

Bruselj, 10. oktober 2023
(OR. en)

13843/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0042(COD)

CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780

DOPIS

Pošiljatelj:	Odbor stalnih predstavnikov (1. del)
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	13361/23 + COR 1
Št. dok. Kom.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 14. februarja 2023 Evropskemu parlamentu in Svetu predložila predlog o reviziji uredbe glede okrepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila¹.

¹ Dok. 6539/23 + ADD1–ADD5.

2. Cilj predloga je prispevati k podnebnim ciljem Unije z določitvijo novih okrepljenih ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za nova težka vozila do leta 2030 (s 30 % na 45 %), 2035 (65 %) in 2040 (90 %) ter razširitvijo področja uporabe uredbe s tovornjakov na avtobuse in priklopnike. Njegov cilj je tudi spodbuditi vse večji delež brezemisijevih vozil v celotnem voznom parku težkih vozil v Uniji, hkrati pa zagotoviti in okrepiti inovativnost in konkurenčnost sektorja.
3. Evropski parlament je za poročevalca za predlog v imenu Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI) imenoval Basa Eickhouta (Greens/EFA, NL). Odbor ENVI naj bi poročilo sprejel ((na seji)) 23. in 24. oktobra 2023, temu pa naj bi sledilo glasovanje na plenarnem zasedanju v drugi polovici novembra 2023.
4. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje dal 12. julija 2023. Odbor regij je 10. maja 2023 sklenil, da mnenja ne bo dal.
5. Svet je orientacijsko razpravo o predlogu opravil na seji 20. junija 2023. Špansko predsedstvo je na ravni delovne skupine predlog nadalje obravnavalo na treh sejah Delovne skupine za okolje. Delovna skupina je na zadnji seji 28. septembra 2023 preučila tretjo revidirano različico kompromisnega besedila predsedstva².
6. Odbor stalnih predstavnikov (Coreper) je 4. oktobra 2023 preučil predlog na podlagi četrtega kompromisnega besedila predsedstva³, v katerem so bili ohranjeni glavni elementi predloga Komisije in predlagane nekatere omejene prilagoditve.
7. Zadnje kompromisno besedilo predsedstva je v Prilogi k temu dopisu.

² Dok. 13240/23.

³ Dok. 13361/23 + COR1.

II. GLAVNI ELEMENTI KOMPROMISNEGA BESEDILA PREDSEDSTVA

8. Predsedstvo ohranja predlog Komisije v zvezi s krovnimi cilji za leta 2030, 2035 in 2040 (člen 3a) ter glavne predlagane spremembe v prejšnjih kompromisnih besedilih:

- znižanje mejne vrednosti emisij CO₂ glede na opredelitev brezemisijskega vozila (člen 3(11));
- upoštevanje posebnosti zelo težkih kombinacij (člen 3(24), člen 14, Priloga IV, uvodne izjave);
- znižanje cilja za polpriklopnike s 15 % na 7,5 % (Priloga I, točka 4.3.1);
- črtanje izvzetja omejenega deleža iz cilja 100-odstotnega deleža brezemisijskih mestnih avtobusov do leta 2030 (člen 3b);
- izvzetje medmestnih avtobusov iz cilja 100-odstotnega deleža brezemisijskih mestnih avtobusov do leta 2030 (Priloga I, točki 4.2 in 4.3.1);
- razširitev področja uporabe uredbe na brezemisijska vozila iz dveh kategorij težkih vozil (Priloga I, točka 1.1.1);
- upoštevanje vpliva revizije standardov CO₂ za težka vozila na obratovanje takih vozil v tretjih državah (uvodna izjava (12));
- dodatna okrepitev klavzule o pregledu z vrsto določb, tudi v zvezi s ciljem ničelnih emisij za mestne avtobuse (člen 15);
- dodatna pojasnitev merila za ocenjevanje v zvezi z zanesljivostjo dobave v postopkih javnega naročanja mestnih avtobusov, da se poenostavi izvajanje s strani javnih organov in zagotovi pravna ustreznost (člen 3c, uvodne izjave);
- sprememba Uredbe (EU) 2018/858 o homologaciji, tudi v zvezi z e-priklopniki (člen 2a).

III. STANJE

9. Predsedstvo je na podlagi dosedanjih razprav ohranilo spremembe, predlagane v prejšnjem kompromisnem predlogu, in predlagalo spremembo člena 15 o pregledu predloga uredbe o standardih CO₂ za težka vozila, da bi datum pregleda prestavili z leta 2028 na leto 2027⁴. Predsedstvo meni, da zadnje kompromisno besedilo odraža ravnovesje med različnimi stališči delegacij.

IV. ZAKLJUČEK

10. Svet (okolje) naj na seji 16. oktobra 2023 reši odprta vprašanja in se dogovori o splošnem pristopu na podlagi besedila⁵ iz Priloge k temu dopisu. Splošni pristop bo mandat Sveta za pogajanja z Evropskim parlamentom v okviru rednega zakonodajnega postopka.

⁴ Poleg tega je bil v členu 3c(1) o postopkih javnega naročanja vnesen tehnični popravek, da bi se znova vstavilo besedilo „skladno z“ (vrstica 7 in 8 člena 3c(1)), ki je bilo v prejšnjem kompromisnem besedilu pomotoma črtano.

⁵ Novo besedilo je v **krepkem tisku in podčrtano**, črtano besedilo pa je označeno z [...].

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 in spremembi Uredbe (EU) 2018/858

(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 odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

¹ UL C [...], [...], str. [...].

² UL C [...], [...], str. [...].

- (1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma³, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila Komisije o „evropskem zelenem dogovoru“[...]⁴. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.
- (2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati [...] ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.
- (3) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % [...] pod ravnmi iz leta 1990.

³ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

⁴ [...]

- (4) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050 [...] vključila v zakonodajni akt Unije. Poleg tega [...] navedena uredba [...] določa tudi zavezujoč cilj Unije za domače zmanjšanje [...] neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) do leta 2030 za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990.
- (5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa.
- (6) Zakonodajni sveženj „Pripravljeni na 55“, [...] ki ga je leta 2021 predlagala [...] Komisija, je namenjen izvajanju cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030. Zajema različna področja politike. Revizija Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta⁶ je sestavni del navedenega zakonodajnega svežnja.
- (7) Komisija je v [...] sporočilu z dne 18. maja 2022 z naslovom „Načrt REPowerEU“⁷ predstavila načrt za doseg neodvisnosti Unije od ruskih fosilnih goriv še pred koncem tega desetletja. V njem je med drugim poudarjena pomembnost nadaljnjega povečanja učinkovitosti in zmanjšanja porabe fosilnih goriv v prometnem sektorju, v katerem se lahko elektrifikacija kombinira z uporabo vodika iz nefosilnih virov, da se nadomestijo fosilna goriva.

⁵ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

⁶ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

⁷ [...]

- (8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030 [...] in skladno z načelom „energetska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ za težka vozila, ki so določene v Uredbi (EU) 2019/1242 [...]. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja emisij po letu 2030, da bi se dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.
- (9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih težkih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. Brezemisijska težka vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije[...] pa se nadaljujejo [...].
- (10) [...] Za obdobje od leta 2030 bi bilo treba določiti nove okrepljene cilje zmanjšanja emisij CO₂ za nova težka vozila. Te cilje bi bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih težkih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

- (11) Sporočilo Komisije z dne 5. maja 2021 z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope“ [...] je namenjeno soustvarjanju poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri prehodu [...] je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi [...] in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, [...] Prehod pa prav tako temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, [...] kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tem prehodu se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na [...] evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijских vozil. To bi lahko na primer vključevalo možnost, da države članice uporabijo [...] Socialni sklad za podnebje, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ (v nadaljnjem besedilu: Socialni sklad za podnebje), za pomoč mikropodjetjem pri [...] nakupu [...] brezemisijских tovornjakov in tovornih vozil. Sporočilo Komisije z dne 1. februarja 2023 z naslovom „Industrijski načrt v okviru zelenega dogovora za neto ničelno dobo“ [...] ⁹[...] ¹⁰je namenjeno krepitvi konkurenčnosti evropske neto ničelne industrije in spodbujanju hitrega prehoda na podnebno nevtralnost. [...] Namen načrta je zagotoviti bolj spodbudno okolje za povečanje proizvodne zmogljivosti [...] Unije za tehnologije in izdelke z neto ničelnimi emisijami, ki so potrebni za doseganje [...] ambicioznih podnebnih ciljev Unije.

⁸ Uredba (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060 (UL L 130, 16.5.2023, str. 1).

⁹ [...]

¹⁰ [...]

- (12) Cilje za celotni vozni park Unije glede zmanjšanja emisij CO₂ je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v [...] Uredbi (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹¹. Primerno je preučiti učinek te uredbe na možnost obratovanja novih težkih vozil, registriranih v EU, zunaj Unije zaradi morebitnih infrastrukturnih omejitev v tretjih državah.
- (13) Za prehod na podnebno nevtralnost je potrebna znatna naložba[...] v omrežje električne energije[...], vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki. [...] Glede na cilje zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila za leto 2030, ki so določeni v okviru te uredbe, [...]bosta delež brezemisijskih težkih vozil v celotnem voznem parku težkih vozil v [...] cestnem prometu in porabe električne energije v sektorju ostala omejena. Zato bo ostal omejen tudi povezani učinek na omrežje električne energije.
- (14) Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke težkih vozil in na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijska težka vozila. [...]Zato je primerno, da se ohrani pristop [...] krepite ciljnih ravni v petletnih korakih.

¹¹ [...] Uredba (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in razveljavitvi Direktive 2014/94/EU [...](UL...).

