

Bruselj, 1. oktober 2018
(OR. en)

12627/18

**Medinstitucionalna zadeva:
2017/0293(COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

DOPIS

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	12303/18
Št. dok. Kom.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev) – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 8. novembra 2017 predložila predlog uredbe o določitvi novih standardov emisij CO₂ za osebne avtomobile in kombinirana vozila. Cilj predloga je med drugim prispevati k doseganju cilja zmanjšanja emisij za 30 % do leta 2030 v sektorjih, ki niso vključeni v sistem EU za trgovanje z emisijami, ki ga je določil Evropski svet, pretvorjenega v nacionalne cilje v uredbi o porazdelitvi prizadevanj, in k doseganju ciljev Pariškega sporazuma.

2. Komisija v ta namen predlaga cilje zmanjšanja emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila na ravni EU za obdobji od leta 2025 do 2029 in od leta 2030 naprej glede na cilje za leto 2021, ki so bili določeni že s prejšnjo zakonodajo (15 % za obdobje od leta 2025 do 2029 za osebne avtomobile in kombinirana vozila ter 30 % za obdobje od leta 2030 naprej za osebne avtomobile in kombinirana vozila).

Predlog ohranja maso vozil v voznem parku kot parameter za izračun specifičnih ciljev za posameznega proizvajalca.

3. Da bi spodbudila postopno uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil (ZLEV), je Komisija v predlog vključila mehanizem, ki bo od leta 2025 dalje spodbujal proizvajalce k dajanju večjega števila teh vozil na trg. Če bo proizvajalec presegel določene referenčne vrednosti pri deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, bo nagrajen z manj strogimi cilji glede emisij CO₂. Predlagana referenčna vrednost za obdobje od leta 2025 do 2029 je 15 %, od leta 2030 naprej pa 30 %.
4. Evropski parlament je za poročevalko za predlog v imenu Odbora ENVI imenoval Miriam DALLI (S&D, MT). Odbor ENVI je poročilo sprejel 10. septembra 2018. Parlament naj bi o tem predlogu glasoval na plenarnem zasedanju 3. oktobra 2018.
5. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje predložil 14. februarja 2018, Odbor regij pa je sklenil, da mnenja ne bo dal.
6. Svet (okolje) je 25. junija 2018 opravil orientacijsko razpravo o predlogu.
7. Odbor stalnih predstavnikov je 26. septembra 2018 preučil predlog na podlagi kompromisnega besedila predsedstva¹. Vse delegacije so poudarile, da je treba nujno doseči dogovor o zadevi, in podprle prizadevanja predsedstva za to, da bi na seji Sveta (okolje) 9. oktobra 2018 sprejeli splošni pristop.

¹ Dokument 12303/18.

8. Predsedstvo je na podlagi teh razprav ugotovilo, da bo treba nerešena vprašanja v zvezi z ravniyo zastavljenih ciljev rešiti na politični ravni, zato se je odločilo ohraniti obstoječe kompromisno besedilo predsedstva.

II. TRENTNO STANJE

9. V vseh razpravah o predlogu je bila glavna točka razhajanj med državami članicami raven zastavljenih ciljev v predlogu, tj. ciljev za leto 2025 in leto 2030 ter mehanizem spodbud za ZLEV. Delegacije so izrazile zelo različna mnenja, od tega, da je predlog Komisije preveč ambiciozen, do tega, da predlog ni dovolj ambiciozen, zlasti kar zadeva cilj za leto 2030.
10. Na splošno so delegacije priznale potrebo po razogljičenju prometa v okviru izpolnjevanja podnebnih ciljev, zato so bile razprave povečini usmerjene v to, kako hiter naj bo prehod in kakšne bodo posledice za, med drugim, konkurenčnost, delovna mesta in potrošnike ter kako lahko vse to različno vpliva na posamezne države članice.
11. Čeprav se zavedajo, da tega vprašanja ne bo mogoče vsebinsko rešiti s to uredbo, so nekatere delegacije izpostavile zanje pomembno vprašanje „selitve virov CO₂ znotraj EU“ v sektorju prometa kot verjetne posledice povečanja uvoza rabljenih vozil iz držav članic z visokimi prihodki v države članice z nizkimi prihodki, kar naj bi povzročil ta predlog.
12. Glede na navedeno ter za usmeritev razprav in zblizanje stališč je predsedstvo predstavilo kompromisno besedilo, v katerem je cilj za leto 2030 za osebne avtomobile zvišan na 35 %, pri čemer je nakazalo, da se bo o tej številki še razpravljalo. Poleg tega naj bi Komisija v pregledu, ki bi ga morala izvesti leta 2024, preučila možnosti za nadaljnje zmanjšanje emisij po letu 2030 na podlagi ciljev iz Pariškega sporazuma in morebiti predlagala cilje zmanjšanja emisij za obdobje po letu 2040.

Po drugi strani je bilo predlagano ugodnejše ponderiranje za priključne hibridne avtomobile v okviru mehanizma spodbud za ZLEV, pri čemer pa je bila referenčna raven ZLEV za osebne avtomobile za leto 2030 zvišana na 35 %, kar ustreza višji ravni zastavljenih ciljev za leto 2030. S tem predlogom bi torej proizvajalcem omogočili predvsem lažje doseganje cilja za leto 2025.

Poleg tega je v kompromisnem besedilu obravnavano vprašanje rabljenih avtomobilov in še nekatera druga vprašanja, zlasti ukrepi v zvezi s preходом z vrednosti NEDC (novi evropski vozni cikel) na vrednosti WLTP (globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila), s čimer naj bi zagotovili, da bodo proizvajalci sporočali zanesljive in reprezentativne vrednosti emisij CO₂.

13. Delegacije so po razpravah o kompromisnem besedilu predsedstva sicer priznale prizadevanja predsedstva, vendar v tej fazi povečini ohranjajo svoja prvotna stališča glede ravni zastavljenih ciljev. Za veliko večino delegacij sedanje besedilo ni sprejemljivo, čeprav so nekatere priznale, da je besedilo korak v pravo smer:

- Veliko število delegacij že ves čas zahteva dvig ravni zastavljenih ciljev, pri čemer zlasti trdijo, da je to potrebno zaradi nacionalnih ciljev, določenih v uredbi o porazdelitvi prizadevanj, in ciljev Pariškega sporazuma ter da bi tako zagotovili ohranjanje inovativnosti in konkurenčnosti sektorja tudi na dolgi rok. Čeprav priznavajo, da so v kompromisnem besedilu predsedstva elementi, ki se nagibajo k dvigu ravni zastavljenih ciljev, zanje to besedilo ni dovolj ambiciozno. Znotraj te skupine pa se stališča glede več vidikov razlikujejo. Nekateri želijo dvigniti raven obeh ciljev, tj. za leto 2025 in 2030, drugi pa samo cilj za leto 2030. Tudi stališča glede ravni ciljev za leti 2025 in 2030 so različna, nekatere delegacije pa se še niso odločile glede točnih vrednosti. Nekaj jih podpira razlikovanje med osebnimi avtomobili in kombiniranimi vozili, pri čemer bi ohranile predlog Komisije za kombinirana vozila, druge delegacije pa so bolj naklonjene istim ciljem za obe vrsti vozil. Nekateri se zavzemajo za okrepitev mehanizma spodbud za ZLEV z dodatnim zvišanjem referenčnih ravni ZLEV in vključitvijo „malusa“ (če referenčne ravni ZLEV niso dosežene, se zvišajo cilji glede emisij CO₂) ali z dajanjem prednosti brezemisijem vozilom v okviru mehanizma. Vendar pa nekatere delegacije nakazujejo, da bi svoje zahteve lahko prilagodile, če bi bili cilji dovolj visoki. Zdi se, da so druge delegacije bolj ali manj zadovoljne s predlogom Komisije ali pa so mnenja, da mehanizem sploh ne bo potreben, če bodo cilji dovolj visoki.

- Nasprotno pa nekatero delegacije vseskozi zahtevajo ambiciozne, a realistične in dosegljive cilje, pri čemer se upoštevajo tudi drugi vidiki, med drugim delovna mesta, konkurenčnost in stroški za potrošnike. Zdi se jim, da gre besedilo predsedstva predaleč, bodisi zaradi previsoke ravni zastavljenih ciljev, ki jih predlaga Komisija, bodisi zato, ker je predlog Komisije največ, kar se jim še zdi sprejemljivo. Vendar pa nekatere podpirajo predlagano boljše ponderiranje za priključne hibride. Na splošno nasprotujejo vključitvi „malusa“ v mehanizem spodbud za ZLEV.

14. Poleg tega nekatere delegacije povezujejo vprašanje mase kot parametra uporabnosti z ravniyo zastavljenih ciljev in ohranjajo svoje stališče, naj se ta parameter črta; za nekatere je to relevantno le v zvezi z osebnimi avtomobili. Drugi nasprotujejo črtanju, torej podpirajo predlog Komisije, in trdijo, da je vprašanje mase bolj povezano s konkurenco med proizvajalci.

Nekatere delegacije še vedno zahtevajo podaljšanje odstopanja za ozko specializirane proizvajalce po letu 2025.

15. Poleg tega so bila med drugim načeta naslednja vprašanja:

- Ena delegacija je predlagala, da se v klavzulo o pregledu vključi predhodno vrednotenje uvedbe formalnega tržnega mehanizma za trgovanje z emisijami na podlagi kvot uspešnosti med proizvajalci vozil.
- Nekaj delegacij je ponovno poudarilo, kako pomembno je zagotoviti, da podatki o emisijah CO₂, ki jih sporočajo proizvajalci, odražajo dejanske emisije, in izrazilo pripravljenost, da razmislijo o možnostih za nadaljnje izboljšave.

III. ZAKLJUČEK

16. Svet naj razreši odprta vprašanja v zvezi ravniyo zastavljenih ciljev in na podlagi besedila iz priloge k temu dopisu sprejme splošni pristop.

Ta bo predstavljal mandat Sveta za pogajanja z Evropskim parlamentom v okviru rednega zakonodajnega postopka.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev)²

(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 odbora,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

² Spremembe besedila Komisije so podčrtane, črtano besedilo pa je označeno z [...].

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta³ in Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴ sta bili večkrat bistveno spremenjeni. Ker so potrebne nove spremembe, bi bilo treba zaradi jasnosti navedeni uredbi prenoviti.
- (2) Ta uredba bi se morala uporabljati od 1. januarja 2020, da bi zagotovili dosleden in učinkovit prehod po prenovitvi in razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011. Vendar pa je primerno ohraniti standarde emisijskih vrednosti CO₂ in načine za njihovo doseganje, kot je določeno v navedenih uredbah, in sicer brez sprememb do leta 2024.
- (3) V sporočilu Komisije o Evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami⁵ je določen jasen cilj, da se bodo morale do sredine stoletja emisije toplogrednih plinov v prometu zmanjšati za vsaj 60 % glede na leto 1990 in se jasno približevati vrednosti nič. Emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito zmanjšati. Emisije iz konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem se bodo morale zmanjševati tudi po letu 2020. Do leta 2030 bo treba uvesti brezemisijaska in nizkoemisijaska vozila ter z njimi doseči znatni tržni delež.

³ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

⁴ Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

⁵ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami (dok. COM(2016) 501 final).

- (4) Komisija v sporočilih „Evropa v gibanju“⁶ in „Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti: Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce“⁷ poudarja, da so standardi glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila močno gonilo inovacij in učinkovitosti, da bodo prispevali h krepitvi konkurenčnosti avtomobilske industrije ter da bodo utrli pot brezemisijem in nizkoemisijem vozilom na tehnološko nevtralen način.
- (5) Ta uredba določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega cilja vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, kot ga je podprl Evropski svet v svojih sklepih z zasedanja 23. in 24. oktobra 2014, Svet za okolje pa na zasedanju 6. marca 2015 odobril kot načrtovani, nacionalno določeni prispevek Unije na podlagi Pariškega sporazuma.
- (6) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami. Velik del emisij v teh sektorjih nastane v cestnem prometu, njegove emisije pa ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

⁶ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: EVROPA V GIBANJU Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse (dok. COM(2017) 283 final).

