

Bruselj, 25. junij 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Medinstitucionalna zadeva:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

DOPIS

Pošiljatelj:	Predsedstvo
Prejemnik:	Svet
Št. dok. Kom.:	10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final
Zadeva:	Sveženj „Pripravljeni na 55“ Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 14. julija 2021 v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“ Evropskemu parlamentu in Svetu predložila predlog o reviziji uredbe o določitvi novih standardov emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila. Cilj predloga je prispevati k višji splošni ravni ambicij EU, s čimer bi spodbudili inovacije in zagotovili, da evropska avtomobilska industrija ohrani in okrepi svojo konkurenčnost na svetovni ravni. Ta višja raven ambicij bo državam članicam zlasti pomagala doseči zavezujoče nacionalne cilje v skladu z uredbo o porazdelitvi prizadevanj.

2. V ta namen Komisija predlaga povečanje ciljev zmanjšanja emisij CO₂ po vsej EU za nove avtomobile in kombinirana vozila za leto 2030 ter določitev cilja 100 % od leta 2035 dalje za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila.
3. Poleg tega Komisija predlaga, da se od leta 2030 dalje odpravijo olajšave za brezemisijska in nizkoemisijska vozila ter odstopanje za proizvajalce, ki so odgovorni za majhno število registracij.
4. Evropski parlament je za poročevalca za predlog v imenu Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI) imenoval Jana Huitemo (Renew, NL). Odbor ENVI je poročilo sprejel 11. maja 2022, Parlament pa je na plenarnem zasedanju 8. junija 2022 sprejel vrsto sprememb predloga Komisije.
5. Ekonomsko-socialni odbor je mnenje predložil 19. januarja 2022, Odbor regij pa svojega na plenarnem zasedanju 26. in 27. januarja 2022.
6. Svet za okolje je 20. decembra 2021 opravil orientacijsko razpravo.
7. Francosko predsedstvo je na ravni delovne skupine nadaljevalo preučevanje revizije uredbe. V okviru te preučitve je predstavilo kompromisno besedilo, ki ohranja sedanji predlog Komisije, kar zadeva cilje za avtomobile, odpravo olajšav za brezemisijska in nizkoemisijska vozila od leta 2030 dalje ter odpravo odstopanja za proizvajalce, odgovorne za majhno število registracij, od leta 2030 dalje. Na podlagi prispevkov delegacij pa se v osnutku kompromisa predlaga dopolnitev vsebine polletnih poročil o napredku.

8. Odbor stalnih predstavnikov je 13. maja 2022 izmenjal mnenja na podlagi kompromisnega besedila predsedstva, da bi zagotovil smernice za nadaljnje delo.
9. Odbor stalnih predstavnikov je na seji 24. junija 2022 v okviru priprav na sejo Sveta za okolje 28. junija 2022 preučil kompromisno besedilo predsedstva, v katerem je nekoliko prilagojena vsebina polletnih poročil o napredku.

II. TRENTNO STANJE

10. Predsedstvo na podlagi teh razprav še naprej meni, da predlog Komisije zagotavlja uravnoteženo podlago za doseg kompromisa v Svetu glede ciljev za leti 2030 in 2035 za avtomobile in kombinirana vozila. Predsedstvo zato ohranja predlagani kompromis v sedanji obliki.
11. Kompromisno besedilo je v prilogi k temu dopisu.

III. ZAKLJUČEK

12. Svet naj reši odprta vprašanja in na podlagi besedila iz priloge k temu dopisu sprejme splošni pristop.

Splošni pristop bo predstavljal mandat Sveta za prihodnja pogajanja z Evropskim parlamentom v okviru rednega zakonodajnega postopka.

Predlog

UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije¹

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

¹ Spremembe predloga Komisije so podčrtane, črtani deli pa so označeni z [...].

² UL C , , str. .

³ UL C , , str. .

- (1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016. Njegove pogodbenice so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni.
- (2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019⁴. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.
- (3) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v EU do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljanek pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali raskim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.
- (4) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990.

⁴ Sporočilo Komisije – Evropski zeleni dogovor, COM(2019) 640 final z dne 11. decembra 2019.