- (15) Zaradi raznovrstne strukture[...] celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo [...] tehnološki razvoj dovolj hiter za zagotovitev, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira za vse nišne uporabe. To [...] bi lahko vključevalo [...] težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobuse in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. [...] Takšna vozila [...] bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na take premisleke bi bilo treba pri ciljih zmanjšanja emisij CO₂ za leto 2040 pustiti nekaj maneverskega prostora za upoštevanje tehnološkega razvoja [...], do katerega bo še prišlo.
- (15a) Za zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih ter zagotavljanje učinkovitih in bolj trajnostnih prevoznih storitev je ključno obravnavati emisije mestnih avtobusov. Ker je za izpolnitev teh ciljev potrebna razpoložljivost mestnih avtobusov, je pomembna zanesljivost dobave takih avtobusov, javni naročniki pa bi morali uporabiti določbo o javnem naročanju iz člena 3c, da bi pri oddaji naročila določili prispevek k zanesljivosti dobave.
- (16) Javni naročniki morajo pri oddaji javnih naročil za nakup mestnih avtobusov in javnih naročil storitev uporabe takšnih avtobusov upoštevati prispevek k zanesljivosti dobave v zvezi z nekaterimi merili, ki bi morala vključevati vsaj eno od naslednjega: razpoložljivost osnovnih nadomestnih delov, spremembe v dobavni verigi ali posebne zahteve glede potrdila ali dokumentacije. V primeru tretjih držav, s katerimi Unija ni sklenila večstranskega ali dvostranskega sporazuma, ki bi podjetjem iz Unije zagotavljal primerljiv in učinkovit dostop do trgov teh tretjih držav (države, ki niso pogodbenice Sporazuma o javnih naročilih), je mogoče upoštevati delež proizvodov iz ponudb iz tretjih držav, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta.

- (16a) Uporaba prispevka k zanesljivosti dobave iz člena 3c ne bi smela posegati v uporabo člena 25 Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter člena 43 in 85 Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta, in javni naročniki ali naročniki bi morali[...] upoštevati smernice iz sporočila Komisije z dne 24. julija 2019 z naslovom „Smernice o udeležbi ponudnikov in blaga tretje države na trgu javnih naročil EU“ [...].
- (17) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park Unije glede zmanjšanja emisij CO₂ od leta 2030 dalje morajo proizvajalci [...] na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijskih težkih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila (ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Zato bi bilo treba [...] od leta 2030 odpraviti mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila.
- (18) Možnost [...] zbiranja prihodkov od premij za presežne emisije CO₂ v namenskem skladu ali ustreznem programu je bila ocenjena v skladu s členom 15(4) Uredbe (EU) 2019/1242, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, [...] medtem ko ne bi neposredno koristilo avtomobilskemu sektorju pri njegovem prehodu. Zato bi bilo treba prihodke od premij za presežne emisije CO₂ še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Evropske unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/1242.

- (19) Predmet Uredbe (EU) 2019/1242 bi bilo treba razširiti tako, da bi zajemal tudi obveznosti spremljanja in poročanja, ki sta s to uredbo vključeni v Uredbo (EU) 2019/1242.
- (20) Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo treba spremeniti, da bi zajemala enako področje uporabe kot Uredba (EU) 2018/956 [...] Parlamenta in Sveta¹².

¹² Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

- (21) Za težka vozila, [...] [...] ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje Unije o homologacijah v avtomobilski industriji, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, težka vozila, zasnovana in izdelana za potrebe oboroženih sil, ter gosenična vozila, emisije CO₂ niso določene in zato [...] tem težkim vozilom [...] ni [...] treba dosegati ciljev zmanjšanja emisij CO₂ iz te uredbe. Težka [...] vozila, ki so zasnovana in izdelana ali prilagojena za potrebe storitev civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru [...] ali storitev nujne medicinske oskrbe ter ki so prostovoljno homologirana, bi prav tako morala biti izvzeta iz [...] obveznosti doseganja ciljev zmanjšanja emisij CO₂ [...] iz te uredbe, da se ne bi ustvarila spodbuda za ukinitve prostovoljne homologacije za taka težka vozila, [...] kar bi imelo negativne varnostne in okoljske posledice, razen če proizvajalec [...] zaprosi za vklučitev [...] teh [...] težkih vozil. Države članice bi prav tako morale imeti pravico, da [...] iz obveznosti doseganja ciljev zmanjšanja emisij CO₂, kot so določeni v tej uredbi, [...] izvzamejo težka vozila, ki niso posebej zasnovana, vendar so registrirana za potrebe storitev civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali storitev nujne medicinske oskrbe, kot so običajni avtobusi, ki se uporabljajo za prevoz policije ali oboroženih sil, s tem da potrdijo, da je tako izvzetje [...] v skladu z javnim interesom. Za nekatere skupine težkih vozil, [...] ki sicer so homologirana, emisije CO₂ iz tehničnih razlogov še niso določene, zato tem [...] težkim vozilom [...] ni treba dosegati ciljev zmanjšanja emisij CO₂ [...] iz te uredbe. To [...] so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera težka vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga težka vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so težka vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema, majhni avtobusi [...] z največjo maso, manjšo od 7,5 ton, ter majhna tovorna vozila z največjo maso, manjšo od 5 ton. Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

- (22) Uvesti bi bilo treba nekatere opredelitve pojmov za uskladitev [...]terminologije iz Uredbe (EU) 2019/1242 [...]s terminologijo iz zakonodaje Unije o homologaciji vozil, zlasti Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta¹³ in Uredbe Komisije (EU) 2017/2400¹⁴.
- (23) Za namene novo uvedenega prenosa težkih vozil med proizvajalci in določitve izvzetja za proizvajalce, ki proizvedejo le malo težkih vozil, bi bilo treba v Uredbo (EU) 2019/1242 dodati opredelitev pojma „skupina povezanih subjektov“, ki v bistvu sledi terminologiji, ki se v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ uporablja za lahka vozila.
- (24) Za določitev obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje zmanjšanja emisij za podskupine vozil, ki bi morale biti opredeljene glede na tehnične značilnosti težkih vozil, ki jih sestavljajo.
- (25) Ker emisije CO₂ v zvezi s priklopniki močno vplivajo na skupne emisije [...] CO₂ iz težkih motornih vozil in njihovo porabo energije, bi bilo treba določiti tudi ustrezne cilje zmanjšanja emisij CO₂ za [...]priklopnike[...].

¹³ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES.

¹⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1).

¹⁵ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

- (26) Zaradi tehnične pripravljenosti podsektorja in potrebe po izboljšanju kakovosti zraka v mestih bi bilo treba določiti obvezen najmanjši delež novih brezemisijских mestnih avtobusov.
- (27) Obvezen najmanjši delež brezemisijских mestnih avtobusov bi moral odražati družbeno potrebo po cenovno dostopnem javnem prevozu, tudi na podeželskih območjih. Povečana dobava brezemisijских mestnih avtobusov, ki je rezultat takega obveznega najmanjšega deleža, bi morala pozitivno vplivati na nabavne stroške v smislu začetne nakupne cene in skupnih stroškov lastništva brezemisijских mestnih avtobusov, tako da bi odražala prihranke fosilnih goriv zaradi [...]obratovanja takih mestnih avtobusov. S skupnim javnim naročanjem mestnih avtobusov, ki temelji na platformi za čiste avtobuse, se lahko nabavni stroški takih avtobusov še dodatno[...] znižajo, [...]Socialni sklad za podnebje pa bi lahko države članice uporabljale za podporo ranljivim državljanom s cenejšimi ali brezplačnimi vozovnicami ali mesečnimi ali letnimi vozovnicami za javni prevoz. Nazadnje, za regionalne in medkrajevne avtobuse, vključno s prevozom na podeželskih območjih, še naprej veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila. S podporo iz Socialnega sklada za podnebje bi se lahko z zagotovitvijo dostopa do cenovno ugodnega javnega prevoza obravnavale posebne potrebe podeželskih območij in preprečila prevozna revščina, kot je opredeljena v členu 2(2) Uredbe (EU) 2023/955¹⁶.
- (28) Brezemisijски in nizkoemisijски faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta 2029, saj se šteje, da po tem času ni več potreben kot spodbuda za pospeševanje vstopa brezemisijских težkih vozil na trg.
- (29) Ker bi se za skladnost morali upoštevati poslovni subjekti namesto pravnih subjektov, bi bilo treba ekonomsko povezanim proizvajalcem v okviru določenih omejitev omogočiti prenos težkih vozil med njimi za namene upoštevanja teh težkih vozil na podlagi Uredbe (EU) 2019/1242.

¹⁶[...]

- (30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih [...] malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih težkih vozil med nepovezanimi subjekti.
- (31) Da bi se preprečili nesorazmerno visoki stroški skladnosti [...] in da bi se zmanjšalo upravno breme, bi morali biti proizvajalci, ki proizvedejo[...] malo težkih vozil in izpolnjujejo določene zakonske zahteve, izvzeti[...] iz obveznosti doseganja skladnosti [...] s cilji zmanjšanja emisij CO₂. Ker se od njih zahteva izpolnjevanje obveznosti poročanja iz Uredbe (EU) 2019/1242, je za navedene proizvajalce vzpostavljen ustrezen kontrolni mehanizem.
- (32) Obstoječi sistem večletnih emisijskih olajšav in emisijskih dolgov bi bilo treba podaljšati do leta 2039, saj se cilji [...] zmanjšanja emisij CO₂ po letu 2030 do leta 2040 še naprej [...] večajo in v navedenem obdobju zahtevajo v prihodnost usmerjen tehnični razvoj proizvajalcev.
- (33) Uredba (EU) 2019/1242 bi morala za vsako kategorijo vozil jasno določati, [...]kdo je tisti proizvajalec, ki bi mu bilo treba dodeliti težko vozilo, s čimer bi se posebej upoštevale različne skupine za težka vozila iz kategorije M.
- (34) Pravila o preverjanju podatkov o spremljanju bi morala zajemati tudi [...] potencialne naknadne popravke[...] napak v takih sporočenih podatkih in to, kako bi morala Komisija obravnavati take popravke za izvajanje[...] [...]ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park Unije.
- (35) Oceno referenčnih emisij CO₂ bi bilo treba spremeniti tako, da bi zajemala tudi podskupine vozil, na novo vključene na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242.