⁷ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: „Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti: Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce“ (dok. COM(2017) 675 final).

- (6a) V Pariškem sporazumu je med drugim določen dolgoročen cilj v skladu z zahtevo, da se dvig globalne povprečne temperature omeji precej pod 2 °C nad predindustrijsko ravnjo in da se nadaljujejo prizadevanja, da dvig temperature ne preseže 1,5 °C nad predindustrijsko ravnjo. Da bi dosegli ta cilj, bo treba po letu 2030 dodatno zmanjšati tudi emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.
- (7) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 poudaril pomen zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in tveganj zaradi odvisnosti od fosilnih goriv v prometnem sektorju, in sicer s celovitim in tehnološko nevtralnimi pristopom za spodbujanje zmanjšanja emisij in energijske učinkovitosti v prometu, za električni prevoz in obnovljive vire energije v prometu tudi po letu 2020.
- (8) Energijska učinkovitost, ki prispeva k zmernosti povpraševanja, je ena od petih tesno povezanih in medsebojno dopolnjujočih se razsežnosti [...] iz sporočila Komisije o strategiji za energetska unijo⁸ [...], ki naj bi potrošnikom v Uniji zagotovila zanesljivo, trajnostno, konkurenčno in cenovno dostopno oskrbo z energijo. V [...] sporočilu je navedeno, da morajo sicer vsi gospodarski subjekti sprejeti ukrepe za učinkovitejšo rabo energije, vendar pa ima promet ogromen potencial glede energijske učinkovitosti, ki se lahko izkoristi tudi z neprekinjenim prizadevanjem za zaostritev standardov glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila v perspektivi za leto 2030.

⁸ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru, Odboru regij in Evropski investicijski banki: Okvirna strategija za trdno energetska unijo s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost (dok. COM(2015) 80 final).

- (9) Pri oceni uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 v letu 2015 je bilo ugotovljeno, da sta bili navedeni uredbi relevantni, na splošno skladni ter da sta ustvarili znatne prihranke emisij, pri tem pa sta bili bolj stroškovno učinkoviti, kot je bilo sprva predvideno. Prav tako sta ustvarili znatno dodano vrednost za Unijo, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi.
- (10) Zato je primerno uresničevati cilje navedenih uredb z določitvijo novih ciljev za celotni vozni park EU glede zmanjšanja emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v obdobju do leta 2030. Pri opredelitvi ravni zmanjšanja emisij so bili upoštevani njihova učinkovitost pri doseganju gospodarnega prispevka k zmanjšanju emisij v sektorjih, ki so vključeni v uredbo o porazdelitvi prizadevanj [.../...], do leta 2030, nastali stroški in prihranki za družbo, proizvajalce in uporabnike vozil ter njihove neposredne in posredne posledice za zaposlovanje, konkurenčnost in inovativnost, pa tudi posredne koristi v smislu zmanjšanja onesnaženosti zraka in zanesljive oskrbe z energijo. [Glede na to, da sta tržni delež in s tem skupni prispevek emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov bistveno višja od tistih iz lahkih gospodarskih vozil, se zdi primeren diferenciran pristop za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila.]

- (11) V okviru izvajanja Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta⁹ je leta 2017 [...] začel veljati novi preskusni postopek za merjenje emisij CO₂ iz lahkih vozil in njihove porabe goriva, in sicer globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila (WLTP), določen v Uredbi Komisije (EU) 2017/1151¹⁰. S tem [...] preskusnim postopkom se [...] določijo vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, ki bolje odražajo dejanske pogoje med vožnjo. Zato je primerno, da bi novi cilji glede emisij CO₂ temeljili na emisijah CO₂, določenih na podlagi navedenega preskusnega postopka. Ker pa bodo od leta 2021 za zagotavljanje skladnosti s ciljem na voljo vrednosti emisij CO₂ na podlagi postopka WLTP, je primerno nove standarde emisijskih vrednosti določiti kot ravni zmanjšanja emisij, določene v zvezi s povprečjem ciljev specifičnih emisij za leto 2021, [...] izračunanim na podlagi emisij CO₂, izmerjenimi za namen preskusa emisij na podlagi postopka WLTP. Za zagotovitev zanesljivosti in reprezentativnosti vrednosti, ki se uporabijo kot izhodišče za določitev ravni zmanjšanja emisij, ki bodo uporabljene v letih 2025 in 2030, je treba pogoje za izvedbo navedenih meritev pojasniti v okviru izvajanja izvedbenih uredb (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153¹¹.
- (12) Pomembno je, da določanje zahtev za zmanjševanje emisij CO₂ po vsej Uniji še naprej omogoča predvidljivost in varnost načrtovanja za proizvajalce vozil za njihov celotni vozni park novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v Uniji.

⁹ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

¹⁰ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

¹¹ Dopolniti po sprejetju izvedbenih uredb.

- (13) Zato bi bilo treba za leti 2025 in 2030 določiti ravni zmanjšanja emisij za celotni vozni park Unije novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, pri tem pa upoštevati čas obnove voznega parka in potrebo po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničevanju podnebnih in energetskih ciljev za leto 2030. Ta postopni pristop avtomobilsko industrijo tudi jasno in zgodaj opozarja, da ne sme odlašati z uvedbo energijsko učinkovitih tehnologij ter brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg.
- (13a) Standardi emisijskih vrednosti CO₂, določeni v tej uredbi, se uporabljajo za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. V zvezi z obstoječim voznim parkom lahkih vozil, vključno z rabljenimi vozili, se lahko, med drugim na nacionalni ravni in ravni EU, sprejmejo še dodatni ukrepi, namenjeni zmanjševanju emisij.
- (14) Unija sicer spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v tem sektorju, vendar pa se konkurenca povečuje in svetovni avtomobilski sektor se hitro spreminja z novimi inovacijami v električnem pogonskem sistemu ter kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnostjo. Da bi Unija ohranila svojo globalno konkurenčnost in dostop do trgov, potrebuje regulativni okvir, vključno z določeno spodbudo na področju brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, s katerim bi [...] prispevali k oblikovanju velikega domačega trga ter podpirali tehnološki razvoj in inovacije.
- (15) Uvesti bi bilo treba namenski mehanizem spodbud, s katerim bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. Ta mehanizem olajšav bi bilo treba zasnovati tako, da bi se spodbujala uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije.
- (16) Določitev referenčnih vrednosti za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v voznem parku EU ter uvedba dobro zasnovanega mehanizma za prilagoditev cilja specifičnih emisij CO₂ za posameznega proizvajalca, ki temelji na deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku, bi morali predstavljati odločno in prepričljivo sporočilo, da sta potrebna razvoj in uvedba takih vozil ter hkrati omogočene nadaljnje izboljšave učinkovitosti konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem.

- (17) Pri določanju olajšav za brezemisijska in nizkoemisijska vozila je primerno upoštevati razlike v emisijah CO₂ med vozili. Kar zadeva osebna vozila, bi bilo treba pri določanju olajšav ustrezno upoštevati pomembnost nizkoemisijskih vozil, zlasti priključnih hibridov, za prehod na brezemisijska vozila. Prilagoditveni mehanizem bi moral zagotoviti, da se proizvajalcu, ki presega referenčno raven, omogoči cilj višjih specifičnih emisij CO₂. Da se zagotovi uravnotežen pristop, bi bilo treba določiti omejitve za raven prilagoditve, ki je mogoča v navedenem mehanizmu. Tako se bodo ustvarile spodbude, s katerimi se bo podpirala pravočasna postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter dosegle velike koristi za potrošnike, konkurenčnost in okolje.
- (18) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnih emisij iz novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil bi moral zagotoviti konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki upoštevajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi.
- (19) Da bi ohranili raznolikost trga osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil ter njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, bi morali biti cilji glede emisij CO₂ določeni linearno v povezavi z uporabnostjo vozil.

Ohranitev mase kot parametra uporabnosti je v skladu z obstoječo ureditvijo. Da bi se bolje odražala masa vozil na cestah, bi bilo treba z učinkom od leta 2025 parameter mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, nadomestiti s parametrom preskusne mase vozila, kot je določena v preskusnem postopku WLTP, sprejetem na podlagi Uredbe [...] (ES) št. 715/2007.

- (20) Izogniti bi se bilo treba spreminjanju ciljev za celotni vozni park EU zaradi sprememb v povprečni masi voznega parka. Spremembe povprečne mase bi bilo zato treba nemudoma upoštevati v izračunih ciljev specifičnih emisij, zato bi bilo treba vrednost povprečne mase, ki se uporablja v ta namen, prilagoditi vsaki dve leti z učinkom od leta 2025.

(21) Da bi se povsem nevtralnno in pravično porazdelila prizadevanja za zmanjšanje emisij, in sicer tako, da bi se odražala raznolikost trga za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ter da bi se upoštevale spremembe v ciljih specifičnih emisij na podlagi postopka WLTP iz leta 2021, je primerno določiti naklon krivulje mejnih vrednosti na podlagi specifičnih emisij vseh novoregistriranih vozil v zadevnem letu ter upoštevati spremembe ciljev za celotni vozni park EU med leti 2021, 2025 in 2030, da bi se tako zagotovila enaka prizadevanja za zmanjšanje emisij vseh proizvajalcev. Kar zadeva lahka gospodarska vozila, bi se moral za proizvajalce lažjih kombiniranih vozil, izpeljanih iz osebnih avtomobilov, uporabljati isti pristop kot za proizvajalce osebnih avtomobilov, za proizvajalce težjih vozil pa bi bilo treba določiti bolj strm in nespremenljiv naklon krivulje za celotno ciljno obdobje.

(22) [...] Namen te uredbe je [...] doseči v njej določene cilje, med drugim z oblikovanjem [...] spodbud za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Ta uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in določa mehanizem, ki bi moral upoštevati tehnološki razvoj v prihodnosti.

Izkušnje kažejo, da so ekološke inovacije uspešno prispevale k stroškovni učinkovitosti uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 ter k zmanjšanju dejanskih emisij CO₂, ki nastajajo med vožnjo. To ureditev bi zato bilo treba ohraniti in področje uporabe razširiti na ustvarjanje spodbud za izboljšanje učinkovitosti klimatskih sistemov.

(23) Vendar pa bi bilo treba zagotoviti ravnotežje med spodbudami za ekološke inovacije in tistimi tehnologijami, za katere je učinek zmanjšanja emisij dokazan v uradnem preskusnem postopku. Zato je primerno ohraniti zgornjo mejo prihrankov zaradi ekoloških inovacij, ki jih proizvajalec lahko upošteva pri zagotavljanju skladnosti s cilji. Komisija bi morala imeti možnost pregledati višino zgornje meje, zlasti da bi upoštevala učinke sprememb v uradnem preskusnem postopku. Prav tako je primerno pojasniti, kako bi bilo treba izračunati prihranke za zagotavljanje skladnosti s cilji.

- (24) Z Direktivo 2007/46/ES se vzpostavlja usklajen okvir z administrativnimi določbami in splošnimi tehničnimi zahtevami za odobritev vseh novih vozil, ki jih zajema. Subjekt, ki je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, bi moral biti isti kot subjekt, ki je odgovoren za vse vidike postopka homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje.
- (25) Za namene homologacije veljajo za vozila za posebne namene, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, posebne zahteve in bi jih zato bilo treba izključiti iz področja uporabe te uredbe.
- (26) Ni primerno, da se uporabi ista metoda za določitev ciljev glede zmanjševanja emisij za velike proizvajalce in za male proizvajalce, ki so na podlagi meril iz te uredbe obravnavani kot neodvisni. Ti mali proizvajalci bi morali imeti možnost, da zaprosijo za alternativne cilje glede zmanjševanja emisij, ki bi bili vezani na tehnološke možnosti posameznega proizvajalca, da zmanjša specifične emisije CO₂ iz svojih vozil, ter bili skladni z značilnostmi zadevnih tržnih segmentov.
- (27) Glede na nesorazmeren učinek izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno breme v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi v smislu zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, bi morali biti proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, letno registriranih v Uniji, izključeni iz področja uporabe cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

Kadar pa proizvajalec, za katerega velja izjema, kljub temu zaprosi za odstopanje, ki mu je tudi odobreno, je primerno, da mora izpolnjevati navedeni cilj glede odstopanja.