- (5) V Uredbi (EU) [--] Evropskega parlamenta in Sveta⁵ je Unija v zakonodaji določila cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050. Ta uredba določa tudi zavezujočo nacionalno zavezo Unije za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990, do leta 2030.
- (6) Vse gospodarske panoge naj bi prispevali k doseganju tega zmanjšanja emisij.
- (7) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za doseg splošnega cilja Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov.
- (8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta⁶ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen scenarij za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, kjer je razogljichenje zahtevnejše.

⁵ Uredba (EU) [.../...] z dne [...] 2021 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) [UL L, .../...].

⁶ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

- (9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotovili, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU tudi vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ so pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za doseganje cilja celotnega brezemisijskega voznega parka so in ostajajo na voljo različne tehnologije. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, imajo lahko še naprej vlogo pri prehodu.
- (10) V zvezi s tem bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ tako za nove osebne avtomobile kot za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki daje močan znak za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način.
- (11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO₂ mora spremljati evropska strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo širitev proizvodnje brezemisijskih vozil in s tem povezanih tehnologij, pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti. Po potrebi bi bilo treba na ravni EU in držav članic preučiti finančno podporo za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči. Spremenjena pravila o energetske in okoljske državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljčiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije.

- (12) Nova posodobljena industrijska strategija⁷ predvideva soustvarjanje zelenih in digitalnih scenarijev za prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru je treba razviti scenarij za prehod, da bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa bi moral temeljiti na programu znanj in spretnosti za Evropo s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za mobilizacijo zasebnega sektorja in drugih deležnikov, da se dodatno usposobi in preusposobi evropska delovna sila v skladu z zelenim in digitalnim prehodom. V scenariju je treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijских vozil. Napredek, dosežen pri tem celovitem scenariju prehoda za ekosistem mobilnosti, je treba spremljati vsaki dve leti kot del poročila o napredku, ki ga bo predložila Komisija in med drugim analizirala napredek pri uvajanju brezemisijских vozil, razvoj njihovih cen, uvedbo alternativnih goriv in postavitvev infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo, dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti. Poročilo o napredku bo temeljilo tudi na dvoletnih poročilih o napredku, ki jih države članice predložijo v skladu z uredb o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se morala pri pripravi poročila o napredku, tudi pri rezultatih socialnega dialoga, posvetovati s socialnimi partnerji. Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot je proizvodnja električnega goriva z zajemanjem iz zraka, bi lahko, če bi se nadalje razvijale, ponudile možnosti za cenovno ugodno podnebno nevtralno mobilnost. Zato bi morala Komisija v svojem poročilu o napredku še naprej spremljati napredek na področju inovacij v panogi.
- (13) Te cilje za celotni vozni park EU je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v Direktivi 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁸.

⁷ Sporočilo Komisije – Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 final z dne 5. maja 2021.

⁸ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

- (14) Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijška vozila, zato je primerno, da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v petletnih korakih.
- (15) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijških vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila (ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/631. Zato bi bilo treba od leta 2030 opustiti mehanizem spodbud ZLEV. Pred tem datumom in torej v tem desetletju bo mehanizem spodbud za ZLEV še naprej podpiral uvedbo vozil z emisijami od 0 do 50 g CO₂/km, vključno z akumulatorskimi električnimi vozili, električnimi vozili s pogonom na gorivne celice, ki uporabljajo vodik, in priključnimi hibridnimi električnimi vozili. Po tem datumu se priključna hibridna električna vozila še naprej upoštevajo v ciljnih celotnega voznega parka, ki jih morajo proizvajalci vozil doseči.
- (16) Izvajanje standardov za emisije CO₂ je močno povezano s homologacijsko zakonodajo. Po razveljavitvi in nadomestitvi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁹ 1. septembra 2020 z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰ je primerno, da se zagotovi doslednost med obema naboroma instrumentov za nadaljnjo uskladitev opredelitve pojmov in posodobitev sklicev v Uredbi (EU) 2019/631 na okvirno homologacijsko zakonodajo.