- (36) Spremljanje in sporočanje s strani proizvajalcev in držav članic je bistveni pogoj za izvajanje Uredbe (EU) 2019/1242. [...] Z vključitvijo Uredbe (EU) 2018/956 v Uredbo (EU) 2019/1242 bi se morale ustvariti sinergije in omogočiti razlaga določb ob upoštevanju ciljev obeh uredb.
- (37) [...] Pri [...] vključitvi določb o spremljanju in poročanju iz Uredbe (EU) 2018/956 v Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo treba izkoristiti priložnost, da se navedene določbe nekoliko [...] spremenijo glede na izkušnje [...], pridobljene iz prvih dveh ciklov poročanja na podlagi Uredbe (EU) 2018/956.
- (38) Ob upoštevanju dejstva, da določitve emisij CO₂ ne bodo več izvajali samo proizvajalci, bi bilo treba obveznost sporočanja [...] emisij CO₂ iz težkih vozil in drugih tehničnih podatkov o njih s strani proizvajalcev razširiti na tiste subjekte, ki izvajajo določitev težkih vozil na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362¹⁷. Podatki, ki se sporočajo, bi morali sestavljati datoteko proizvajalca.
- (39) Komisija bi morala imeti [...] možnost, da upošteva tehnični napredek, razvoj logistike tovornega prometa, kot so kombinacije posebej težkih vozil, ki se uporabljajo v nekaterih državah članicah, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljne homologacijske zakonodaje, [...] da bi zagotovila, da se tudi v prihodnje pri ocenjevanju prispevka voznega parka težkih vozil k ciljem zmanjšanja emisij CO₂ uporabljajo zahteve glede podatkov ter postopek spremljanja in sporočanja, da bi zagotovila razpoložljivost podatkov o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje emisij CO₂ ter o rezultatih preverjanj med dejansko vožnjo, [...] da bi ohranila ustreznost razponov vrednosti zračnega upora za informativne namene in potrebe primerjave [...] ter da bi dopolnila določbe o upravnih globah.

¹⁷ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145).

- (40) Iz teh [...]razlogov bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo meril, ki opredeljujejo podskupine vozil, vključno z vključitvijo podskupine za tovorna vozila v zelo težki kombinaciji (EHC), in delovna vozila, meril za območja delovanja različnih tehnologij pogonskih sistemov, seznama in ponderja profilov namembnosti, koristnega tovora, števila potnikov, mase potnikov, največjega tehnično dovoljenega koristnega tovora, največjega tehnično dovoljenega števila potnikov in količine tovora podskupin vozil ter vrednosti letnih kilometrin, v zvezi s spremembo zahtev glede podatkov ter postopka spremljanja in poročanja iz prilog k tej uredbi, v zvezi z določitvijo podatkov, ki jih morajo sporočiti države članice za spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo, v zvezi s spremembo razponov vrednosti zračnega upora in v zvezi z opredelitvijo meril, izračuna in metode pobiranja upravnih glob, naloženih proizvajalcem. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu [...] z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.
- (41) Uredbo (EU) 2018/956 bi bilo treba razveljaviti s [...] prehodnimi določbami, ki omogočajo, da se poročevalsko obdobje, ki poteka ob začetku veljavnosti te uredbe, zaključi na podlagi pravil, ki so se uporabljala na začetku navedenega poročevalskega obdobja, vključno z vso naknadno obdelavo zbranih podatkov. Zato bi bilo treba to uredbo uporabljati od začetka naslednjega poročevalskega obdobja.

- (42) Ker ciljev te uredbe, in sicer spodbujanja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov na stroškovno in ekonomsko učinkovit način, ki je sorazmeren s ciljem zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 prek spremenjenih ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila v celotnem voznem parku Unije, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenih ciljev.
- (43) Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) 2019/1242

Uredba (EU) 2019/1242 se spremeni:

(1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja in cilji

1. Ta uredba [...] določa standarde [...] emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi [...] prispevajo k doseganju cilja Unije glede zmanjšanja njenih emisij toplogrednih plinov, kot je določeno v Uredbi (EU) [...] 2023/857¹⁸, [...] k ciljem iz Pariškega sporazuma¹⁹ in k zagotavljanju [...] pravičnega delovanja notranjega trga.
2. Ta uredba določa tudi [...] zahteve za poročanje o emisijah CO₂ in porabi goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Uniji.“;

¹⁸ [...] Uredba (EU) 2023/857 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2018/842 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma in Uredbe (EU) 2018/1999 (UL L 111, 26.4.2023, str. 1–14).

¹⁹ [...]

(2) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ta uredba se uporablja za nova težka vozila, ki so bila bodisi homologirana bodisi odobrena posamično na podlagi Uredbe (EU) 2018/858 ali pa se nanje sklicuje [...] člen 2(3) [...] navedene uredbe in spadajo [...] v eno od naslednjih kategorij vozil:

(a) M₂ in M₃;

(b) N₁, N₂ in N₃, [...] pod pogojem, da vozila ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/631[...];

(c) O₃ in O₄.

V tej uredbi [...] se vozila iz prvega pododstavka imenujejo težka vozila. Vozila, ki spadajo pod točko[...] (a) [...] ali (b) prvega pododstavka, se imenujejo težka motorna vozila.

Kategorije vozil iz te uredbe se nanašajo na kategorije vozil, kot so opredeljene v členu 4 Uredbe (EU) 2018/858 in Prilogi I k navedeni uredbi.“;

(b) odstavek 2 se spremeni:

(i) prvi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„2[...] Za namene te uredbe se težka vozila iz odstavka 1 štejejo [...] za nova težka vozila v danem poročevalskem obdobju, če so v tem poročevalskem obdobju prvič registrirana v Uniji in pred tem niso bila registrirana zunaj nje.“;

(ii) doda se naslednji pododstavek:

„Odstavek 1 se ne uporablja za težka vozila, ki so bila prvič registrirana za obdobje, ki ni daljše od enega meseca, in registrirana z izključnim namenom prenosa v državo zunaj Unije.“;

[...][...][...][...]

(3) člen 3 se spremeni:

(a) točka (1) se nadomesti z naslednjim:

„(1) ‚referenčne emisije CO₂‘ pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂ v referenčnem obdobju iz vseh novih težkih vozil v vsaki podskupini vozil, določeno v skladu s točko 3 Priloge I;“;

(b) vstavita se naslednji točki [...]:

„(3a) ‚poročevalsko obdobje‘ pomeni obdobje [...] od 1. julija danega leta do 30. junija naslednjega leta;

(3b) ‚referenčno obdobje‘ pomeni poročevalsko obdobje določenega leta, v zvezi s katerim so na podlagi te uredbe določene regulativne obveznosti zmanjšanja emisij CO₂ za določeno podskupino vozil;“;

(c) točka (5) se nadomesti z naslednjim:

„(5) ‚cilj specifičnih emisij CO₂‘ pomeni cilj emisij CO₂ posameznega proizvajalca, določen letno za predhodno poročevalsko obdobje v skladu s točko 4 Priloge I;“;

(d) točka (9) se nadomesti z naslednjim:

„(9) ‚delovno vozilo‘ pomeni težko vozilo, ki se uporablja za posebne naloge in ki glede na informacije v njegovem certifikatu o skladnosti, kot jih sporočijo države članice, izpolnjuje merila iz točke 1.2 Priloge I;“;

(e) točka (10) se črta;

- (f) vstavi se naslednja točka[...]:

„(10a) ‚poročevalec‘ pomeni subjekt, ki je odgovoren za sporočanje podatkov Komisiji;

[...];“

- (g) točka (11) se nadomesti z naslednjim:

„(11) ‚brezemisijsko težko vozilo‘ pomeni naslednja vozila:

- (a) težko motorno vozilo, ki ne oddaja več kot [...] 3 g/tkm ali [...] 1 g/pkm CO₂, kot je določeno v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400;
- (b) težko motorno vozilo brez motorja z notranjim izgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne oddaja več kot [...] 1 g/kWh CO₂, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, ali več kot [...] 1 g/km CO₂, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta in njenimi izvedbenimi ukrepi, [...] [...] pod pogojem, da emisije CO₂ niso bile določene [...] na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400;

- (c) priklopnik, opremljen z napravo, ki dejavno podpira njegov pogon in nima motorja z notranjim zgorevanjem ali ima motor z notranjim zgorevanjem z emisijami, manjšimi od [...] 1 g CO₂/kWh, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 [...]in njenimi izvedbenimi ukrepi ali v skladu s Pravilnikom UN/ECE št. 49;

- (h) točka (12) se nadomesti z naslednjim:

„(12) ‚nizkoemisijsko težko vozilo‘ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂, ki so nižje od polovice referenčnih emisij CO₂ vseh vozil v podskupini vozil, v katero to težko vozilo sodi, kot so določene v skladu s točko 2.3.4 Priloge I;“;

- (i) dodajo se [...] naslednje točke:

„(15) ‚prvotno vozilo‘ pomeni prvotno vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka (22), Uredbe (EU) 2017/2400;