- (28) Postopek za odobritev odstopanj od cilja 95 g CO₂/km za vozni park za ozko specializirane proizvajalce zagotavlja usklajenost prizadevanj ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje emisij s prizadevanji velikih proizvajalcev v zvezi z navedenim ciljem. Vendar pa izkušnje kažejo, da imajo ozko specializirani proizvajalci pri doseganju ciljev glede emisij CO₂ enake možnosti kot veliki proizvajalci, kar zadeva cilje, določene po letu 2025, pa ne bo več primerno razlikovati med navedenima dvema kategorijama proizvajalcev.
- (29) Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ za vse nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji, za katere so odgovorni proizvajalci, bi bilo treba upoštevati vse osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ne glede na maso in druge značilnosti. Čeprav Uredba (ES) št. 715/2007 ne vključuje osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil z referenčno maso, ki presega 2 610 kg, za katere se ne uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) navedene uredbe [...], bi bilo treba emisije za ta vozila meriti po istih postopkih, kot so določeni za lahka vozila na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, zlasti postopkih, določenih v Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008¹² in Uredbi (EU) 2017/1151, ter po postopkih korelacije, sprejetih na podlagi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011, zlasti pa izvedbenih uredb Komisije (EU) 2017/1152¹³ in (EU) 2017/1153¹⁴. Tako dobljene vrednosti emisij CO₂ bi bilo treba vpisati v certifikat o skladnosti vozil, da se omogoči njihova vključitev v shemo za spremljanje.

¹² Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

¹³ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku v zvezi z lahkimi gospodarskimi vozili, in spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 293/2012 (UL L 175, 7.7.2017, str. 644).

¹⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku, in spremembi Uredbe (EU) št. 1014/2010 (UL L 175, 7.7.2017, str. 679).

- (30) Specifične emisije CO₂ iz dodelanih lahkih gospodarskih vozil bi bilo treba dodeliti proizvajalcu osnovnega vozila.
- (31) Preučiti bi bilo treba poseben položaj proizvajalcev lahkih gospodarskih vozil, ki izdelujejo nedokončana vozila, homologirana v več stopnjah. Ker so navedeni proizvajalci odgovorni za izpolnjevanje ciljev glede emisij CO₂, bi morali imeti možnost z zadostno gotovostjo predvideti emisije CO₂ dodelanih vozil. Komisija bi morala zagotoviti, da so navedene potrebe ustrezno obravnavane v izvedbenih ukrepih, sprejetih na podlagi Uredbe [...] (ES) št. 715/2007.
- (32) Da bi bili proizvajalci bolj prilagodljivi pri doseganju ciljev iz te uredbe, se lahko združujejo na odprti, transparentni in nediskriminatorni podlagi. Sporazum o združitvi sme trajati največ pet let, vendar se lahko obnovi. Kadar se proizvajalci združijo, se šteje, da so dosegli zastavljene cilje iz te uredbe, če povprečna vrednost emisij vozil združenih proizvajalcev ne presega cilja specifičnih emisij za to združenje.
- (33) Pokazalo se je, da je možnost proizvajalcev, da se združijo, stroškovno učinkovit način za doseganje skladnosti s cilji glede emisij CO₂, zlasti pri olajšanju tega za proizvajalce, ki proizvajajo omejen obseg vozil. Da bi se povečala nevtralnost konkurence, bi morala imeti Komisija pooblastila, da pojasni pogoje, pod katerimi se lahko neodvisni proizvajalci združujejo, s čimer bi zagotovila, da so v enakovrednem položaju kot povezana podjetja.
- (34) Potreben je trden mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.

- (35) Prav tako je za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe bistveno, da so emisije iz vozil v uporabi skladne z vrednostmi CO₂, določenimi pri homologaciji. Zato bi morale biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz vozil v uporabi.
- (36) Da bi Komisija lahko sprejela take ukrepe, bi morala imeti pooblastila za pripravo in izvedbo postopka za preverjanje skladnosti emisij CO₂ iz lahkih vozil, danih na trg, v prometu. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 715/2007 spremeniti.
- (37) Specifične emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil se v Uniji merijo na usklajen način v skladu z metodologijo, določeno z Uredbo (ES) št. 715/2007. Da se zmanjša upravno breme te uredbe, bi bilo treba skladnost ugotavljati s podatki o registraciji novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v Uniji, ki jih zbirajo države članice in sporočijo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, bi morala biti pravila za zbiranje in sporočanje teh podatkov čim bolj usklajena. Zato bi morale biti jasno navedeno, da so pristojni organi odgovorni za predložitev pravih in celovitih podatkov ter da morajo navedeni organi in Komisija učinkovito sodelovati pri obravnavanju vprašanj kakovosti podatkov.
- (38) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe bi bilo treba oceniti na ravni Unije. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, bi morali plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto. Zneske premije za presežne emisije bi bilo treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije.

- (39) Kateri koli nacionalni ukrep, ki ga države članice ohranijo ali uvedejo v skladu s členom 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), ne bi smel – ob upoštevanju namena te uredbe in postopkov, ki se uvajajo z njo – nalagati dodatnih ali strožjih kazni proizvajalcem, ki ne dosegajo ciljev, ki so jih dolžni dosegati na podlagi te uredbe.
- (40) Ta uredba ne bi smela posegati v popolno uporabo pravil Unije o konkurenci.
- (41) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri dejanskem zmanjšanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti uradnega preskusnega postopka. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)¹⁵ in priporočilom Evropskega parlamenta po opravljeni preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju¹⁶ bi bilo treba vzpostaviti mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije vozil, ki so določene [...] po preskusnem postopku WLTP, sprejetem na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so taki podatki na voljo javnosti, pri čemer bi morala poskrbeti za varstvo osebnih podatkov, ter po potrebi razvoj postopkov za opredelitev in zbiranje podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje.

¹⁵ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

¹⁶ Priporočilo Evropskega parlamenta Evropskemu svetu in Komisiji z dne 4. aprila 2017 po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju (2016/2908(RSP)).

- (42) Predvideno je, da se leta 2024 pregleda napredek, dosežen v okviru [uredbe o porazdelitvi prizadevanj in direktive o sistemu trgovanja z emisijami]. Zato je primerno celovito oceniti učinkovitost te uredbe v istem letu, da se omogoči usklajena in dosledna ocena meritev, opravljenih v sklopu vseh teh instrumentov. Komisija bi morala pri tem pregledu hkrati opredeliti jasno pot do nadaljnjega zmanjšanja emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila po letu 2030, da bi tako bistveno prispevala k uresničitvi dolgoročnega cilja iz Pariškega sporazuma. Kadar je to primerno, bi bilo treba poročilu o tem pregledu priložiti predlog za spremembo te uredbe.
- (43) Uredbi (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 bi bilo treba razveljaviti z učinkom od 1. januarja 2020.
- (44) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.
- [...] Izvedbena pooblastila v zvezi [...] z določitvijo podrobnih pogojev za združevanje, postopki za spremljanje in sporočanje podatkov o povprečnih emisijah ter postopki za upoštevanje odstopanj, ugotovljenih pri emisijah CO₂ vozil pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca, določitvijo načinov zbiranja premij za presežne emisije, postopki za odobritev inovativnih tehnologij ali inovativnih tehnoloških svežnjev, s katerimi se dosegajo prihranki emisij CO₂, ukrepi, ki omogočajo spremljanje in ocenjevanje dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih po preskusnem postopku WLTP, pa tudi določitvijo korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂, bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷.

¹⁷ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (46) Zaradi sprememb [...] nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) sprejme akte zaradi sprememb prilog II in III v zvezi z zahtevami glede podatkov in podatkovnimi parametri, [...], prilagoditvijo vrednosti M_0 in TM_0 , [...] ter zgornje meje 7 g CO₂/km [...] za skupne prispevke inovativnih tehnologij kot tudi [...] prilagoditvijo formul [...] za izračun ciljev specifičnih emisij za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku. Zaradi dopolnitve nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte zaradi dopolnitve pravil o razlagi meril za upravičenost do odstopanj od ciljev specifičnih emisij, o vsebini prošenj za odstopanje ter o vsebini in oceni programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ za nekatere proizvajalce. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016¹⁸. Da bi zlasti zagotovili enakovredno sodelovanje pri pripravi delegiranih aktov, [...] Evropski parlament in Svet vse dokumente prejmeta sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, na katerih se obravnava priprava delegiranih aktov.
- (47) Ker cilja te uredbe, in sicer uvedbe zahtev za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči [...], temveč se zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja –

¹⁸ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in cilji

1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila zaradi prispevka k izpolnitvi cilja Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov [...], kot je določeno v Uredbi (EU) št. 2018/...[uredba o porazdelitvi prizadevanj], in k doseganju ciljev iz Pariškega sporazuma ter zaradi zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga.
2. Ta uredba od 1. januarja 2020 za celotni vozni park EU določa cilj 95 g CO₂/km za povprečne emisije novih osebnih avtomobilov in za celotni vozni park EU cilj 147 g CO₂/km za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji, izmerjene do 31. decembra 2020 v skladu z Uredbo (ES) št. 692/2008, skupaj z izvedbenima uredbama (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153, ter od 1. januarja 2021 izmerjene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151.
3. Ta uredba bo do 31. decembra 2024 dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO₂/km, kot del celostnega pristopa Unije iz Sporočila Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu iz leta 2007¹⁹.

¹⁹ Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 7. februarja 2007 – Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil (dok. COM(2007) 19 final).

4. Od 1. januarja 2025 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I;
 - (b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I.
5. Od 1. januarja 2030 veljajta naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak [...] [35-odstotnemu] zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela A Priloge I;
 - (b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 30-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela B Priloge I.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za naslednja motorna vozila:
- (a) kategorije M₁, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES (v nadaljnjem besedilu: osebni avtomobili), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: novi osebni avtomobili);

- (b) kategorije N₁, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in kategorije N₁, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) 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).
2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Unije, opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.
3. Ta uredba se ne uporablja za vozila za posebne namene, kot so opredeljena v točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.
4. Člen 4, člen 7(4)(b) in (c), člen 8 in člen 9(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov ali za manj kot 1 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v prejšnjem koledarskem letu, razen če navedeni proizvajalec zaprosi za odstopanje v skladu s členom 10, ki se mu tudi odobri.

Člen 3

Oprelitev pojmov

1. V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
- (a) „povprečne specifične emisije CO₂“ pomenijo v zvezi s proizvajalcem povprečne specifičnih emisij CO₂ za vse nove osebne avtomobile ali za vsa nova lahka gospodarska vozila tega proizvajalca;
- (b) „certifikat o skladnosti“ pomeni certifikat iz člena 18 Direktive 2007/46/ES;

- (c) „dodelano vozilo“ pomeni lahko gospodarsko vozilo, za katero je podeljena homologacija po končanju postopka večstopenjske homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES;
- (d) „dokončano vozilo“ pomeni vsako lahko gospodarsko vozilo, ki ga ni treba dodelati, da bi izpolnjevalo ustrezne tehnične zahteve iz Direktive 2007/46/ES;
- (e) „osnovno vozilo“ pomeni vsako lahko gospodarsko vozilo, ki se uporablja na začetni stopnji postopka večstopenjske homologacije;
- (f) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
- (g) „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo,“ pomeni maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila z nadgradnjo, pripravljenega za vožnjo, kot je navedena v certifikatu o skladnosti in določena v oddelku 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
- (h) „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije CO₂ iz osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi uredbami ter opredeljene kot masa emisij CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti vozila. Za osebne avtomobile ali lahka gospodarska vozila, ki so bila homologirana v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije CO₂, izmerjene na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, zlasti po istem postopku, kot je določen v Uredbi (ES) št. 692/2008, do 31. decembra 2020 oziroma od 1. januarja 2021 v Uredbi (EU) 2017/1151, ali po postopkih, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO₂ pri takih vozilih;

- (i) „odtis“ pomeni povprečen kolotek vozila, pomnožen z medosno razdaljo, kot je naveden v certifikatu o skladnosti in opredeljen v oddelkih 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
- (j) „cilj specifičnih emisij“ pomeni glede na proizvajalca letni cilj, določen v skladu s Prilogo I, ali, če je za proizvajalca odobreno odstopanje v skladu s členom 10, cilj specifičnih emisij, določen s tem odstopanjem;
- (k) „cilj za celotni vozni park EU“ pomeni povprečne emisije CO₂ iz vseh novih osebnih avtomobilov ali vseh novih lahkih gospodarskih vozil, ki ga je treba doseči v danem obdobju;
- (l) „preskusna masa“ pomeni preskusno maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila, kot je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v točki 3.2.25 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151;
- (m) „brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo“ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo z emisijami iz izpušne cevi od nič do 50 g CO₂/km, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151;
- (n) „koristni tovor“ pomeni razliko med največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila na podlagi Priloge II k Direktivi 2007/46/ES in maso vozila.