⁹ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (17) Prizadevanja za zmanjšanje emisij, potrebna za doseg ciljev za celotni vozni park EU, so porazdeljena med proizvajalce z uporabo krivulje mejnih vrednosti, ki temelji na povprečni masi voznega parka EU novih vozil, in novega voznega parka proizvajalca. Čeprav je primerno ohraniti ta mehanizem, se je treba izogniti temu, da bi cilj specifičnih emisij zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU za proizvajalca postal negativen. Zato je treba pojasniti, da je treba ob takšnem rezultatu cilj emisij določiti na 0 g CO₂/km.
- (18) Da bi zagotovili pravično porazdelitev prizadevanj za zmanjšanje emisij, je treba dve krivulji mejnih vrednosti za lažja in težja lahka gospodarska vozila prilagoditi tako, da odsevata okrepljene cilje zmanjšanja CO₂.
- (19) Vrednosti, uporabljene za izračun specifičnih ciljev emisij in povprečne specifične emisije proizvajalca, temeljijo na podatkih, zabeleženih v homologacijski dokumentaciji in v certifikatih o skladnosti zadevnih vozil. Za zagotovitev učinkovitosti standardov za emisije CO₂ je bistveno, da so podatki, uporabljeni za te namene, pravilni. Če pa so v podatkih ugotovljene napake, lahko na podlagi homologacijske zakonodaje ne bo mogoče popraviti homologacijske dokumentacije ali že izdanih certifikatov o skladnosti, če se podatki nanašajo na homologacije, ki so prenehale veljati. V takih primerih bi bilo treba Komisijo pooblastiti, da od ustreznih homologacijskih organov ali po potrebi od proizvajalcev izda izjavo o popravku, na podlagi katere je mogoče popraviti vrednosti, uporabljene za določanje učinkovitosti proizvajalca pri doseganju njegovih ciljev.
- (20) Poročanje o podatkih o vozilih kategorij M2 (avtobusi) in N2 (srednje veliki tovornjaki) spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹, zato je primerno to zahtevo črtati iz Uredbe (EU) 2019/631.

¹¹ Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

- (21) Zaradi povečanja globalnih ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in v izogib možnim učinkom izkrivljanja trga, bi bilo treba zahteve po zmanjšanju uskladiti za vse proizvajalce, prisotne na trgu Unije, razen za tiste proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih vozil, registriranih v koledarskem letu. Možnost, da se proizvajalcem, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 osebnih avtomobilov ali 1 000 do 22 000 lahkih gospodarskih vozil, na novo registriranih v koledarskem letu, odobri odstopanje od njihovih ciljev specifičnih emisij, bi posledično morala prenehati veljati od leta 2030 dalje.
- (22) Da bi zagotovili pravno jasnost in skladnost s sedanjo prakso, je primerno pojasniti, da je treba vrednosti M0 in TM0 prilagoditi s spremembami Priloge I k Uredbi (EU) 2019/631 namesto z aktom, ki dopolnjuje navedeno uredbo.
- (23) Napredek, dosežen v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, je treba pregledati leta 2026. Pri tem pregledu je treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava dvoletno poročilo.
- (24) Možnost dodelitve prihodkov od premij za presežne emisije v poseben sklad ali ustrezen program je bila ocenjena v skladu s členom 15(5) Uredbe (EU) 2019/631, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, čeprav avtomobilska panoga pri prehodu ne bi imela neposrednih koristi. Zato bi morali prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/631.

(25) Da bi zagotovili, da se lahko izračun ciljev specifičnih emisij za proizvajalce, odgovorne za emisije CO₂ večstopenjskih lahkih gospodarskih vozil, prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v postopku za določanje emisij CO₂ in mase takih vozil, je treba za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenesti pooblastilo na Komisijo, da po potrebi spremeni formule za izračun iz Priloge I, del B, k Uredbi (EU) 2019/631. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(26) Uredbo (EU) 2019/631 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) 2019/631 se spremeni:

- (1) člen 1 se spremeni:
 - (a) odstavek 5 se spremeni:
 - (i) v točki (a) se vrednost „37,5 %“ nadomesti s „55 %“,
 - (ii) v točki (b) se vrednost „31 %“ nadomesti s „50 %“,
 - (b) vstavi se naslednji odstavek 5a:

„5 a. Od 1. januarja 2035 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:

 - (a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 100-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.1.3;
 - (b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 100-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del B, točka 6.1.3.;