(16) ‚prvotno vozilo težkega vozila‘ pomeni prvotno vozilo [...] za simulacijo katerega je dodeljena generična karoserija, ki ustreza dejanski karoseriji težkega vozila glede na konfiguracijo njegovih tal (nizkopodno/visokopodno) in nivoja (enonivojsko/dvonivojsko) ter morebitne druge parametre, kot je ustrezno;

(17) ‚dodelano vozilo‘ pomeni dodelano vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka 26, Uredbe (EU) 2018/858;

(18) ‚dokončano vozilo‘ pomeni dokončano vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka 27, Uredbe (EU) 2018/858;

(19) ‚terensko vozilo‘ pomeni terensko vozilo, kot je opredeljeno v delu A, točka 2.1.[...], Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;

(20) ‚vozilo za posebne namene‘ pomeni vozilo za posebne namene, kot je opredeljeno v členu 3, točka 31, Uredbe (EU) 2018/858;

(21) ‚terensko vozilo za posebne namene‘ pomeni terensko vozilo za posebne namene, kot je opredeljeno v delu A, točka 2.3.1.[...], Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;

(22) ‚certifikat o skladnosti‘ pomeni certifikat o skladnosti, kot je opredeljen v členu 3, točka 5, Uredbe (EU) 2018/858;

(23) ‚javno naročilo‘ v okviru postopkov javnega naročanja in če ni določeno drugače, pomeni javno naročilo, kot je opredeljeno v členu 2(1), točka 5, Direktive 2014/24/EU, ‚pogodbe‘, kot so opredeljene v členu 2, točka 1, Direktive 2014/25/EU, [...]in ‚koncesije‘, kot so opredeljene v členu 5, točka 1, Direktive 2014/23/EU.“;

(24) ‚tovorno vozilo v zeli težki kombinaciji (EHC)‘ pomeni vozilo kategorije N3, primerno za uporabo v kombinaciji vozil s tremi osmi ali več, z nazivno močjo motorja najmanj 400 kW in največjo tehnično dovoljeno maso kombinacije več kot 60 ton;

(j) doda se naslednji odstavek:

„V tej uredbi ‚skupina povezanih proizvajalcev‘ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja.

„Povezana podjetja“ pomeni:

(a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:

(i) pooblastilo za uveljavljanje več kot polovice glasovalnih pravic; [...]

(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 pravico[...] ali pooblastila iz točke (a);

(c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravico[...] ali pooblastila iz točke (a);

(d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točke (a), (b) ali (c), ali v katerih imata dve ali več teh podjetij skupno pravico[...] ali pooblastila iz točke (a);

(e) podjetja, v katerih imajo pravico[...] ali pooblastila iz točke (a) proizvajalci ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) skupaj z eno ali več tretjimi osebami.“;

(4) vstavijo se naslednji členi[...]:

„Člen 3a

Cilji zmanjšanja emisij CO₂

1. Povprečne emisije CO₂ voznega parka novih težkih vozil v Uniji, ki niso vozila za posebne namene, terenska vozila, terenska vozila za posebne namene in delovna vozila, se zmanjšajo za naslednje odstotne deleže v primerjavi s povprečnimi emisijami CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2019:

(a) za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH za poročevalska obdobja let 2025 do 2029 za 15 %;

(b) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2030 do 2034 za 45 %;

(c) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za 65 %;

(d) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja od leta 2040 za 90 %.

2. Podskupine vozil prispevajo [...]k tem ciljem zmanjšanja emisij CO₂ iz odstavka 1 [...]v skladu s točko 4.3 Priloge I.

3. Emisije CO₂ v zvezi z voznim parkom novih priklopnikov v Uniji se [...] zmanjšajo v skladu s točko 4.3 Priloge I.

4. Ne glede na člen 2(3) Uredbe (EU) 2017/2400 za odobrena težka vozila, ki spadajo pod člen 2(3), prvi pododstavek, točka (b), Uredbe (EU) 2018/858, ne veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ iz [...] odstavkov 1 do 3 tega člena, razen če se proizvajalec pri poročanju o težkem vozilu v skladu z delom B Priloge IV k tej uredbi odloči ta težka vozila vključiti v izračun svojih specifičnih emisij CO₂ in ciljev.

5. Za težka [...]vozila, razen vozil iz odstavka 4 tega člena, ki so registrirana za potrebe storitev civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali storitev nujne medicinske oskrbe, ne veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ [...] iz [...]odstavkov 1 do 3 tega člena, če država članica to navede v postopku registracije in poročanja, s čimer v podatkih, sporočenih v skladu z delom A Priloge IV potrdi, da [...] brezemisijsko težko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena težkega vozila in je zato za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira težko vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem.“

Člen 3b

Cilj brezemisijskega težkega vozila za mestne avtobuse

1. Za težka vozila iz četrtega stolpca [...] v preglednici iz točke 4.2 Priloge I (mestni avtobusi) proizvajalci upoštevajo 100-odstotni najmanjši delež [...] brezemisijskih težkih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil [...] v skladu s točko 4.3.2 Priloge I. [...].;
- 2[...][...]
3. [...]Komisija z izvedbenimi akti določi [...] [...] skupne tehnične specifikacije, vključno s standardi, za uporabo težkih vozil iz tega člena glede [...]:
 - (a) tehnične in odprte interoperabilnosti med polnilno in oskrbovalno infrastrukturo ter težkimi vozili v smislu fizičnih povezav in komunikacije;
 - (b) varne in zanesljive izmenjave ter uporabe ustvarjenih podatkov.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Člen 3c

Postopki za oddajo javnih naročil

1. Javni naročniki ali naročniki javna naročila blaga za nakup [...] mestnih avtobusov iz člena 3b in javna naročila storitev, katerih glavni predmet je uporaba takih vozil, oddajo na [...] podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, ki vključuje najboljše razmerje med ceno in kakovostjo. Javni naročniki ali naročniki upoštevajo prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave z uporabo tehničnih specifikacij ali meril za oddajo naročila, in sicer glede na razmere na trgu ter[...] v skladu z [...] direktivami 2014/23/EU, 2014/24/EU ali 2014/25/EU in veljavno sektorsko zakonodajo ter mednarodnimi zavezami Unije, vključno s Sporazumom o javnih naročilih in drugimi mednarodnimi sporazumi, ki so za Unijo zavezujoči.

2. Tehnične specifikacije ali merila za [...] oddajo naročila v zvezi s prispevkom ponudbe k zanesljivosti dobave [...]vključujejo vsaj eno od naslednjih [...] meril, ki se uporabljajo objektivno, pregledno in nediskriminatorno:

(a) delež proizvodov [...] iz ponudb iz tretjih držav, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta. Ta merila se uporabljajo samo za proizvode iz ponudb s poreklom iz držav, ki niso pogodbenice Sporazuma o javnih naročilih;

[...](b[...]) razpoložljivost osnovnih nadomestnih delov za delovanje opreme, ki je predmet ponudbe;

(c[...]) zavezo ponudnika, da morebitne spremembe v njegovi dobavni verigi med izvajanjem naročila ne bodo negativno vplivale [...] na izvajanje naročila;

(d[...]) [...] potrdilo ali dokumentacijo, ki dokazuje, da organiziranost ponudnikove dobavne verige ponudniku [...] omogoča izpolnjevanje zahteve glede zanesljivosti dobave.

To javnim naročnikom in naročnikom ne preprečuje uporabe [...] dodatnih meril.

3. [...] Če se kot merilo za oddajo naročila uporabi prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave, se zanj določi utež v višini od 15 do 40 % meril za oddajo naročila. “;

(5) v členu 4, prvi odstavek, se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) podatkov, sporočenih za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, ter“;

(6) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju do poročevalskega obdobja leta 2029 za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Pri brezemisijem [...] in nizkoemisijem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz vseh brezemisijem in nizkoemisijem težkih vozil v voznem parku proizvajalca.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Za poročevalska obdobja od leta 2025 do leta 2029 se brezemisijski in nizkoemisijski faktor določi na podlagi 2 % referenčne vrednosti v skladu s točko 2.3.2 Priloge I.“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Brezemisijski [...] in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijem težkih vozil kategorije N, ki niso vozila [...] v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ 1,5 %.“;

(7) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Cilji specifičnih emisij CO₂ proizvajalca

Komisija za poročevalsko obdobje leta 2025 in za vsako nadaljnje poročevalsko obdobje za vsakega proizvajalca določi cilj specifičnih emisij CO₂ za predhodno poročevalsko obdobje. Navedeni cilj se določi v skladu s točko 4.1 Priloge I.“;

(8) vstavijo se naslednji členi[...]:

„Člen 6a

Prenos težkih vozil med proizvajalci

1. Za namen izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev v skladu s členom 4 in točko 2.2 Priloge I se lahko posamezna težka vozila prenesejo med proizvajalci, za kar veljajo naslednji pogoji:

(a) za vse prenose[...] velja, da morata zahtevo skupaj predložiti proizvajalec prenosnik in proizvajalec prejemnik;

(b) za prenos težkih vozil, ki niso brezemisijška težka vozila, velja, da proizvajalec prenosnik in proizvajalec prejemnik [...] spadata v skupino povezanih proizvajalcev;

(c) za prenos [...] brezemisijških težkih vozil med proizvajalci, ki ne spadajo v skupino povezanih proizvajalcev[...], velja, da število brezemisijških[...] težkih vozil, ki se prenesejo na proizvajalca [...], ne presega 5 % vseh njegovih novih težkih vozil, registriranih v danem poročevalskem obdobju.