2. V tej uredbi „skupina povezanih proizvajalcev“ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja. „Povezana podjetja“ v zvezi s proizvajalci pomenijo:

- (a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:
 - (i) pooblastilo za uveljavljanje več kot polovice glasovalnih pravic ali

- (ii) pooblastilo za imenovanje več kot polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali
 - (iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;
- (b) podjetja, ki imajo v zvezi s proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštetih v točki (a);
 - (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštetih v točki (a);
 - (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c), ali v katerih imata dve ali več navedenih podjetij skupne pravice ali pooblastila, naštetih v točki (a);
 - (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz točke (a) proizvajalci skupaj ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.

Člen 4

Cilji specifičnih emisij

1. Proizvajalec zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO₂ ne presežejo naslednjih ciljev specifičnih emisij:
 - (a) za koledarsko leto 2020 cilja specifičnih emisij, ki je določen v skladu s točkama 1 in 2 dela A Priloge I v primeru osebnih avtomobilov ali točkama 1 in 2 dela B Priloge I v primeru lahkih gospodarskih vozil ali, kadar se proizvajalcu odobri odstopanje na podlagi člena 10, v skladu z navedenim odstopanjem;

- (b) za vsako koledarsko leto od leta 2021 do leta 2024 cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s točkama 3 in 4 dela A ali B Priloge I, kakor je ustrezno, ali, kadar se proizvajalcu odobri odstopanje na podlagi člena 10, v skladu z navedenim odstopanjem in točko 5 dela A ali B Priloge I;
- (c) za vsako koledarsko leto od leta 2025 cilja specifičnih emisij, ki je določen v skladu s točko 6.3 dela A ali B Priloge I.
2. V primeru lahkih gospodarskih vozil, kadar specifične emisije dodelanega vozila niso na voljo, proizvajalec osnovnega vozila za določitev povprečnih specifičnih emisij CO₂ uporabi specifične emisije osnovnega vozila.
3. Za namene določanja povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotki novih osebnih avtomobilov vsakega proizvajalca, registriranih v ustreznem letu:
- 95 % leta 2020,
 - 100 % od leta 2021 dalje.

člen 5

Olajšave za cilj 95 g CO₂/km

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km šteje za:

2 osebna avtomobila v letu 2020,

1,67 osebnega avtomobila v letu 2021,

1,33 osebnega avtomobila v letu 2022,

1 osebni avtomobil od leta 2023 dalje,

za leto, v katerem je registriran v obdobju med letoma 2020 in 2022, pri čemer se uporabljata zgornja meja 7,5 g CO₂/km za celotno obdobje za posameznega proizvajalca [...], kot je izračunano v skladu s členom 5 Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153.

Člen 6

Združevanje

1. Proizvajalci razen proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom 10, se lahko združujejo za namene doseganja svojih obveznosti iz člena 4.
2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet koledarskih let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se emisije združujejo. Proizvajalci, ki se združijo, Komisiji predložijo naslednje informacije:
 - (a) proizvajalce, ki so v združenju;
 - (b) proizvajalca, ki je bil imenovan za vodjo združenja, ki bo kontaktna točka združenja in odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8;
 - (c) dokaze, da bo vodja združenja sposoben izpolnjevati obveznosti iz točke (b);
 - (d) kategorijo vozil, registriranih kot vozila M₁ ali N₁, za katero se bo združenje prijavilo.
3. Če predlagani vodja združenja ne izpolni zahteve za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8, Komisija o tem obvesti proizvajalce.
4. Proizvajalci, ki so v združenju, Komisijo skupno obveščajo o kakršnih koli spremembah vodje združenja ali njegovega finančnega statusa, če to vpliva na njegovo sposobnost izpolnjevanja zahtev za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8, ter o kakršnih koli spremembah v članstvu združenja ali razpustitvi združenja.

5. Proizvajalci se lahko združujejo, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 101 in 102 PDEU ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, pregledno in nediskriminacijsko sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v združenju. Brez poseganja v splošno veljavnost pravil Unije o konkurenci za taka združenja vsi člani združenja zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporablajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:
- (a) povprečnih specifičnih emisij CO₂;
 - (b) cilja specifičnih emisij;
 - (c) skupnega števila registriranih vozil.
6. Odstavek 5 se ne uporablja, če so vsi proizvajalci, ki so vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.
7. Proizvajalci združenja, za katero se predložijo informacije Komisiji, se zaradi izpolnjevanja obveznosti iz člena 4 obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3. Informacije o spremljanju in poročanju za posamezne proizvajalce ter za vsa združenja se bodo evidentirale in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena 7(4).
8. Komisija lahko določi podrobne pogoje za združevanje na podlagi odstavka 5, in sicer z izvedbenimi akti, ki jih sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).

Člen 7

Spremljanje in sporočanje podatkov o povprečnih emisijah

1. Za vsako koledarsko leto vsaka država članica beleži informacije za vsak nov osebni avtomobil in vsako novo lahko gospodarsko vozilo, registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A prilog II in III. Te informacije so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno delovanje poročevalnih organov. Vsaka država članica zagotovi, da se specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov, ki niso homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, izmerijo in zabeležijo v certifikatu o skladnosti.
2. Do 28. februarja vsakega leta vsaka država članica določi in Komisiji posreduje informacije, naštetih v delih A prilog II in III, glede na predhodno koledarsko leto. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v delu B Priloge II in delu C Priloge III.
3. Na zahtevo Komisije država članica posreduje tudi popoln sklop podatkov, zbranih na podlagi odstavka 1.
4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do 30. junija v vsakem letu za vsakega proizvajalca začasno izračuna:
 - (a) povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
 - (b) cilj specifičnih emisij v predhodnem koledarskem letu,
 - (c) razliko med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij za zadevno leto.

Komisija obvesti vsakega proizvajalca o začasnih izračunih, ki veljajo zanj. Obvestilo vključuje podatke za vsako državo članico o številu novih registriranih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil ter njihovih specifičnih emisijah CO₂.

Register je javno dostopen.

5. Proizvajalci lahko v treh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz odstavka 4 obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do 31. oktobra potrdi ali spremeni začasne izračune iz odstavka 4.

6. Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo Komisijo.

Pristojni organi poskrbijo, da so podatki, posredovani Komisiji, pravilni in popolni, in [...] zagotovijo kontaktno točko, ki bo hitro odgovarjala na zahteve Komisije po odpravljanju napak in izpustov v posredovanih zbirkah podatkov.

7. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za spremljanje in sporočanje podatkov iz odstavkov 1 do 7 ter o uporabi Priloge II. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).
- 7a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16 zaradi spremembe zahtev glede podatkov in podatkovnih parametrov iz prilog II in III.

8. Homologacijski organi nemudoma obvestijo Komisijo o odstopanjih, ki so bila odkrita v emisijah CO₂ iz vozil v prometu pri preverjanjih po postopku iz [člena 11a] Uredbe (ES) št. 715/2007, v primerjavi z vrednostmi, navedenimi v certifikatu o skladnosti.

Komisija navedena odstopanja upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca.

Komisija [...] sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje takih odstopanj in za njihovo upoštevanje pri izračunu povprečnih specifičnih emisij. Navedeni postopki se sprejmejo z izvedbenimi akti v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).

9. Poleg tega države članice v skladu s tem členom zberejo in sporočijo podatke o registraciji vozil kategorij M₂ in N₂, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozil, katerih homologacija se podaljša v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

Člen 8

Premija za presežne emisije

1. Komisija za vsako koledarsko leto proizvajalcu ali, kadar je to primerno, vodji združenja naloži plačilo premije za presežne emisije, če povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presežejo cilj specifičnih emisij, ki velja zanj.
2. Premija za presežne emisije iz odstavka 1 se izračunava po naslednji formuli:

$(\text{presežne emisije} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{število novoregistriranih vozil.}$

V tem členu se uporabljata naslednji opredelitvi:

- „presežne emisije“ pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, za kolikor so proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ – upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi inovativnih tehnologij, odobrenih v skladu s členom 11 – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu ali delu koledarskega leta, za katero velja obveznost iz člena 4, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta,
 - „število novoregistriranih vozil“ pa pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov ali novih lahkih gospodarskih vozil, šteto ločeno, ki so bila registrirana v navedenem obdobju, v skladu z merili za postopno uvajanje iz člena 4(3).
3. Komisija z izvedbenimi akti določi načine zbiranja premij za presežne emisije iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).
 4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.

Člen 9

Objava učinkovitosti proizvajalcev

1. Komisija do 31. oktobra vsako leto v obliki izvedbenega akta objavi seznam, v katerem so navedeni:
 - (a) za vsakega proizvajalca njegov cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto;
 - (b) za vsakega proizvajalca njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;

- (c) razlika med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij v zadevnem letu;
 - (d) povprečne specifične emisije CO₂ za vse nove osebne avtomobile in vsa nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji v predhodnem koledarskem letu;
 - (e) povprečna masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, za vse nove osebne avtomobile in vsa nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji v predhodnem koledarskem letu do 31. decembra 2020;
 - (f) povprečna preskusna masa za vse nove osebne avtomobile in vsa nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji v predhodnem koledarskem letu.
2. Na seznamu, objavljenem v skladu z odstavkom 1, se navede tudi, ali je proizvajalec izpolnil zahteve iz člena 4 za predhodno koledarsko leto.
3. Na seznamu iz odstavka 1 je za objavo do 31. oktobra 2022 navedeno naslednje:
- (a) cilji za celotni vozni park EU od leta 2025 in od leta 2030 iz člena 1(4) in (5), ki jih izračuna Komisija v skladu s točkama 6.1.1 in 6.1.2 delov A in B Priloge I;
 - (b) vrednosti za a_{2021} , a_{2025} in a_{2030} , ki jih Komisija izračuna v skladu s točko 6.2 delov A in B Priloge I.

Člen 10

Odstopanje za nekatere proizvajalce

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki izdelava manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov ali 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v vsakem koledarskem letu, in ki:
 - (a) ni del skupine povezanih proizvajalcev ali
 - (b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov ali 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v vsakem koledarskem letu, ali
 - (c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar vodi lastne proizvodne obrate in konstrukcijski oddelek.

2. Odstopanje, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, se lahko odobri za največ pet koledarskih let z možnostjo podaljšanja. Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:
 - (a) ime proizvajalca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;
 - (b) dokazilo o upravičenosti proizvajalca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;
 - (c) podrobne podatke o osebnih avtomobilih ali lahkih gospodarskih vozilih, ki jih proizvajalec proizvaja, vključno s preskusno maso in specifičnimi emisijami CO₂ iz navedenih osebnih avtomobilov ali lahkih gospodarskih vozil, ter

- (d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevo možnostjo za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju značilnosti trga za tip proizvedenega osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila.
3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do odstopanja, za katero je zaprosil na podlagi odstavka 1, in če meni, da je cilj specifičnih emisij, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovo možnostjo za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju značilnosti trga za tip proizvedenega osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila odobri odstopanje. Prošnja se vloži najpozneje do 31. oktobra prvega leta, za katero velja odstopanje.
4. Prošnja za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s točkami 1 do 4 dela A Priloge I, lahko vloži proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji vsako koledarsko leto.