- (c) v odstavku 6 se besedilo „od 1. januarja 2025“ nadomesti z besedilom „od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029,“;
 - (d) odstavek 7 se črta;
- (2) člen 2 se spremeni:
- (a) odstavek 1 se spremeni:
 - (a) v točki (a) se besedilo „Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES“ nadomesti z besedilom „členu 4(1), točka (a)(i) Uredbe (EU) 2018/858“,
 - (b) točka (b) se nadomesti z naslednjim:
„(b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v členu 4(1), točka (b)(i) Uredbe (EU) 2018/858 in ki spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila); v primeru brezemisijjskih vozil kategorije N z referenčno maso, ki presega 2 610 kg ali 2 840 kg, kakor je primerno, se bodo ta vozila od 1. januarja 2025 za namene te uredbe in brez poseganja v Uredbo (EU) 2018/858 in Uredbo (ES) št. 715/2007 štela za lahka gospodarska vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, če je referenčna masa presežena samo zaradi mase sistema za shranjevanje energije.“,
 - (b) v odstavku 3 se besedilo „točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES“ nadomesti z besedilom „Prilogi I, del A, točka 5 k Uredbi (EU) 2018/858“;
- (3) v členu 3 se odstavek 1 spremeni:
- (a) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:
„Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz Uredbe (EU) št. 2018/858. Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:“,
 - (b) točke (b) do (g) ter točki (i) in (n) se črtajo;
- (4) v členu 4(1) se doda naslednji pododstavek:
„Za namene točke (c), kadar je cilj specifičnih emisij določen v skladu s prilogo I, del A, točka 6.3, ali Prilogo I, del B, točka 6.3, negativen, je cilj specifičnih emisij 0 g/km.“;

- (5) člen 7 se spremeni:
- (a) vstavi se naslednji odstavek 6a:
- „6a. Kadar Komisija ugotovi, da začasni podatki, ki so jih predložile države članice v skladu z odstavkom 2, ali podatki, ki so jih sporočili proizvajalci v skladu z odstavkom 5, temeljijo na napačnih podatkih v homologacijski dokumentaciji ali v certifikatih o skladnosti, Komisija obvesti homologacijski organ ali, po potrebi, proizvajalca ter od homologacijskega organa ali, po potrebi, proizvajalca zahteva, da izda izjavo o popravku, v kateri so navedeni popravljeni podatki. Izjava o popravku se predloži Komisiji, popravljeni podatki pa se uporabijo za spremembo začasnih izračunov v skladu z odstavkom 4.“
- (b) odstavek 11 se črta;
- (6) v členu 10(2) se prvi stavek nadomesti z naslednjim besedilom:
- „Lahko se odobri odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta 2029, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;
- (7) v členu 13(3) se doda naslednji drugi stavek:
- „Če podatkov v homologacijski dokumentaciji ni mogoče popraviti v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, pristojni homologacijski organ izda izjavo o popravku s popravljenimi podatki ter to izjavo predloži Komisiji in zadevnim strankam.“;
- (8) v členu 14(2) se besedilo „dopolnitev te uredbe, in sicer z določitvijo ukrepov iz odstavka 1“ nadomesti z besedilom „spremembo Priloge I, kot je določeno v odstavku 1“;
- (9) vstavi se naslednji člen 14a:

„Člen 14 a

Poročilo o napredku

Do 31. decembra 2025 in nato vsaki dve leti Komisija poroča o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in ocenjuje potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje:

- uvajanje brezemisijских in nizkoemisijских vozil, zlasti v segmentu lahkih gospodarskih vozil, izboljšanje energijske učinkovitosti vozil, napredek pri doseganju ciljev za postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot to zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, in analizo trga rabljenih vozil v državah članicah;
- potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti, učinek na potrošnike, vključno s cenami električne energije, zlasti na gospodinjstva z nizkimi in srednjimi dohodki, napredek v socialnem dialogu, učinkovitost ukrepov v podporo preusposabljanju in izpopolnjevanju delovne sile v avtomobilskem sektorju ter vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na brezemisijško cestno mobilnost;
- učinek, ki ga bo ta uredba o spremembi imela na uresničevanje ciljev držav članic iz Uredbe EU/xxxx/xxxx [spremenjena uredba o porazdelitvi prizadevanj] in standardov kakovosti zraka iz Direktive 2008/50/ES;
- potrebo po morebitnih dodatnih ukrepih, tudi ukrepih na ravni EU, ki bi lahko državam članicam olajšali prehod na brezemisijška lahka vozila.“;

(10) člen 15 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija leta 2028 na podlagi dveh letnih poročanj pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe.“

(b) odstavki 2 do 5 se črtajo;

(c) doda se naslednji odstavek 9:

„9. Komisija je pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo formul iz Priloge I, del B, kadar so take spremembe potrebne za upoštevanje postopka za večstopenjska vozila kategorije N1, določenega v Prilogi III, del A.“;

(11) člen 17 se spremeni:

- (a) v odstavku 2 se besedilo „člena 15(8)“ nadomesti s „člena 15(8) in (9)“;
- (b) v odstavku 3 se besedilo „člena 15(8)“ nadomesti s „člena 15(8) in (9)“;
- (c) v odstavku 6 se besedilo „člena 15(8)“ nadomesti s „člena 15(8) in (9)“;

(12) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

Priloga I se spremeni:

(1) del A se spremeni:

(a) v točki 6.1 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilji za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2025 dalje“,

(b) v točki 6.1.2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilj za celotni vozni park EU za leta 2030 do 2034“

(c) doda se naslednja točka 6.1.3:

„6.1.3 Cilj za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2035 dalje

Cilj za celotni vozni park $EU_{2035} = \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2021} \cdot (1 - \text{faktor}$

$\text{zmanjšanja}_{2035})$

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2021} vrednost, opredeljena v točki 6.0;

faktor zmanjšanja_{2035} kot je opredeljeno v členu 1(5a), točka (a).“

(d) v točki 6.2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Referenčni cilji specifičnih emisij“

(e) točka 6.2.2 se črta;

(f) točka 6.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2025 dalje

6.3.1 Cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij · faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij),

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij

referenčni cilj specifičnih emisij CO₂, določen v skladu s točko 6.2.1;

Faktor ZLEV

$(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV glede na primer določi na 1,05 ali 1,0,

pri čemer je:

y delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novih osebnih avtomobilov, izračunan kot skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, pri čemer se v skladu z naslednjo formulo vsak med njimi šteje za $ZLEV_{\text{specifični}}$, deljeno s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

$$ZLEV_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Za nove osebne avtomobile, registrirane v državah članicah, v katerih je v letu 2017 delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v voznem parku manjši od 60 % povprečja Unije in manj kot 1 000 novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, registriranih v letu 2017*, se $ZLEV_{\text{specifični}}$ do vključno leta 2029 izračuna v skladu z naslednjo formulo:

$$ZLEV_{\text{specifični}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Če delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice, registriranih v letu med letoma 2025 in 2028, preseže 5 %, ta država članica v naslednjih letih ne more uporabiti multiplikatorja 1,85;

x je 15 % v letih 2025 do 2029.

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2;

$$a_{2030} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

pri čemer je:

a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

6.3.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅ vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;

$$a_{2035} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

pri čemer je:

a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

-
- * Delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice se izračuna tako, da se skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, registriranih v letu 2017, deli s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v istem letu.“;

(2) Del B se spremeni:

(a) v točki 6.1 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilji za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2025 dalje“

(b) v točki 6.1.2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilji za celotni vozni park EU za leta 2030 do 2034“

(c) doda se naslednja točka 6.1.3:

„6.1.3 Cilji za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2035 dalje

Cilj za celotni vozni park $EU_{2035} = \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2021} \cdot (1 - \text{faktor}$

$\text{zmanjšanja}_{2035})$

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2021} vrednost, opredeljena v točki 6.0;

faktor zmanjšanja_{2035} kot je opredeljeno v členu 1(5a), točka (b).“

(d) točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.2 Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2030} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;

α je $a_{2030,L}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 in $a_{2030,H}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 ;

pri čemer je:

$a_{2030,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2030,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

povprečne emisije $_{2021}$ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“

(e) doda se naslednja točka 6.2.3:

„6.2.3 Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅ vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;

α je $a_{2035,L}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 in $a_{2035,H}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 ;

pri čemer je:

$a_{2035,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

(f) točka 6.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Cilji specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij – (\emptyset_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀)

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca, določen v skladu s točko 6.2.2;

\emptyset_{cilji} povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.2, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2.

(g) doda se naslednja točka 6.3.3:

„6.3.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Cilji specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij – (\emptyset_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅)

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij

referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca,
določen v skladu s točko 6.2.3;

Øcilji

povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih
emisij, določenih v skladu s točko 6.2.3, ponderirana
glede na število novih lahkih gospodarskih vozil
vsakega posameznega proizvajalca;

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅

vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3.“