Proizvajalci predložijo zahteve za prenos Komisiji z uporabo elektronskih orodij, ki jih zagotovi Komisija.

2. Če Komisija meni, da so pogoji [...] za prenos izpolnjeni, prenesenega težkega vozila ne upošteva pri izračunu ustreznih vrednosti za proizvajalca prenosnika, upošteva [...] pa ga za izračun ustreznih vrednosti za proizvajalca prejemnika.

Člen 6b

Izvzetje za proizvajalce, ki proizvedejo malo težkih vozil

1. Če je bilo v danem poročevalskem obdobju registriranih manj kot 100 novih težkih vozil proizvajalca, se povprečne specifične emisije CO₂, kot so določene v členu 4 in točki 2.7 Priloge I, in cilji specifičnih emisij CO₂, kot so določeni v členu 6 in točki 4.1 Priloge I, v [...] tem poročevalskem obdobju določijo [...] na ,0‘.
2. Vrednosti povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij CO₂ niso vključeni v objavo podatkov na podlagi člena 11 za zadevne proizvajalce in poročevalska obdobja.
3. Izvzetje iz odstavka 1 se v danem poročevalskem obdobju ne [...] uporablja v nobenem od naslednjih primerov:
 - (a) na zahtevo proizvajalca;
 - (b) če proizvajalec zahteva prenos težkih vozil v skladu s členom 6a;

(c) če je proizvajalec del skupine povezanih proizvajalcev, ki so v navedenem poročevalskem obdobju skupaj registrirali več kot 100 težkih vozil, ali pa je del skupine povezanih proizvajalcev, [...] ki vključuje proizvajalca, [...] za katerega se uporablja točka (a) ali (b).

4. Proizvajalci, [...] ki niso del skupine v smislu odstavka 3, točka (c), Komisijo obvestijo, če so v danem poročevalskem obdobju registrirali manj kot 100 težkih vozil.
5. Proizvajalci, [...] za katere se izvzete iz odstavka 1 ne uporablja [...], Komisijo v vsakem poročevalskem obdobju obvestijo o vseh svojih povezanih podjetjih, ki izpolnjujejo pogoje za [...] to izjemo iz odstavka 1.
6. [...]Proizvajalci o tem [...] obvestijo[...] [...] Komisijo v skladu z odstavkoma 4 in 5 z uporabo elektronskih orodij, ki jih zagotovi Komisija.“;

(9) člen 7 se spremeni:

- (a) v odstavku 1, prvi pododstavek, se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:

„Za določanje skladnosti proizvajalca z njegovimi cilji specifičnih emisij CO₂ v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039 se upoštevajo njegove emisijske olajšave ali emisijski dolgovi, določeni v skladu s točko 5 Priloge I, ki ustrezajo številu novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju, pomnoženem z:“;

- (b) v odstavku 1, drugi pododstavek, se „2029“ nadomesti z „2039“;

- (c) v odstavku 1 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Emisijski dolgovi se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039. Skupni emisijski dolg proizvajalca pa ne sme preseči 5 % cilja specifičnih emisij CO₂ proizvajalca, pomnoženega s številom težkih vozil tega proizvajalca v navedenem obdobju („mejna vrednost emisijskih dolgov“).“;

- (d) v odstavku 1 se četrti pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039.“;

- (e) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Krivulje zmanjševanja emisij CO₂ se določijo za vsakega proizvajalca v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi naslednjih krivulj linearnega zmanjševanja:

(a) med referenčnimi emisijami CO₂ in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta[...] 2025 ali leta 2030, kot je določeno v členu 3a(1), točki (a) in (b),

(b) med ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2025 in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2030, kot je določeno v členu 3a(1), točka (b),

(c) med ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2030 in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2035, kot je določeno v členu 3a(1), točka (c), ter

med ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2035 in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2040, kot je določeno v členu 3a(1), točka (d).“;

(10) vstavijo se naslednji členi[...]:

„Člen 7a

Dodelitev težkih vozil proizvajalcu

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz člena 4 in ciljev specifičnih emisij CO₂ iz člena 6 se težka vozila, registrirana v danem poročevalskem obdobju, dodelijo naslednjim proizvajalcem:

- (a) za težka vozila kategorije N proizvajalcu vozil, kot je opredeljen v členu 3, točka 4a, Uredbe (EU) 2017/2400;
- (b) za težka vozila kategorije M proizvajalcu prvotnega vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka 29, Uredbe (EU) 2017/2400;
- (c) za težka vozila kategorije O proizvajalcu vozil, kot je opredeljen v členu 2, točka 5, Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362.

Člen 7b

Izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil kategorije M

Za vozila kategorije M velja naslednje:

(a) za izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ v podskupini vozil proizvajalca se novo težko vozilo kategorije M z njegovimi specifičnimi emisijami CO₂ upošteva kot dokončano ali dodelano vozilo v točki 2.2.2 Priloge I in se ne upošteva v točki 2.2.3 navedene priloge[...].

(b) [...] z odstopanjem od točke (a) tega člena se novo težko vozilo kategorije M na zahtevo proizvajalca iz člena 7a, točka (b), predloženo Komisiji, in ob upoštevanju pogoja iz [...] točke (c) upošteva s specifičnimi emisijami CO₂ njegovega prvotnega vozila v točki 2.2.3 Priloge I in se ne upošteva v točki 2.2.2 navedene priloge [...].

(c) zahteva iz točke (b) za novo težko vozilo kategorije M ni dopustna, če [...] sta navedeni proizvajalec [...] in proizvajalec [...] njegovega dokončanega ali dodelanega vozila, kot je opredeljen v členu 3(4a) Uredbe (EU) 2017/2400, povezani podjetji ali dela istega pravnega subjekta. S predložitvijo take zahteve proizvajalec izjavlja, da je ta pogoj [...] izpolnjen. [...] Komisiji na zahtevo predloži podporne informacije.

(d) Komisija ob podpori Evropske agencije za okolje brez odlašanja da [...]v elektronski obliki na voljo orodja in postopkovna navodila, ki jih proizvajalci potrebujejo za [...] predložitev[...] takih zahtev iz točke (b) Komisiji.“;

(11) člen 8 se spremeni:

(a) v točki (a) odstavka 1 se „od 2025 do 2029“ nadomesti z „od leta 2025 naprej“;

(b) točka (b) odstavka 1 se črta;

(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Za proizvajalca se šteje, da ima presežne emisije CO₂ v naslednjih primerih:

(a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju let od 2025 do 2028, od 2030 do 2033[...] ali od 2035 do 2038 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1), tretji pododstavek;

(b) kadar je v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034, 2039 in 2040 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, pozitivna;

(c) kadar od poročevalskih obdobj od leta 2041 dalje povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegajo njegov cilj specifičnih emisij CO₂.“;

(12) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Homologacijski organi in proizvajalci nemudoma obvestijo Komisijo o vseh naslednjih odstopanjih od sporočenih podatkov:

(a) če vrednosti emisij CO₂ iz težkih vozil v prometu pri preverjanjih v skladu s postopkom iz člena 13 te uredbe odstopajo od vrednosti, navedenih v certifikatih o skladnosti ali v opisni mapi za stranke iz člena 9(4) Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) če so bile pri določitvi emisij CO₂ ugotovljene napake [...] zaradi nepravilnih vhodnih podatkov ali iz drugih razlogov;

(c) če so bile pri spremljanju emisij CO₂ in poročanju o njih ugotovljene napake;

(d) vseh drugih odstopanjih, ki niso navedena v točkah (a), (b) in (c).“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija odstopanja iz odstavka 1 upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca in referenčnih emisij CO₂ [...] Razmisli o spremembi [...] seznama [...] iz člena 11(1) [...] Komisiji [...] ni treba upoštevati odstopanj, če je posledica ponovnega izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca ali referenčnih emisij CO₂ odstopanje, manjše od 0,1 %.“;

(13) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Ocena referenčnih emisij CO₂

1. Da se poskrbi za robustnost in reprezentativnost referenčnih emisij CO₂ podskupin vozil, za katere se poročevalsko obdobje leta 2024 ali poznejšega leta uporablja kot referenčno obdobje v skladu s točko 3.2 Priloge I, Komisija oceni uporabo pogojev, pod katerimi so bile določene referenčne emisije CO₂, in določi, ali so bile te emisije neupravičeno zvišane, in če je tako, kako jih je treba popraviti.
2. Če Komisija sklene, da je treba popraviti vse referenčne emisije CO₂ [...] ali nekatere od njih, za izvedbo teh [...] popravkov sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).“;

(14) člen 11 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Seznam, ki se objavi do 30. aprila leta, ki sledi letu, v katerem se je referenčno obdobje končalo, vsebuje referenčne emisije CO₂, določene v navedenem referenčnem obdobju.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija [...] sprejme izvedbene akte za spremembo seznama [...] iz odstavka 1:

(a) če se homologacijski postopki iz Uredbe (ES) št. 595/2009 spremenijo z drugimi spremembami, kot so spremembe v zvezi z vrednostmi koristnega tovara in števila potnikov, ki se uporabljajo za določitev emisij CO₂, tako da se raven emisij CO₂ iz reprezentativnih težkih vozil, določenih v skladu z [...] odstavkom 3 tega člena, zviša ali zniža za več kot 5 g CO₂/km:

(i) se prilagojene referenčne emisije izračunajo v skladu s točko 1 Priloge II;

(ii) [...] se nove vrednosti objavijo kot dopolnilne vrednosti prejšnjih vrednosti, pri čemer se navede poročevalsko obdobje, v katerem se uporabljajo prvič;

(b) če so bile priloge spremenjene v skladu s členom 14(1), točke (a) do (f):