Takšno prošnjo lahko proizvajalec vloži sam ali skupaj s katerim koli od svojih povezanih podjetij. Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:

- (a) vse informacije iz odstavkov 2(a) in (c), vključno z informacijami o povezanih podjetjih, kjer je to potrebno;
- (b) cilj, ki je zmanjšanje za 45 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007 ali, kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, zmanjšanje za 45 % glede na povprečje njihovih povprečnih specifičnih emisij CO₂ leta 2007.

Če informacije o povprečnih specifičnih emisijah CO₂ proizvajalca za leto 2007 ne obstajajo, Komisija določi ustrezeni cilj zmanjšanja na podlagi najboljših razpoložljivih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, ki se uporabljajo v osebnih avtomobilih primerljive mase, in ob upoštevanju značilnosti trga za tip proizvedenega avtomobila. Ta cilj uporablja vložnik za namene točke (b).

Komisija proizvajalcu odobri odstopanje, kadar je ugotovljeno, da so merila za odstopanje iz tega odstavka izpolnjena.

5. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o kakršni koli spremembi, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njegovo upravičenost do odstopanja.
6. Če Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 5 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajalca.
7. Če proizvajalec ne doseže cilja specifičnih emisij, Komisija proizvajalcu naloži plačilo premije za presežne emisije, kot je določeno v členu 8.
8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16, s katerimi določi pravila za dopolnitev odstavkov 1 do 7 tega člena v zvezi z razlago meril za upravičenost do odstopanj, vsebino prošenj ter vsebino in ocenjevanjem programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.

9. Prošnje za odstopanje, ki vključujejo podporno dokumentacijo, obvestila iz odstavka 5, razveljavitve iz odstavka 6 in katero koli premijo za presežne emisije iz odstavka 7, ter ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 8, se dajo na voljo javnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰.

Člen 11

Ekološke inovacije

1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki emisij CO₂, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacij inovativnih tehnologij (v nadaljnjem besedilu: inovativni tehnološki svežnji).

Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate.

Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju povprečnih specifičnih emisij posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO₂/km.

Komisija lahko prilagodi zgornjo mejo z učinkom od leta 2025, da bi upoštevala tehnološki razvoj. Navedene prilagoditve se izvedejo z delegiranimi akti v skladu s členom 16.

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij ali inovativnih tehnoloških svežnjev iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2) te uredbe. Navedene podrobne določbe temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:

²⁰ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1049/2001 z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije (UL L 145, 31.5.2001, str. 43).

- (a) dobavitelj ali proizvajalec mora biti odgovoren za prihranke emisij CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij;
 - (b) inovativne tehnologije morajo preverjeno prispevati k zmanjšanju emisij CO₂;
 - (c) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v standardnih preskusnih ciklih za merjenje CO₂;
 - (d) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje Unije. To merilo se z učinkom od 1. januarja 2025 ne uporablja za izboljšanje učinkovitosti klimatskih sistemov.
3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija ali inovativni tehnološki sveženj, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni in priglasi organ. V primeru morebitnega medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo ali drugim že potrjenim inovativnim tehnološkim svežnjem se v poročilu to medsebojno vplivanje omeni, v poročilu o preverjanju pa se oceni, v kakšnem obsegu se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.
4. Komisija doseženo zmanjšanje potrdi na podlagi meril iz odstavka 2.

Člen 12

Dejanske vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih [...] na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007. Zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se ta reprezentativnost sčasoma razvija.
2. V ta namen Komisija zagotovi, da [...] so ji od 1. januarja 2021 dalje – bodisi s strani proizvajalcev ali nacionalnih organov bodisi prek neposrednega prenosa podatkov iz vozil – redno na voljo naslednji parametri v zvezi z dejanskimi vrednostmi emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih:
 - (a) identifikacijska številka vozila;
 - (b) porabljeno gorivo in/ali električna energija;
 - (c) skupna prevožena razdalja;
 - (d) za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem pa porabljeno gorivo in/ali električna energija ter prevožena razdalja glede na različne vrste pogona.

Komisija obdela prejete podatke zaradi oblikovanja zbirke anonimiziranih in zbirnih podatkov za namene iz odstavka 1. Identifikacijske številke vozila se uporabijo zgolj za obdelavo podatkov in se ne smejo hraniti dlje, kot je potrebno za navedeni namen.
3. Komisija [...] z izvedbenimi akti v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2) sprejme [...] podrobno opredeljeni postopek za zbiranje in obdelavo podatkov iz [...] odstavka 2.

Člen 13

Prilagoditev vrednosti M_0 in TM_0

1. Vrednosti M_0 in TM_0 iz delov A in B Priloge I se prilagodita, kot je navedeno:
 - (a) do 31. oktobra 2020 se vrednost M_0 v točkah 1 do 5 dela A Priloge I prilagodi povprečni masi v stanju, pripravljenem za vožnjo, novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let 2017, 2018 in 2019. Navedena nova vrednost M_0 se uporablja od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2024;
 - (b) do 31. oktobra 2022 se vrednost M_0 v točkah 1 do 5 dela B Priloge I prilagodi povprečni masi v stanju, pripravljenem za vožnjo, novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih treh koledarskih let 2019, 2020 in 2021. Navedena nova vrednost M_0 se uporablja v letu 2024;
 - (c) do 31. oktobra 2022 se okvirna vrednost TM_0 za leto 2025 določi kot povprečna preskusna masa novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil v letu 2021;
 - (d) do 31. oktobra 2024 in vsako drugo leto po tem se vrednost TM_0 v delih A in B Priloge I prilagodi povprečni preskusni masi novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih dveh koledarskih let, začeni z letoma 2022 in 2023. Nova ustrezna vrednost TM_0 se uporablja od 1. januarja koledarskega leta, ki sledi letu prilagoditve.
2. Komisija sprejme ukrepe iz odstavka 1 z delegiranimi akti v skladu s členom 16.

Člen 14

Pregled in poročanje

1. Komisija leta 2024 pregleda [...] učinkovitost te uredbe [...], vključno z delovanjem mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila in drugih vidikov te uredbe ter [...] Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih tega pregleda.
- 1a. V poročilu iz odstavka 1 [...] Komisija med drugim obravnava dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih [...], na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije ter postavitev infrastrukture za polnjenje in oskrbo v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²¹, vključno z njihovim financiranjem, [...] pa tudi vidike dodatnega ekonomsko vzdržnega in socialno pravičnega prehoda na čisto, konkurenčno in cenovno dostopno mobilnost v Uniji. Poleg tega opredeli jasno pot do nadaljnjega zmanjšanja emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila po letu 2030, da bi tako bistveno [...] prispevala k uresničitvi dolgoročnega cilja iz Pariškega sporazuma.
- 1b. Poročilu iz odstavka 1 se po potrebi priloži predlog za spremembo te uredbe, zlasti kar zadeva možno uvedbo ciljev zmanjšanja emisij za osebne avtomobile in lahka vozila za obdobje po letu 2040.
2. Komisija upošteva ocene, opravljene na podlagi člena 12, in lahko po potrebi pregleda postopke za merjenje emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007. Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih.

²¹ 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).

3. Komisija z izvedbenimi akti določi korelacijske parametre, potrebne za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008 ter po potrebi iz Uredbe (EU) 2017/1151. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2) te uredbe.
- 3a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, pri čemer se uporablja metodologija, sprejeta na podlagi [...] odstavka 3 tega člena, ter hkrati zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja emisij za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.

Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za [...] podnebne spremembe, ustanovljen s [členom 37] [Uredbe (EU) [...]] Evropskega parlamenta in Sveta²². Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²³.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar navedeni odbor ne da mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

²² Uredba (EU) [.../...] Evropskega parlamenta in Sveta o upravljanju energetske unije (UL L ...,...).

²³ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Člen 16

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz [...] člena 7(7a), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(2) in [...] člena 14(3a) se prenese na Komisijo za [...] šest let od [datum začetka veljavnosti te uredbe]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem šestletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
2. Prenos pooblastila iz [...] člena 7(7a), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(2) in [...] člena 14(3a) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

3. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
4. Delegirani akt, sprejet na podlagi [...] člena 7(7a), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(2) in [...] člena 14(3a), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 17

Sprememba Uredbe (ES) št. 715/2007

V Uredbo (ES) št. 715/2007 se vstavi naslednji člen 11a:

„Člen 11a

Skladnost vozil v prometu glede emisij CO₂ in porabe goriva

1. Homologacijski organi po sprejetju in začetku veljavnosti postopkov iz odstavka 2 na podlagi primernih in reprezentativnih vzorcev preverijo, da vozila, ki so dana v promet in za katera so izdali homologacijo, izpolnjujejo zahteve glede vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v certifikatih o skladnosti.
2. Komisija sprejme izvedbene akte v skladu s členom 15(2), da določi postopke za preverjanje skladnosti lahkih vozil v prometu glede vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, navedenih v certifikatu o skladnosti.“

Člen 18

Razveljavitev

Uredbi (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 se razveljavita z učinkom od 1. januarja 2020.

Sklicevanja na razveljavljeni uredbi se štejejo kot sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge V.

Člen 19

Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od 1. januarja 2020.

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik

PRILOGA I

DEL A. CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ ZA OSEBNE AVTOMOBILE

1. Za koledarsko leto 2020 se specifične emisije CO₂ za vsak nov osebni avtomobil določijo po naslednji formuli:

$$\text{specifične emisije CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0),$$

pri čemer velja naslednje:

M	=	masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, v kilogramih (kg)
M ₀	=	vrednost 1 379,88
a	=	vrednost 0,0333

2. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v letu 2020 izračuna kot povprečje specifičnih emisij CO₂ iz vsakega novega osebnega avtomobila, ki ga je proizvedel, registriranega v navedenem koledarskem letu.

3. Referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca v letu 2021 se izračuna, kot sledi:

$$\text{referenčni cilj specifičnih emisij na podlagi WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right),$$

pri čemer je:

$WLTP_{CO_2}$	povprečna vrednost specifičnih emisij CO ₂ v letu 2020, določena v skladu s Prilogo XXI k Uredbi Komisije (EU) 2017/1151 ²⁴ in izračunana v skladu z drugo alineo člena 4(3) te uredbe, brez prihrankov emisij CO ₂ zaradi uporabe členov 5 in 11 te uredbe;
NEDC _{CO2}	povprečna vrednost specifičnih emisij CO ₂ v letu 2020, določena v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/1153 ²⁵ in izračunana v skladu z drugo alineo člena 4(3) te uredbe, brez prihrankov emisij CO ₂ zaradi uporabe členov 5 in 11 te uredbe;
NEDC ₂₀₂₀ cilj	cilj specifičnih emisij za leto 2020, izračunan v skladu s točkama 1 in 2 te priloge.

4. Za koledarsko obdobje 2021–2024 se cilj specifičnih emisij za proizvajalca izračuna, kot sledi:

$$\text{cilj specifičnih emisij} = WLTP_{\text{referenčni cilj}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})],$$

²⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

²⁵ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku v zvezi z lahкими gospodarskimi vozili, in spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 293/2012 (UL L 175, 7.7.2017, str. 644).

pri čemer je:

$WLTP_{reference\ target}$	referenčni cilj specifičnih emisij na podlagi WLTP za leto 2021, izračunan v skladu s točko 3;
a	vrednost 0,0333;
M_{\emptyset}	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nova vozila, registrirana v ciljnem letu, v kilogramih (kg);
M_0	vrednost 1 379,88 v letu 2021 in kot je opredeljena v členu 13(1)(a) za leta 2022, 2023 in 2024;
$M_{\emptyset 2020}$	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nova vozila, registrirana v letu 2020, v kilogramih (kg);
$M_{0,2020}$	vrednost 1 379,88.

