila na svakom segmentu ceste i za svako razdoblje.

Države članice stavljaju na raspolaganje Komisiji sve informacije koje se objavljuju u skladu s točkama (a) i (b).

Naknada se utvrđuje tek nakon što su razmotreni rizici od preusmjerenja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost cestovnog prometa, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja koja bi mogla ublažiti te rizike.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost naplate naknada na smanjenje zagušenja. Ona svake godine prema potrebi prilagođava tarifnu strukturu, razdoblje naplate i specifični iznos naknade utvrđene za dani razred vozila, vrstu ceste i razdoblje s obzirom na promjene u ponudi i potražnji u sektoru prijevoznih usluga.

PRILOG VI.

NAJVIŠA RAZINA NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

Ovim se Prilogom utvrđuju najviše razine naknada zbog zagušenja.

Najviše razine propisane u tablici u nastavku primjenjuju se na laka vozila. Naknade za druge kategorije vozila utvrđuju se množenjem naknade za laka vozila s faktorima ekvivalentnosti iz tablice u Prilogu V.

Tablica: Najviša razina naknade zbog zagušenja za laka vozila

Cent/vozilo-kilometar	Velegradске	Nevelegradске
Autoceste	67	34
Glavne ceste	198	66

PRILOG VII.

VARIJACIJA CESTARINA I KORISNIČKIH NAKNADA ZA LAKA VOZILA

U ovom se Prilogu utvrđuju emisijske kategorije prema kojima se mogu diferencirati cestarine i korisničke naknade.

Emisije onečišćujućih tvari mjere se u skladu s Uredbom Komisije (EU)/...*.

Niže stope primjenjuju se za sve osobne automobile i laka gospodarska vozila sa specifičnim emisijama CO₂ izmjerjenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća** koje su ispod ciljanih razina za cijeli vozni park utvrđenih Uredbom (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća*** i Uredbom (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća****.

Tablica: emisijske kategorije lakih vozila

Faktor sukladnosti	1,5 – 2,1	1 – 1,5	Niži od 1	Vozila bez emisija
Naknada po km	10 % ispod najviše stope	20 % ispod najviše stope	30 % ispod najviše stope	75 % ispod najviše stope

* UREDBA KOMISIJE (EU) .../... od XXX o izmjeni Uredbe Komisije (EU) 2017/xxx i Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na stvarne emisije tijekom vožnje lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) [Stvarne emisije tokom vožnje (RDE) 3] (SL L ...,2017, str. ...).

** 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.).

*** 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 CO₂ iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.)

**** 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 CO₂ iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.).”.