(i) se prej objavljene referenčne emisije CO₂ ponovno izračunajo v skladu s Prilogo I, ob upoštevanju parametrov, spremenjenih [...] v skladu s [...] členom 14(1), točke (a) do (f);

(ii) se ponovno izračunan sklop referenčnih emisij CO₂ objavi in nadomesti prejšnje [...] referenčne [...] emisije od poročevalskega obdobja, v katerem se [...] parametri, spremenjeni v skladu s [...] členom 14(1), točke (a) do (f), uporabljajo prvič.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.“;

(c) doda se naslednji odstavek:

„3. V primeru sprememb homologacijskih postopkov iz odstavka 2, prvi pododstavek, točka (a), tega člena je v [...] izvedbenih aktih iz odstavka 2 tega člena bodisi navedena bodisi določena metodologija za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil iz podskupine vozil, vključno z njihovimi statističnimi ponderji ter vrednostmi koristnega tovora in števila potnikov, ki se uporabljajo za določitev emisij CO₂, na podlagi katerih se določi prilagoditev iz odstavka 2, prvi pododstavek, točka (a)(i), tega člena, ob upoštevanju podatkov o spremljanju, sporočenih na podlagi te uredbe, in tehničnih značilnosti [...] iz člena 12(1) Uredbe (EU) 2017/2400. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.“;

(15) v členu 13(3) se doda naslednji stavek:

„Če podatkov v dokumentaciji z informacijami za stranke, certifikatih o skladnosti in posameznih potrdilih o odobritvi ni mogoče popraviti v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, odgovorni homologacijski organ izda izjavo o popravku s popravljenimi podatki. To izjavo [...]predloži Komisiji in zadevnim stranem.“;

(16) vstavijo se naslednji členi[...]:

„Člen 13a

Spremljanje in sporočanje s strani držav članic

1. Države članice od poročevalskega obdobja leta [...] UL: vstavite leto: če ta uredba o spremembi [...] začne veljati[...] *pred 1. julijem*, vstavite leto njenega začetka veljavnosti [...] *minus 1*; če ta uredba o spremembi [...] začne veljati [...] *po 30. [...] juniju*, vstavite *naslednje leto*] dalje spremljajo podatke, ki so opredeljeni v Prilogi IV, del A, o novih težkih vozilih, prvič registriranih v Uniji.

Pristojni organi držav članic do 30. septembra vsako leto, začnši z letom 2020, Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge V sporočajo te podatke [...] v zvezi s predhodnim poročevalskim obdobjem, ki traja od 1. julija do 30. junija.

2. Pristojni organi, odgovorni za spremljanje in sporočanje podatkov skladno s to uredbo, so organi, ki jih imenujejo države članice v skladu s členom 7(6) Uredbe (EU) 2019/631.

3. Za težka [...] vozila, načrtovana in izdelana ali prilagojena za potrebe storitev civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, velja [...] ta člen[...].

4. Za težka [...]vozila, registrirana za [...] potrebe storitev civilne zaščite, gasilskih enot, storitev nujne medicinske oskrbe ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, in težka vozila, registrirana za [...] potrebe oboroženih sil, velja [...] ta člen ne glede na to [...], ali so izvzeta iz člena 3a[...].

Člen 13b

Sporočanje s strani proizvajalcev ali drugih subjektov, odgovornih za določitev emisij CO₂ iz težkih vozil[...]

1. Proizvajalci ali drugi subjekti, odgovorni za določitev emisij CO₂ težkega vozila[...], za katere [...]velja člen 9 Uredbe (EU) 2017/2004 ali člen 8 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362, [...]sporočijo podatke o novem težkem vozilu [...]v skladu z [...]delom B Priloge IV k tej uredbi.

Do 30. septembra vsako leto Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge V sporočijo navedene podatke za vsako novo težko vozilo z datumom določitve ali ocene, ki spada v poročevalsko obdobje, ki se konča 30. junija [...].

Ta odstavek se ne uporablja za [...] vozila, ki so izvzeta v skladu s členom 6b.

2. Vsak proizvajalec ali drug subjekt v smislu odstavka 1 imenuje kontaktno točko za namene sporočanja podatkov v skladu s to uredbo.

3. Obveznosti sporočanja na podlagi člena 13a(3) in (4)[...] se uporabljajo za proizvajalce in druge subjekte v smislu odstavka 1 tega člena.

Člen 13c

Osrednji register podatkov o težkih vozilih

1. Komisija vodi osrednji register podatkov o težkih vozilih (v nadaljnjem besedilu: osrednji register), sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b.

Osrednji register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov iz točke 3.2.[...]

Priloge V.

[...] Vrednost zračnega upora je javno dostopna v obliki razpona, določenega v delu C Priloge IV.

2. Osrednji register v imenu Komisije upravlja Evropska agencija za okolje.

Člen 13d

Spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo

1. Komisija spremlja rezultate preskusov med dejansko vožnjo, opravljenih v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, če so na voljo, in sicer da preveri emisije CO₂ in porabo goriva pri novih težkih vozilih.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z opredelitvijo podatkov, ki jih sporočajo pristojni organi držav članic za namene odstavka 1 tega člena.

Člen 13e

Kakovost podatkov

1. Pristojni organi in proizvajalci so odgovorni za pravilnost in kakovost podatkov, ki jih sporočijo v skladu s členoma 13a in 13b. O vseh napakah, ki jih odkrijejo v sporočenih podatkih, nemudoma obvestijo Komisijo.
2. Komisija sama izvaja preverjanje kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b.
3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih, sporočenih v skladu z odstavkom 1, ali če [...] po svojem preverjanju na podlagi odstavka 2 v zbirki podatkov odkrije razhajanja, po potrebi sprejme ustrezne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v osrednjem registru [...].
4. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16.

Člen 13f

Upravne globe

1. Komisija lahko izreče upravno globo v vsakem od naslednjih primerov:
 - (a) če ugotovi, da podatki, ki jih je sporočil proizvajalec v skladu s členom [...]13b te uredbe, odstopajo od podatkov iz datoteke proizvajalca ali certifikata o homologaciji motorja, izdanega v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, in je odstopanje namerno ali je nastalo zaradi hude malomarnosti;
 - (b) če podatki niso predloženi v roku, ki se uporablja v skladu s členom [...]13b, in zamude ni mogoče ustrezno utemeljiti.

Komisija se za namene preverjanja podatkov iz točke (a) posvetuje z ustreznim homologacijskim organom.

Upravne globe so učinkovite, sorazmerne in odvračilne ter ne presegajo 30 000 EUR na zadevno težko vozilo, katerega podatki iz točk (a) in (b) odstopajo ali so zapozneli.

2. Komisija na podlagi načel iz odstavka 3 tega člena sprejme delegirane akte v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo postopka ter metod izračuna in izterjave upravnih glob iz odstavka 1 tega člena.

3. Delegirani akti iz odstavka 2 upoštevajo naslednja načela:

(a) postopek, ki ga vzpostavi Komisija, upošteva pravico do dobrega upravljanja in zlasti pravico do izjave in pravico do dostopa do dokumentacije, ob spoštovanju legitimnih interesov zaupnosti ter poslovnih skrivnosti;

(b) pri izračunu ustreznih upravnih glob se Komisija ravna po načelih učinkovitosti, sorazmernosti in odvračanja ter po potrebi upošteva resnost in učinke odstopanja ali zamude, število posameznih težkih vozil, katerih podatki odstopajo ali so zapozneli, dobro vero proizvajalca, stopnjo skrbnosti in sodelovanja proizvajalca, ponavljanje, pogostost [...] in trajanje odstopanja ali [...] zamude ter predhodne sankcije, izrečene istemu proizvajalcu;

(c) upravne globe se izterjajo brez nepotrebnega odlašanja z določitvijo rokov za plačilo, po potrebi pa tudi z vključitvijo [...] možnosti razdelitve plačil na več obrokov in faz.

4. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v splošnem proračunu Evropske unije.“

(17) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Spremembe prilog

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 te uredbe za spremembo naslednjih elementov iz Priloge I k tej uredbi, da se upoštevajo tehnični napredek, razvoj logistike tovarnega prometa, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljne homologacijske zakonodaje, zlasti uredb (EU) 2018/858 in [...] (ES) št. 595/2009:
 - (a) merila za opredelitev podskupin vozil iz točke 1.1, vključno z vključitvijo ločenih podskupin za tovorna vozila v zelo težki kombinaciji (EHC);
 - (b) meril, ki opredeljujejo delovna vozila iz točke 1.2;
 - (c) meril za območja delovanja različnih tehnologij pogonskih sistemov iz točke 1.3;
 - (d) seznama profilov namembnosti iz točke 1.4;
 - (e) ponderja profilov namembnosti iz točk 2.1.1 do 2.1.3;
 - (f) koristnega tovora, števila potnikov, mase potnikov, tehnično dovoljenega največjega koristnega tovora, tehnično dovoljenega največjega števila potnikov in količin tovora podskupin vozil [...] iz točke 2.5;
 - (g) vrednosti letnih kilometrin iz točk 2.6.1 do 2.6.3.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge IV:
- (a) zahtev glede podatkov iz delov A in [...]B, da se upoštevajo tehnični napredek, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljne homologacijske zakonodaje, zlasti uredb (EU) 2018/858 in [...] (ES) št. 595/2009;
 - (b) posodobitev ali prilagoditev razponov vrednosti zračnega upora iz dela C, da se upoštevajo spremembe v zasnovi težkega vozila [...] in da se ohrani [...] ustreznost navedenih razponov za informativne namene in potrebe primerjave.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge V:
- (a) prilagoditev [...] postopka sporočanja, določenega v Prilogi V, da se upoštevajo izkušnje, pridobljene z uporabo te uredbe, in da se postopek prilagodi tehničnemu napredku;
 - (b) točke 3.2 z vključitvijo podatkovnih vnosov, ki so bili na novo dodani v osrednji register.“

(18) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Pregled

[...] Komisija [...] **leta 2027** pregleda [...] učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih [...] tega pregleda.