5. Za proizvajalca, ki mu je bilo odobreno odstopanje v zvezi s ciljem specifičnih emisij na podlagi NEDC za leto 2021, se cilj glede odstopanja na podlagi WLTP izračuna, kot sledi:

$$\text{cilj glede odstopanja}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right),$$

pri čemer je:

$WLTP_{CO_2}$	vrednost, kot je opredeljena v točki 3;
$NEDC_{CO_2}$	vrednost, kot je opredeljena v točki 3;
$NEDC_{2020cilj}$	cilj specifičnih emisij za leto 2021, ki ga je odobrila Komisija na podlagi člena 10 te uredbe.

6. Od 1. januarja 2025 se cilji za celotni vozni park EU in cilji specifičnih emisij CO₂ za proizvajalca izračunajo, kot sledi:

6.0. Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁

Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ je s številom novoregistriranih avtomobilov ponderirano povprečje referenčnih vrednosti₂₀₂₁, določenih za vsakega posameznega proizvajalca, za katerega se v skladu s točko 4 uporablja cilj specifičnih emisij.

Referenčna vrednost₂₀₂₁ se določi za vsakega proizvajalca, kot sledi:

referenčna vrednost₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, izmerjen}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

pri čemer je:

WLTP_{CO₂, izmerjen} povprečna vrednost – za vsakega proizvajalca – skupnih izmerjenih emisij CO₂ iz vsakega novega osebnega avtomobila, registriranega v letu 2020, kot so določene in sporočene v skladu s členom 7(a)(1)(b) Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153;

NEDC_{2020cilj} in NEDC_{CO₂} vrednosti, kot sta opredeljeni v točki 3;

M_{∅2021} povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, za nove osebne avtomobile, registrirane v letu 2021, v kilogramih (kg);

M₀ vrednost 1 379,88²⁶

a, M_{∅2020} in M_{0,2020} vrednosti, kot so opredeljene v točki 4.

6.1. Cilja za celotni vozni park EU od leta 2025 in od leta 2030

6.1.1. Cilj za celotni vozni park EU za obdobje 2025–2029

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅ = cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₂₅),

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ vrednost, kot je opredeljena v točki 6.0;

faktor zmanjšanja₂₀₂₅ zmanjšanje iz člena 1(4)(a).

²⁶ tudi kot je določeno v točki 4.

6.1.2. Cilj za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2030 dalje

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀ = cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₃₀),
pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ vrednost, kot je opredeljena v točki 6.0;

faktor zmanjšanja₂₀₃₀ zmanjšanje iz člena 1(5)(a).

6.2. Referenčni cilji specifičnih emisij za obdobje od leta 2025 dalje

6.2.1. Obdobje 2025–2029

referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀),

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park₂₀₂₅ vrednost, kot je določena v skladu s točko 6.1.1;

a₂₀₂₅ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$,

pri čemer je:

a₂₀₂₁ naklon najboljše prilegajoče se premice, določene z uporabo metode linearnega prileganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (pojasnjevalna spremenljivka) in specifične emisije CO₂ (odvisna spremenljivka) vsakega posameznega vozila v voznem parku EU leta 2021;

povprečne emisije₂₀₂₁ povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ iz vseh v letu 2021 novoregistriranih vozil proizvajalcev, za katere je cilj specifičnih emisij izračunan v skladu s točko 4;

TM povprečna preskusna masa vseh novoregistriranih vozil proizvajalca v zadevnem koledarskem letu, v kilogramih;

TM₀ vrednost, določena v skladu s členom 13(1)(d).

6.2.2. Obdobje od leta 2030 dalje

referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀),

pri čemer je:

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

a₂₀₃₀

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

pri čemer je:

a₂₀₂₁

naklon najboljše prilagajajoče se premice, določene z uporabo metode linearnega prilaganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (pojasnjevalna spremenljivka) in specifične emisije CO₂ (odvisna spremenljivka) vsakega posameznega vozila v voznem parku EU leta 2021;

povprečne emisije₂₀₂₁

povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ iz vseh v letu 2021 novoregistriranih vozil proizvajalcev, za katere je cilj specifičnih emisij izračunan v skladu s točko 4;

TM

povprečna preskusna masa vseh novoregistriranih vozil proizvajalca v zadevnem koledarskem letu, v kilogramih;

TM₀

vrednost, določena v skladu s členom 13(1)(d).

6.3. Cilj specifičnih emisij za obdobje od leta 2025 dalje

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 za obdobje 2025–2029 in točko 6.2.2 za obdobje od leta 2030 dalje;

faktor ZLEV (1 + y – x), če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV določi bodisi na 1,05 bodisi na 1,0,

pri čemer je:

y delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novoregistriranih osebnih avtomobilov, izračunan kot skupno število brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, pri čemer se v skladu s spodnjo formulo vsak izmed njih šteje za $ZLEV_{specific}$, deljeno s skupnim številom osebnih avtomobilov, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x 15 % v obdobju 2025–2029 in [...] [35] % po letu 2030.

DEL B. CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ CO₂ ZA LAHKA GOSPODARSKA VOZILA

1. Za leto 2020 se specifične emisije CO₂ za vsako novo lahko gospodarsko vozilo določijo po naslednji formuli:

$$\text{specifične emisije CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0),$$

pri čemer velja naslednje:

M	=	masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, v kilogramih (kg)
M ₀	=	vrednost 1 766,4
a	=	vrednost 0,096.

2. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v letu 2020 izračuna kot povprečje specifičnih emisij CO₂ iz vsakega novega lahkega gospodarskega vozila, ki ga je proizvedel, registriranega v navedenem koledarskem letu.

3. Referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca v letu 2021 se izračuna, kot sledi:

referenčni cilj specifičnih emisij na podlagi WLTP = $WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$, pri čemer je:

$WLTP_{CO_2}$ povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ v letu 2020, določena v skladu s Prilogo XXI k Uredbi Komisije (EU) 2017/1151, brez prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe člena 11 te uredbe;

$NEDC_{CO_2}$ povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ v letu 2020, določena v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2017/1152, brez prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe člena 11 te uredbe;

$NEDC_{2020cilj}$ cilj specifičnih emisij za leto 2020, izračunan v skladu s točkama 1 in 2 te priloge.

4. Za koledarsko obdobje 2021–2024 se cilj specifičnih emisij za proizvajalca izračuna, kot sledi:

$$\text{cilj specifičnih emisij} = \text{WLTP}_{\text{referenčni cilj}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})],$$

pri čemer je:

<i>WLTP_{reference target}</i>	referenčni cilj specifičnih emisij na podlagi WLTP za leto 2021, izračunan v skladu s točko 3;
a	vrednost 0,096;
M_{θ}	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v zadevnem ciljnem letu, v kilogramih (kg);
M_0	vrednost 1 766,4 v letu 2020, vrednost, sprejeta na podlagi člena 13(5) Uredbe (EU) št. 510/2011, za obdobje 2021, 2022 in 2023 ter vrednost, sprejeta na podlagi člena 13(1)(b) te uredbe, za leto 2024;
$M_{\theta 2020}$	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v letu 2020, v kilogramih (kg);
$M_{0,2020}$	vrednost 1 766,4.

5. Za proizvajalca, ki mu je bilo odobreno odstopanje v zvezi s ciljem specifičnih emisij na podlagi NEDC za leto 2021, se cilj glede odstopanja na podlagi WLTP izračuna, kot sledi:

$$\text{cilj glede odstopanja}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right),$$

pri čemer je:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	vrednost $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, kot je opredeljena v točki 3;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	vrednost $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, kot je opredeljena v točki 3;
$\text{NEDC}_{2020\text{cilj}}$	cilj specifičnih emisij za leto 2021, ki ga je odobrila Komisija na podlagi člena 10 te uredbe.

6. Od 1. januarja 2025 se cilji za celotni vozni park EU in cilj specifičnih emisij CO₂ za proizvajalca izračunajo, kot sledi:

6.0. Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁

Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ je s številom novoregistriranih lahkih gospodarskih vozil ponderirano povprečje referenčnih vrednosti₂₀₂₁, določenih za vsakega posameznega proizvajalca, za katerega se v skladu s točko 4 uporablja cilj specifičnih emisij.

Referenčna vrednost₂₀₂₁ se določi za vsakega proizvajalca, kot sledi:

referenčna vrednost₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, izmerjen}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

pri čemer je:

$WLTP_{CO_2, izmerjen}$ povprečna vrednost – za vsakega proizvajalca – skupnih izmerjenih emisij CO₂ iz vsakega novega lahkega gospodarskega vozila, registriranega v letu 2020, kot so določene in sporočene v skladu s členom 7(a)(1)(b) Izvedbene uredbe (EU) 2017/1152;

$NEDC_{2020cilj}$ in $NEDC_{CO_2}$ vrednosti, kot sta opredeljeni v točki 3;

$M_{\emptyset 2021}$ povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v letu 2021, v kilogramih (kg);

M_0 vrednost M_0 , kot je opredeljena v točki 4 za leto 2021;

a, $M_{\emptyset 2020}$ in $M_{0,2020}$ vrednosti, kot so opredeljene v točki 4.

6.1. Cilja za celotni vozni park EU od leta 2025 in od leta 2030

6.1.1. Cilj za celotni vozni park EU za obdobje 2025–2029

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅ = cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₂₅),

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ vrednost, kot je opredeljena v točki 6.0;

faktor zmanjšanja₂₀₂₅ zmanjšanje iz člena 1(4)(b).

6.1.2. Cilj za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2030 dalje

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀ = cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₃₀),

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ vrednost, kot je opredeljena v točki 6.0;

faktor zmanjšanja₂₀₃₀ zmanjšanje iz člena 1(5)(b).

6.2. Referenčna cilja specifičnih emisij za obdobje od leta 2025 dalje

6.2.1. Obdobje 2025–2029

referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅ vrednost, določena v skladu s točko 6.1.1;

α a_{2025} , pri čemer je povprečna preskusna masa novoregistriranih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , določene v skladu s členom 13(1)(d), in a_{2021} , pri čemer je povprečna preskusna masa novoregistriranih vozil proizvajalca večja od TM_0 , določene v skladu s členom 13(1)(d),

pri čemer je:

a_{2025} $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$;

a_{2021} naklon najboljše prilagajajoče se premice, določene z uporabo metode linearnega prilaganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (pojasnjevalna spremenljivka) in specifične emisije CO₂ (odvisna spremenljivka) vsakega novoregistriranega vozila v voznem parku EU leta 2021;

povprečne emisije₂₀₂₁ povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ iz vseh v letu 2021 novoregistriranih vozil proizvajalcev, za katere je cilj specifičnih emisij izračunan v skladu s točko 4;

TM povprečna preskusna masa vseh novoregistriranih vozil proizvajalca v zadevnem koledarskem letu, v kilogramih;

TM₀ vrednost, določena v skladu s členom 13(1)(d).

6.2.2. Obdobje od leta 2030 dalje

referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

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

α a₂₀₃₀, pri čemer je povprečna preskusna masa novoregistriranih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM₀, določene v skladu s členom 13(1)(d), in a₂₀₂₁, pri čemer je povprečna preskusna masa novoregistriranih vozil proizvajalca večja od TM₀, določene v skladu s členom 13(1)(d),

pri čemer je:

a₂₀₃₀ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$;

a₂₀₂₁ naklon najboljše prilegajoče se premice, določene z uporabo metode linearnega prileganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (pojasnjevalna spremenljivka) in specifične emisije CO₂ (odvisna spremenljivka) vsakega novoregistriranega vozila v voznem parku EU leta 2021;

povprečne emisije₂₀₂₁ povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ iz vseh v letu 2021 novoregistriranih vozil proizvajalcev, za katere je cilj specifičnih emisij izračunan v skladu s točko 4;

TM povprečna preskusna masa vseh novoregistriranih vozil proizvajalca v zadevnem koledarskem letu, v kilogramih;

TM₀ vrednost, določena v skladu s členom 13(1)(d).

6.3. Cilja specifičnih emisij za obdobje od leta 2025 dalje

6.3.1. Obdobje 2025–2029

cilj specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – (\emptyset_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅)) · faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij),

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij

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

\emptyset_{cilji}

povprečna vrednost, ponderirana glede na število novoregistriranih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca, vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih 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 določi bodisi na 1,05 bodisi na 1,0,

pri čemer je:

y

delež brezemisij in nizkoemisij v proizvodnem vozni parku novoregistriranih lahkih gospodarskih vozil, izračunan kot skupno število brezemisij in nizkoemisij, pri čemer se v skladu s spodnjo formulo vsak izmed njih šteje za $ZLEV_{specifičen}$, deljeno s skupnim številom lahkih gospodarskih vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions}{50} \right)$$

x

15 %.

6.3.2. Obdobje od leta 2030 dalje

cilj specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – (\emptyset_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀)) · faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij),

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, ponderirana glede na število novoregistriranih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca, vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.2;

faktor ZLEV

(1 + y – x), če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV določi bodisi na 1,05 bodisi na 1,0,

pri čemer je:

y

delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novoregistriranih lahkih gospodarskih vozil, izračunan kot skupno število brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, pri čemer se v skladu s spodnjo formulo vsak izmed njih šteje za $ZLEV_{specifičen}$, deljeno s skupnim številom lahkih gospodarskih vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions}{50} \right)$$

x

30 %.

PRILOGA II

SPREMLJANJE IN SPOROČANJE EMISIJ IZ NOVIH OSEBNIH AVTOMOBILOV

DEL A – Zbiranje podatkov o novih osebnih avtomobilih in določanje informacij o spremljanju emisij CO₂

1. Države članice za vsako koledarsko leto beležijo naslednje podrobne podatke o vsakem novem osebnem avtomobilu, ki ga registrirajo kot vozilo kategorije M1 na svojem ozemlju:

- (a) proizvajalec;
- (b) homologacijska številka in njene razširitve;
- (c) tip, varianta in različica (če je to ustrezno);
- (d) znamka in trgovsko ime;
- (e) kategorija homologiranega vozila;
- (f) skupno število novih registracij;
- (g) masa v stanju, pripravljenem za vožnjo;
- (h) specifične emisije CO₂ (NEDC in WLTP);
- (i) odtis: medosna razdalja, kolotek krmiljene osi in kolotek druge osi;
- (j) vrsta goriva in način izgorevanja;
- (k) delovna prostornina motorja;
- (l) poraba električne energije;
- (m) oznaka za inovativno tehnologijo ali skupino inovativnih tehnologij in zmanjšanje emisij CO₂ zaradi navedene tehnologije (NEDC in WLTP);
- (n) največja neto moč;
- (o) identifikacijska številka vozila;
- (p) preskusna masa na podlagi WLTP;
- (q) faktorja odstopanja in preverjanja iz točke 3.2.8 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1153;
- (r) kategorija registriranega vozila;

- (s) identifikacijska številka družine vozil;
- (t) električni doseg, če je to ustrezno.

Države članice v skladu s členom 7 dajo na voljo Komisiji vse parametre, navedene v tej točki, v obliki, določeni v oddelku 2 dela B.

2. Za podrobne podatke iz točke 1 se uporabijo podatki iz certifikata o skladnosti za zadevni osebni avtomobil. Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati o skladnosti navajajo specifične emisije CO₂ za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.

3. Države članice za vsako koledarsko leto ugotovijo:

- (a) skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, ki so predmet ES-homologacije;
- (b) skupno število novih registracij novih posamično odobrenih osebnih avtomobilov;
- (c) skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, odobrenih na nacionalni ravni v majhnih serijah.

DEL B – Oblika za prenos podatkov

Države članice vsako leto sporočijo informacije iz točk 1 in 3 dela A v naslednjih oblikah:

Oddelek 1 – Zbirni podatki o spremljanju

Država članica ²⁷	
Leto	
Skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, ki so predmet ES-homologacije	
Skupno število novih registracij novih posamično odobrenih osebnih avtomobilov	
Skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, odobrenih na nacionalni ravni v majhnih serijah	

²⁷ Oznake ISO 3166 alpha-2, z izjemo Grčije in Združenega kraljestva, za katera se uporablja oznaka „EL“ oziroma „UK“.

Oddelek 2 – Podrobni podatki o spremljanju – vnos za posamezno vozilo

Sklicevanje na točko 1 dela A	Podrobni podatki o registriranem vozilu
(a)	Ime proizvajalca – standardno poimenovanje v EU
	Ime proizvajalca – izjava proizvajalca originalne opreme
	Ime proizvajalca v registru države članice ¹
(b)	Homologacijska številka in njene razširitve
(c)	Tip
	Varianta
	Različica
(d)	Znamka in trgovsko ime
(e)	Kategorija homologiranega vozila
(f)	Skupno število novih registracij
(g)	Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo
(h)	<p>Specifične emisije CO₂ (skupno)</p> <p>Vrednost na podlagi NEDC do 31. decembra 2020, razen za vozila s področja uporabe člena 5, za katera se vrednost na podlagi NEDC določi do 31. decembra 2022 v skladu s členom 5 Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153</p>
	<p>Specifične emisije CO₂ (skupno)</p> <p>Vrednost na podlagi WLTP</p>
(i)	Medosna razdalja
	Kolotek krmiljene osi (os 1)
	Kolotek druge osi (os 2)

(j)	Vrsta goriva
	Način izgorevanja
(k)	Delovna prostornina motorja (v cm ³)
(l)	Poraba električne energije (v Wh/km)
(m)	Oznaka ekološke(-ih) inovacij(-e)
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi NEDC do vključno leta 2020
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi WLTP
(n)	Največja neto moč
(o)	Identifikacijska številka vozila
(p)	Preskusna masa na podlagi WLTP
(q)	Faktor odstopanja De (če je na voljo)
	Faktor preverjanja (če je na voljo)
(r)	Kategorija registriranega vozila
(s)	Identifikacijska številka družine vozil
(t)	Električni doseg, če je to ustrezno

Opombe:

¹ V primeru odobritev na nacionalni ravni v majhnih serijah (NSS) ali posamičnih odobritev (IVA) se ime proizvajalca navede v stolpcu „Ime proizvajalca v registru države članice“, v stolpcu „Ime proizvajalca – standardno poimenovanje v EU“ pa se navede bodisi „AA-NSS“ bodisi „AA-IVA“.

PRILOGA III

SPREMLJANJE IN SPOROČANJE EMISIJ IZ LAHKIH GOSPODARSKIH VOZIL

A. Zbiranje podatkov o lahkih gospodarskih vozilih in določanje informacij o spremljanju emisij CO₂

1. Podrobni podatki

1.1. Dokončana vozila, registrirana kot N₁

V primeru dokončanih ES-homologiranih vozil, ki so registrirana kot N₁, države članice za vsako koledarsko leto beležijo naslednje podrobne podatke o vsakem novem lahkem gospodarskem vozilu, ko je prvič registrirano na njihovem ozemlju:

- (a) proizvajalec;
- (b) homologacijska številka in njene razširitve;
- (c) tip, varianta in različica;
- (d) znamka;
- (e) kategorija homologiranega vozila;
- (f) kategorija registriranega vozila;
- (g) specifične emisije CO₂ (NEDC in WLTP);
- (h) masa v stanju, pripravljenem za vožnjo;
- (i) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- (j) odtis: medosna razdalja, kolotek krmiljene osi in kolotek druge osi;
- (k) vrsta goriva in način izgorevanja;
- (l) delovna prostornina motorja;
- (m) poraba električne energije;
- (n) oznaka za inovativno tehnologijo ali skupino inovativnih tehnologij in zmanjšanje emisij CO₂ zaradi navedene tehnologije (NEDC in WLTP);

- (o) identifikacijska številka vozila;
- (p) preskusna masa na podlagi WLTP;
- (q) faktorja odstopanja in preverjanja iz točke 3.2.8 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1152;
- (r) identifikacijska številka družine vozil, določena v skladu s točko 5.0 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151;
- (s) električni doseg, če je to ustrezno.

Države članice v skladu s členom 7 dajo na voljo Komisiji vse parametre, navedene v tej točki, v obliki, določeni v oddelku 2 dela C te priloge.

1.2. Vozila, odobrena z večstopenjskim postopkom in registrirana kot vozila N₁

V primeru večstopenjsko izdelanih vozil, registriranih kot vozila N₁, države članice za vsako koledarsko leto beležijo naslednje podrobne podatke v zvezi z:

- (a) osnovnim (nedokončanim) vozilom: podatke iz točk (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) in (o) točke 1.1 ali, namesto podatkov iz točk (h) in (i), privzeto dodano maso kot del homologacijskih informacij iz točke 2.17.2 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
- (b) osnovnim (dokončanim) vozilom: podatke iz točk (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (n) in (o) točke 1.1;
- (c) dodelanim vozilom: podatke iz točk (a), (f), (g), (h), (j), (k), (l), (m) in (o) točke 1.1.

Kadar podatkov iz točk (a) in (b) te točke za osnovno vozilo ni mogoče predložiti, država članica namesto tega predloži podatke v zvezi z dodelanim vozilom.

Za dodelana vozila N₁ se uporabi oblika, določena v oddelku 2 dela C.

Identifikacijska številka vozila iz točke (o) točke 1.1 se ne objavi.

- 2. Za podrobnosti iz točke 1 se uporabijo podatki iz certifikata o skladnosti. Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati o skladnosti navajajo specifične emisije CO₂ za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.

3. Države članice za vsako koledarsko leto ugotovijo:
- (a) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet ES-homologacije;
 - (b) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet postopka večstopenjske homologacije, če je na voljo;
 - (c) skupno število novih registracij novih posamično odobrenih lahkih gospodarskih vozil;
 - (d) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, odobrenih na nacionalni ravni v majhnih serijah.

B. Metodologija za določanje informacij o spremljanju emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila

Informacije o spremljanju, ki jih morajo države članice določiti v skladu s točkama 1 in 3 dela A te priloge, se določijo v skladu z metodologijo iz tega dela.

1. Število registriranih novih lahkih gospodarskih vozil

Države članice določijo število novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih na njihovem ozemlju v zadevnem letu spremljanja, ki se razdeli na vozila, ki so predmet ES-homologacije, vozila, ki se posamično odobrijo, in vozila, ki se odobrijo na nacionalni ravni v majhnih serijah, ter, če je na voljo, število večstopenjsko izdelanih vozil.

2. Dodelana vozila

Pri večstopenjsko izdelanih vozilih se specifične emisije CO₂ iz dodelanih vozil dodelijo proizvajalcu osnovnega vozila.

Da bi zagotovili reprezentativnost vrednosti emisij CO₂, učinkovitosti porabe goriva in mase dodelanih vozil, ne da bi s tem obremenili proizvajalca osnovnega vozila, Komisija predlaga poseben postopek spremljanja in po potrebi ustrezno spremeni zadevno zakonodajo o homologaciji.

Ne glede na to, da se za izračun cilja za leto 2020 v skladu s točko 2 dela B Priloge I uporabi privzeta dodana masa iz dela C te priloge, se v primerih, ko navedene vrednosti mase ni mogoče določiti, za začasni izračun cilja specifičnih emisij iz člena 7(4) lahko uporabi masa dodelanega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo.

Če je osnovno vozilo dokončano vozilo, se za izračun cilja specifičnih emisij uporabi masa navedenega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo. Kadar pa navedene vrednosti mase ni mogoče določiti, se za začasni izračun cilja specifičnih emisij lahko uporabi masa dodelanega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo.

C. Oblike za prenos podatkov

Države članice vsako leto sporočijo informacije iz točk 1 in 3 dela A v naslednjih oblikah:

<i>Oddelek 1 – Zbirni podatki o spremljanju</i>	
Država članica ²⁸	
Leto	
Skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet ES-homologacije	
Skupno število novih registracij novih posamično odobrenih lahkih gospodarskih vozil	
Skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, odobrenih na nacionalni ravni v majhnih serijah	
Skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet postopka večstopenjske homologacije (če je na voljo)	

²⁸ Oznake ISO 3166 alpha-2, z izjemo Grčije in Združenega kraljestva, za katera se uporablja oznaka „EL“ oziroma „UK“.