Komisija zlasti poroča o napredku pri vzpostavljanju javne in zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva za vozila, ki jih zajema ta uredba.

Komisija v poročilu upošteva tudi naslednje:

- vse morebitne spremembe področja uporabe Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011;
- vključitev delovnih vozil v cilje zmanjšanja emisij CO₂.
- vse posebne omejitve v zvezi s skladnostjo s členom 3b, prvi odstavek, zaradi socialno-ekonomskih stroškovnih koristi glede na območja s posebnimi morfološki ali meteorološkimi razmerami ter nedavne naložbe v biometan, ki so jih javni organi že izvedli.

[...] Navedeno poročilo po potrebi spremlja zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.“

(19) člen 17 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz [...] [...] člena 13(4), drugi pododstavek, [...] člena 13d(2), [...], člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [*Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe*].“;

(b) v odstavku 3 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Prenos pooblastila iz [...] člena 13(4), drugi pododstavek, [...] člena 13d(2), [...], člena 13f(2) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.“;

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13d(2), člena 13f(2) in člena 14(1)“;

(20) Priloge I in II [...] k Uredbi (EU) 2019/1242 se nadomestijo z besedilom iz Priloge I k tej uredbi;

(21) besedilo iz Priloge II k tej uredbi se doda kot priloge III, IV, V in VI k Uredbi (EU) 2019/1242.

Člen 2

Razveljavitev Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 se razveljavi z učinkom od [U[...]L, vstavite datum začetka uporabe te uredbe o spremembi].

Sklicevanja na Uredbo (EU) 2018/956 se razlagajo kot sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VI, ki je vključena v Prilogo II k tej uredbi.

Člen 2a

Spremembe Uredbe (EU) 2018/858

Uredba (EU) 2018/858 se spremeni:

(1) člen 3 se spremeni:

(a) v točki (33) se izraz „vlečeno vozilo“ nadomesti s „priklopnik“;

(b) doda se naslednja točka (59):

„(59) ‚e-priklopnik‘ pomeni vsako vrsto priklopnika, ki lahko prispeva k pogonu kombinacije vozil z uporabo lastnega električnega pogonskega sistema in ga ni mogoče uporabljati na javnih cestah, ne da bi ga aktivno vleklo motorno vozilo;“

(2) V točki 6.1.1(d) dela B Priloge I se doda naslednja podtočka (iii):

„(iii) zasnovo in izgradnjo bistvenih sestavnih delov, ki tvorijo pogonski sistem in sistem za shranjevanje energije pri e-priklopnikih;“

Člen 3

Prehodne določbe

[...] Ne glede na člen 2 se v zvezi s poročevalskimi obdobji pred ... [U/...] L, vstavite [...] = datum začetka uporabe te uredbe o spremembi] še naprej uporabljata Uredba (EU) 2019/1242, kot se je uporabljala 30. junija ... [U/...] L, vstavite [...] julij leto [...], [...] ki sledi datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi [...]], in Uredba (EU) 2018/956, kot se je uporabljala 30. junija ... [U/...] L, vstavite [...] julij, leto [...], [...] ki sledi datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi[...]].

Člen 4

Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od 1. julija... [U[...]/L: vstavite [...]] julij, leto [...], [...] ki sledi datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi [...].

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

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA I²⁰

„PRILOGA I

Povprečne specifične emisije, cilji povprečnih specifičnih emisij in presežne emisije

1. PODSKUPINE VOZIL, PROFILI NAMEMBNOSTI IN POVEZANI PARAMETRI

1.1. Za namene te uredbe se podskupina sg določi za vsako novo težko vozilo.

1.1.1. Za vozila kategorije N se podskupina sg določi na naslednji način:

Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Delovno vozilo v skladno s členom 3(9) te uredbe	Tip kabine	Moč motorja	Območje delovanja (OR)	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
53 in brezemisijška vozila v skupini 51	Ne	Vsa			53
54 in brezemisijška vozila v skupini 52	Ne	Vsa			54
1s	Ne	Vsa			1s
1	Ne	Vsa			1
2	Ne	Vsa			2
3	Ne	Vsa			3

²⁰ Obstoječe priloge so nadomeščene v Prilogi I, nove priloge pa so dodane v Prilogo II.

4	Ne	Vsa	< 170 kW	Vsa	4-UD
	Ne	Dnevna kabina	≥ 170 kW	Vsa	4-RD
	Ne	Spalna kabina	≥ 170 kW in < 265 kW		
	Ne	Spalna kabina	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	9-RD
	Ne	Spalna kabina	Vsa	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	9-LH
5	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	5-RD
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW		
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	10-RD
	Ne	Spalna kabina	Vsa	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	10-LH

11	Ne	Vsa	11
12	Ne	Vsa	12
16	Ne	Vsa	16

„Spalna kabina“ pomeni vrsto kabine, ki ima za voznikovim sedežem prostor, namenjen za spanje, kot je sporočeno v skladu s členoma 13a in 13b.

„Dnevna kabina“ pomeni vrsto kabine, ki ni spalna.

Kadar je novo težko vozilo razporejeno v podskupino 4-UD, vendar podatki o emisijah CO₂ v g/km niso na voljo v zvezi s profiloma namembnosti UDL ali UDR, kot sta opredeljena v točki [...] 1.4., se novo težko vozilo razporedi v podskupino 4-RD.

„Območje delovanja“ pomeni razdaljo, ki jo lahko vozilo prevozi pod pogoji prevoza na dolge razdalje, ne da bi ga bilo treba ponovno polniti ali oskrbeti, kot je določeno v točki 1.3.

1.1.2. Za vozila kategorije M se podskupina sg določi na naslednji način:

Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Za vozila kategorije O se podskupina *sg* določi na naslednji način:

Skupine vozil, opredeljene v Prilogi I k Uredbi (EU) 2022/1362	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
Vse skupine, določene v preglednici 1, z 1 osjo, 2 osema, 3 osmi	Enaka, kot je določena v stolpcu „skupina vozil“ v preglednicah v Prilogi I k Uredbi (EU) 2022/1362
Vse skupine, določene v preglednici 4, z [...] 2 osema ali 3 osmi	
Vse skupine, določene v preglednici 6	

1.2. Delovna vozila so opredeljena z naslednjimi merili:

Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Merila za delovna vozila
N	Toga konstrukcija	Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Vlečno vozilo	Najvišja hitrost ne presega 79 km/h

1.3. Območja delovanja za namene te uredbe se določijo na naslednji način:

Tehnologija pogonskega sistema	Delovno območje (OR)
Vozila, ki energijo za mehanski pogon pridobivajo le iz naprave za shranjevanje električne energije	OR = dejanski doseg pri praznjenju naboja, kot je določen v točki 2.4.1 dela I Priloge IV k Uredbi (EU) 2017/2400 za profil namembnosti LHR
Druge tehnologije	OR > 350 km

1.4. Opredelitve profilov namembnosti

RDL	Regionalna dostava majhnega koristnega tovora
RDR	Regionalna dostava reprezentativnega koristnega tovora
LHL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje
LHR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolge razdalje
UDL	Mestna dostava majhnega koristnega tovora
UDR	Mestna dostava reprezentativnega koristnega tovora

REL	Regionalna dostava (EMS) majhnega koristnega tovora
RER	Regionalna dostava (EMS) reprezentativnega koristnega tovora
LEL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje (EMS)
LER	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolge razdalje (EMS)
MUL	Prevoz majhnega koristnega tovora za komunalne namene
MUR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora za komunalne namene
COL	Prevoz majhnega koristnega tovora za gradbeništvo
COR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora za gradbeništvo
HPL	Mestni prevoz [...] <u>potnikov</u> velikega obsega, majhna obremenitev
HPR	Mestni prevoz [...] <u>potnikov</u> velikega obsega, reprezentativna obremenitev
UPL	Mestni prevoz [...] <u>potnikov</u>, majhna obremenitev
UPR	Mestni prevoz [...] <u>potnikov</u>, reprezentativna obremenitev
SPL	Primestni prevoz [...] <u>potnikov</u>, majhna obremenitev
SPR	Primestni prevoz [...] <u>potnikov</u>, reprezentativna obremenitev
IPL	Medmestni prevoz [...] <u>potnikov</u>, majhna obremenitev
IPR	Medmestni prevoz [...] <u>potnikov</u>, reprezentativna obremenitev
CPL	Avtobusni prevoz [...] <u>potnikov</u>, majhna obremenitev
CPR	Avtobusni prevoz [...] <u>potnikov</u>, reprezentativna obremenitev

2. IZRAČUN POVPREČNIH SPECIFIČNIH EMISIJ PROIZVAJALCA

2.1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v , razporejenega v podskupino sg , ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

pri čemer je:

$\sum_{mp}$ vsota vseh profilov namembnosti mp iz [...] točke 1.4.;

sg podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;

$CO2p_{v,mp}$ emisije CO_2 v g/km iz prvotnega vozila novega teškega vozila v , določene za profil namembnosti mp in za konfiguracijo šasije (nizkopodna/visokopodna, število nivojev), ki se uporablja za njeno podskupino sg , kot so sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III.

Za brezemisijska motorna vozila se vrednosti $CO2_{v,mp}$ in $CO2p_{v,mp}$ nastavita na 0.

2.1.1. Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$) za vozila kategorije N

Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Glej opredelitve v točki 1.1.