Oddelek 2 – Podrobni podatki o spremljanju – vnos za posamezno vozilo

Sklicevanje na oddelek 1.1 dela A	Podrobni podatki o registriranem vozilu ⁽¹⁾
(a)	Ime proizvajalca – standardno poimenovanje v EU ⁽²⁾
	Ime proizvajalca – izjava proizvajalca originalne opreme DOKONČANO VOZILO/OSNOVNO VOZILO ⁽³⁾
	Ime proizvajalca – izjava proizvajalca originalne opreme DODELANO VOZILO ⁽³⁾
	Ime proizvajalca v registru države članice ⁽²⁾
(b)	Homologacijska številka in njene razširitve
(c)	Tip
	Varianta
	Različica
(d)	Znamka
(e)	Kategorija homologiranega vozila
(f)	Kategorija registriranega vozila
(g)	Specifične emisije CO ₂ (skupno) Vrednost na podlagi NEDC do 31. decembra 2020
	Specifične emisije CO ₂ (skupno) Vrednost na podlagi WLTP
(h)	Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo OSNOVNO VOZILO
	Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo DODELANO VOZILO/DOKONČANO VOZILO
(i) ⁽⁴⁾	Največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila

(j)	Medosna razdalja
	Kolotek krmiljene osi (os 1)
	Kolotek druge osi (os 2)
(k)	Vrsta goriva
	Način izgorevanja
(l)	Delovna prostornina motorja (v cm ³)
(m)	Poraba električne energije (v Wh/km)
(n)	Oznaka ekološke(-ih) inovacij(-e)
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi NEDC do 31. decembra 2020
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi WLTP
(o)	Identifikacijska številka vozila
(p)	Preskusna masa na podlagi WLTP
(q)	Faktor odstopanja De (če je na voljo)
	Faktor preverjanja (če je na voljo)
(r)	Identifikacijska številka družine vozil
(s)	Električni doseg, če je to ustrezno
Točka 2.17.2 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES ²⁹	Privzeta dodana masa (če je to ustrezno v primeru večstopenjsko izdelanih vozil)

²⁹ V primeru večstopenjsko izdelanih vozil se masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, in največja tehnično dovoljena masa obremenjenega osnovnega vozila lahko nadomestita s privzeto dodano maso iz homologacijskih informacij v skladu s točko 2.17.2 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES.

Opombe:

- (1) Kadar v primeru večstopenjsko izdelanih vozil podatkov za osnovno vozilo ni mogoče predložiti, država članica predloži vsaj podatke, določene v tej obliki, za dodelano vozilo.
- (2) V primeru odobritev na nacionalni ravni v majhnih serijah (NSS) ali posamičnih odobritev (IVA) se ime proizvajalca navede v stolpcu „Ime proizvajalca v registru države članice“, v stolpcu „Ime proizvajalca – standardno poimenovanje v EU“ pa se navede bodisi „AA-NSS“ bodisi „AA-IVA“.
- (3) V primeru večstopenjsko izdelanih vozil se navede proizvajalec osnovnega (nedokončanega/dokončanega) vozila. Če ime proizvajalca osnovnega vozila ni na voljo, se navede samo proizvajalec dodelanega vozila.
- (4) V primeru večstopenjsko izdelanih vozil se navede največja tehnično dovoljena masa obremenjenega osnovnega vozila.
- (5) V primeru večstopenjsko izdelanih vozil se masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, in največja tehnično dovoljena masa obremenjenega osnovnega vozila lahko nadomestita s privzeto dodano maso iz homologacijskih informacij v skladu s točko 2.17.2 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES.

PRILOGA IV

Razveljavljene uredbe s seznamoma njunih zaporednih sprememb

Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 140, 5.6.2009, str. 1)
Uredba Komisije (EU) št. 397/2013	(UL L 120, 1.5.2013, str. 4)
Uredba (EU) št. 333/2014 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 103, 5.4.2014, str. 15)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/6	(UL L 003, 7.1.2015, str. 1)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1502	(UL L 221, 26.8.2017, str. 4)
Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 145, 31.5.2011, str. 1)
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 205/2012	(UL L 072, 10.3.2012, str. 2)
Uredba (EU) št. 253/2014 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 084, 20.3.2014, str. 38)
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 404/2014	(UL L 121, 24.4.2014, str. 1)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/748	(UL L 113, 29.4.2017, str. 9)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1499	(UL L 219, 25.8.2017, str. 1)

PRILOGA V

KORELACIJSKA TABELA

Uredba (ES) št. 443/2009	Uredba (EU) št. 510/2011	Ta uredba
člen 1, prvi pododstavek	člen 1(1)	člen 1(1)
člen 1, drugi pododstavek	člen 1(2)	člen 1(2)
člen 1, tretji pododstavek	–	člen 1(3)
–	–	člen 1(4)
člen 2(1)	člen 2(1)	člen 2(1)
člen 2(2)	člen 2(2)	člen 2(2)
člen 2(3)	člen 2(3)	člen 2(3)
člen 2(4)	člen 2(4)	člen 2(4)
člen 3(1), uvodno besedilo	člen 3(1), uvodno besedilo	člen 3(1), uvodno besedilo
člen 3(1), točki (a) in (b)	člen 3(1), točki (a) in (b)	člen 3(1), točki (a) in (b)
–	člen 3(1), točke (c), (d) in (e)	člen 3(1), točke (c), (d) in (e)
člen 3(1), točki (c) in (d)	člen 3(1), točki (f) in (g)	člen 3(1), točki (f) in (g)
člen 3(1), točka (e)	člen 3(1), točka (j)	–
člen 3(1), točki (f) in (g)	člen 3(1), točki (h) in (i)	člen 3(1), točki (h) in (i)
–	–	člen 3(1), točke (j), (k) in (l)
člen 3(1), točka (k)	–	–
člen 3(2)	člen 3(2)	člen 3(2)
člen 4(1)	–	–

–	–	člen 4(1), uvodno besedilo
–	–	člen 4(1), točka (a)
–	člen 4, prvi pododstavek	člen 4(1), točka (b)
–	–	člen 4(1), točka (c)
–	člen 4, drugi pododstavek	člen 4(2)
člen 4, drugi pododstavek	člen 4, tretji pododstavek	člen 4(3)
člen 5	člen 5	–
člen 5a	–	člen 5
člen 6	člen 6	–
člen 7(1)	člen 7(1)	člen 6(1)
člen 7(2), točke (a), (b) in (c)	člen 7(2), točke (a), (b) in (c)	člen 6(2), točke (a), (b) in (c)
–	–	člen 6(2), točka (d)
člen 7(3)	člen 7(3)	člen 6(3)
člen 7(4)	člen 7(4)	člen 6(4)
člen 7(5)	člen 7(5)	člen 6(5)
člen 7(6)	člen 7(6)	člen 6(6)
člen 7(7)	člen 7(7)	člen 6(7)
člen 8(1)	člen 8(1)	člen 7(1)
člen 8(2)	člen 8(2)	člen 7(2)
člen 8(3)	člen 8(3)	člen 7(3)
člen 8(4), prvi in drugi pododstavek	člen 8(4), prvi in drugi pododstavek	člen 7(4), prvi in drugi pododstavek

člen 8(4), tretji pododstavek	–	člen 7(4), tretji pododstavek
člen 8(5), prvi pododstavek	člen 8(5)	člen 7(5), prvi pododstavek
člen 8(5), drugi pododstavek	člen 8(6)	–
člen 8(6)	člen 8(7)	–
člen 8(7)	–	člen 7(6), prvi pododstavek
–	–	člen 7(6), drugi pododstavek
–	člen 8(8)	–
člen 8(8)	–	–
člen 8(9)	člen 8(9)	člen 7(7)
–	–	člen 7(8)
–	člen 8(10)	člen 7(9)
člen 9(1)	člen 9(1)	člen 8(1)
člen 9(2), prvi pododstavek, uvodno besedilo	člen 9(2), prvi pododstavek, uvodno besedilo	člen 8(2)
člen 9(2), prvi pododstavek, točka (a)	člen 9(2), prvi pododstavek, točka (a)	–
člen 9(2), prvi pododstavek, točka (b)	člen 9(2), prvi pododstavek, točka (b)	člen 8(2)
člen 9(2), drugi pododstavek	člen 9(2), drugi pododstavek	člen 8(2), drugi pododstavek
člen 9(3)	člen 9(3)	člen 8(3)
člen 9(4)	člen 9(4)	člen 8(4)
člen 10(1), uvodno besedilo	člen 10(1), uvodno besedilo	člen 9(1), uvodno besedilo

člen 10(1), točke (a), (b), (c), (d) in (e)	člen 10(1), točke (a), (b), (c), (d) in (e)	člen 9(1), točke (a), (b), (c), (d) in (e)
–	–	člen 9(1), točka (f)
člen 10(2)	člen 10(2)	člen 9(2)
člen 11(1)	člen 11(1)	člen 10(1)
člen 11(2)	člen 11(2)	člen 10(2)
člen 11(3)	člen 11(3)	člen 10(3)
člen 11(4), prvi pododstavek	–	člen 10(4), prvi pododstavek
člen 11(4), drugi pododstavek, uvodno besedilo	–	člen 10(4), drugi pododstavek, uvodno besedilo
člen 11(4), drugi pododstavek, točka (a)	–	člen 10(4), drugi pododstavek, točka (a)
člen 11(4), drugi pododstavek, točka (b)	–	–
člen 11(4), drugi pododstavek, točka (c)	–	člen 10(4), drugi pododstavek, točka (b)
člen 11(4), tretji in četrti pododstavek	–	člen 10(4), tretji in četrti pododstavek
člen 11(5)	člen 11(4)	člen 10(5)
člen 11(6)	člen 11(5)	člen 10(6)
člen 11(7)	člen 11(6)	člen 10(7)
člen 11(8)	člen 11(7)	člen 10(8)
člen 11(9)	člen 11(8)	člen 10(9)
člen 12(1), prvi pododstavek	člen 12(1), prvi pododstavek	člen 11(1), prvi pododstavek
člen 12(1), drugi pododstavek	–	člen 11(1), drugi pododstavek

člen 12(1), tretji pododstavek	člen 12(1), drugi pododstavek	člen 11(1), tretji pododstavek
–	–	člen 11(1), četrti pododstavek
člen 12(2)	člen 12(2)	člen 11(2)
člen 12(3)	člen 12(3)	člen 11(3)
člen 12(4)	člen 12(4)	člen 11(4)
–	–	člen 12(1)
–	–	člen 12(2)
–	–	člen 12(3)
člen 13(1)	–	–
–	–	člen 13, naslov
–	–	člen 13(1), prvi pododstavek, uvodno besedilo
člen 13(2), prvi pododstavek	–	člen 13(1), točka (a)
–	člen 13(2)	člen 13(1), točka (b)
		člen 13(1), točki (c) in (d)
člen 13(2), drugi pododstavek	–	–
člen 13(2), tretji pododstavek	–	člen 13(2)
–	člen 13(1)	člen 14(1)
–	člen 13(4)	–
–	člen 13(5)	–
člen 13(3)	člen 13(6)	člen 14(2)
člen 13(4)	–	–
člen 13(5)	–	–

člen 13(6)	člen 13(3)	–
člen 13(7)	–	člen 14(3)
člen 14(1)	člen 14(1)	člen 15(1)
člen 14(2)	člen 14(2)	člen 15(2)
člen 14(3)	člen 14(3)	člen 15(3)
člen 14a(1)	člen 15(3)	člen 16(1)
člen 14a(2)	člen 15(1)	člen 16(2)
člen 14a(3)	člen 16	člen 16(3)
člen 14a(4)	člen 15(2)	–
člen 14a(5)	člen 17	–
–	–	člen 17
člen 15	–	člen 17
člen 16	člen 18	člen 18
Priloga I	–	Priloga I, del A
–	Priloga I	Priloga I, del B
Priloga II, del A	–	Priloga II, del A
Priloga II, del B	–	–
Priloga II, del C	–	Priloga II, del B
–	Priloga II	Priloga III
–	–	Priloga IV
–	–	Priloga V