** Glej opredelitve v točki 1.4.

2.1.2. Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$) za vozila kategorije M

Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Glej opredelitve v točki 1.1.

** Glej opredelitve v točki 1.4.

2.1.3. Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$) za vozila kategorije O

Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Glej opredelitve v točki 1.1.

** Glej opredelitve v točki 1.4.

2.2. Povprečne specifične emisije CO₂ iz vseh novih težkih vozil v podskupini za proizvajalca

Za vsakega proizvajalca in vsako *poročevalsko obdobje* se povprečne specifične emisije CO₂ $avgCO2_{sg}$ iz vseh novih težkih vozil v podskupini *sg* ali njihovih prvotnih vozil izračunajo po naslednji formuli:

2.2.1. za vozila kategorij N in O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{v g/tkm})$$

2.2.2. za dokončana ali dodelana vozila kategorije M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \text{ (v g/pkm)}$$

2.2.3. za prvotna vozila težkih vozil kategorije M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \text{ (v g/pkm)}$$

pri čemer je:

$\sum_v$	vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg , ob upoštevanju določb člena 7b;
$CO2_v$	specifične emisije CO_2 iz novega težkega vozila v , določene v skladu s točko 2.1;
$CO2p_v$	specifične emisije CO_2 iz prvotnega vozila novega težkega vozila v , določene v skladu s točko 2.1;
V_{sg}	število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg ;
$V_{pv_{sg}}$	število novih težkih vozil v podskupini sg , ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO_2 iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 iz točke 2.2.3;
PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini sg , kot je določen v točki 2.5;

PN_{sg} povprečno število potnikov vozil v podskupini sg , kot je določeno v točki 2.5.

2.3. Izračun brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja iz člena 5

2.3.1 Poročevalska obdobja 2019–2024

Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje od 2019 do 2024 se brezemisijski in nizkoemisijski faktor (ZLEV) iz člena 5 izračuna po naslednji formuli:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{z najmanj } 0,97$$

pri čemer je:

V_{all} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupinah $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

V_{conv} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupinah $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, razen brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil;

V_{zlev} vsota V_{in} in V_{out} ,

pri čemer je:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

pri čemer je $\sum_v$ vsota vseh novih brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v podskupinah $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

$CO2_v$ specifične emisije CO_2 v g/km iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v , določene v skladu s točko 2.1;

LET_{sg} nizkoemisijska mejna vrednost podskupine sg , v katero spada vozilo v , kot je določeno v točki 2.3.4;

V_{out} skupno število brezemisijskih težkih vozil, ki niso v podskupinah iz opredelitve V_{in} , in z največ 1,5 % V_{conv} .

2.3.2 Poročevalska obdobja 2025–2029

Za vsakega proizvajalca in **poročevalsko obdobje** se brezemisijski in nizkoemisijski faktor (ZLEV) iz člena 5 izračuna po naslednji formuli:

$$ZLEV = 1 - (y - x), \quad \text{če pa je seštevek večji od 1 ali manjši od 0,97, se faktor ZLEV določi na 1 oziroma 0,97}$$

pri čemer je:

x 0,02

y vsota V_{in} in V_{out} , deljena z V_{total} , pri čemer je:

V_{in} skupno število na novo registriranih nizkoemisijskih in brezemisijskih težkih vozil v podskupinah $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$, pri čemer se vsako izmed njih šteje za $ZLEV_{specifi}$ v skladu s spodnjo formulo:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

pri čemer je:

$CO2_v$ specifične emisije CO_2 v g/km iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v , določene v skladu s točko 2.1;

LET_{sg} nizkoemisijska mejna vrednost podskupine vozil sg , v katero spada vozilo v , kot je določeno v točki 2.3.4;

V_{out} skupno število na novo registriranih brezemisijjskih težkih vozil, ki niso v podskupinah iz opredelitve V_{in} , in z največ 0,035 V_{total} ;

V_{total} skupno število na novo registriranih težkih vozil proizvajalca v navedenem poročevalskem obdobju.

Če je V_{in}/V_{total} manjši od 0,0075, se faktor ZLEV določi na 1.

2.3.3 Poročevalska obdobja od leta 2030 naprej

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Izračun nizkoemisijske mejne vrednosti

Nizkoemisijjska mejna vrednost LET_{sg} podskupine vozil sg se določi na naslednji način:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

pri čemer je:

$rCO2_{sg}$ referenčna vrednost za emisije CO_2 v podskupini sg , kot je določena v točki 3;

Pl_{sg} povprečni koristni tovor vozil v podskupini sg , kot je določen v točki 2.5.

2.4. Izračun deležev vozil

Za vsakega proizvajalca in vsako **poročevalsko obdobje** se delež novih težkih vozil v podskupini $share_{sg}$ izračuna po naslednji formuli:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Za vsakega proizvajalca in vsako **poročevalsko obdobje** se delež novih brezemisijских težkih vozil v podskupini zev_{sg} izračuna po naslednji formuli:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Za vsakega proizvajalca in vsako **poročevalsko obdobje** se delež novih težkih vozil v podskupini sg , ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2, izračuna po naslednji formuli:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

pri čemer je:

$Vzev_{sg}$ število novih brezemisijских težkih vozil proizvajalca v podskupini sg ;

Vpv_{sg} število novih težkih vozil v podskupini sg , ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg ;

V število novih težkih vozil proizvajalca.

2.5. **Vrednosti koristnega tovora, število potnikov in količina tovora**

Povprečna vrednost koristnega tovora PL_{sg} vozila kategorije N ali O v podskupini sg se izračuna po naslednji formuli:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Povprečna vrednost koristnega tovora PN_{sg} vozila kategorije M v podskupini sg se izračuna po naslednji formuli:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

pri čemer je:

Σ_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp ;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$PL_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, razporejena k vozilom kategorije N in O v podskupini sg za profil namembnosti mp , kot je opredeljeno v točkah 2.5.1 in 2.5.3;

$PN_{sg,mp}$ število potnikov, razporejeno k vozilom kategorije M v podskupini sg za profil namembnosti mp , kot je opredeljeno v točki 2.5.2.

2.5.1. Vozila kategorije N

Vrednosti koristnega tovora $PL_{sg, mp}$ (v tonah) so določene na naslednji način:

Podskupina vozil <i>sg</i> *	Profil namembnosti <i>mp</i> **													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	kot je določeno v točki 3.1.1		ni relevantno	kot je določeno v točki 3.1.1			ni relevantno							
54														
1s														
1														
2														
3			ni relevantno											
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. r.	n. r.	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. r.	n. r.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. r.	n. r.	2,6	12,9
16	ni relevantno												2,6	12,9

* Glej opredelitve v točki 1.1.

** Glej opredelitve v točki 1.4.

Največje tehnično dovoljene vrednosti koristnega tovora $maxPL_{sg}$ in količine tovora CV_{sg} so določene v skladu s točko 3.1.1.

2.5.2. Vozila kategorije M

Število potnikov $PN_{sg,mp}$, mase potnikov $PM_{sg,mp}$ in največje tehnično dovoljeno število potnikov $maxPN_{sg}$ za podskupino sg in profil namembnosti mp so določeni v skladu s točko 3.1.1.

2.5.3. Vozila kategorije O

Vrednosti koristnega tovora $PL_{sg,mp}$ (v tonah) so določene na naslednji način:

Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	n. r.	n. r.	n. r.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	n. r.	n. r.	n. r.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	n. r.	n. r.	n. r.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	n. r.	n. r.	n. r.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	n. r.	n. r.	n. r.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	n. r.	n. r.	n. r.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.

* Glej opredelitve v točki 1.1.

** Glej opredelitve v točki 1.4.

Največje tehnično dovoljene vrednosti koristnega tovora $maxPL_{sg}$ in količine tovora CV_{sg} so določene v skladu s točko 3.1.1.

2.6. Izračun utežnega faktorja kilometrine in koristnega tovora ali števila potnikov

Utežni faktor kilometrine in koristnega tovora (števila potnikov) (MPW_{sg}) v podskupini sg je opredeljen kot zmnožek letne kilometrine, določene v točki 2.6.1, ter vrednosti koristnega tovora in števila potnikov za podskupino, določenih v točkah 2.5.1, 2.5.2 in 2.5.3 za kategorije vozil N, M oziroma O, standardiziran na ustrezno vrednost za podskupino 5-LH, in se izračuna po naslednji formuli:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{za vozila kategorij N in O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{za vozila kategorije M})$$

pri čemer je:

- AM_{sg} letna kilometrina, določena v točkah 2.6.1, 2.6.2 in 2.6.3 za vozila v ustrezni podskupini;
- AM_{5-LH} letna kilometrina, določena za podskupino 5-LH v točki 2.6.1;
- PL_{sg} kot je določen v točkah 2.5.1 in 2.5.3;
- PN_{sg} kot je določen v točki 2.5.2;
- PL_{5-LH} povprečna vrednost koristnega tovora za podskupino 5-LH, kot je določena v točki 2.5.1.

2.6.1. Letne kilometrine za vozila kategorije N

Podskupina vozil (sg)*	Letna kilometrina AM_{sg} (v km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000

11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Glej opredelitve v točki 1.1.

2.6.2. Letne kilometrine za vozila kategorije M

Podskupina vozil (sg)*	Letna kilometrina AM_{sg} (v km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Glej opredelitve v točki 1.1.

2.6.3. Letne kilometrine za vozila kategorije O

Podskupina vozil (sg)*	Letna kilometrina AM _{sg} (v km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Glej opredelitve v točki 1.1.

2.7. Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev iz člena 4

Za vsakega proizvajalca se izračunajo naslednje povprečne specifične emisije CO₂:

2.7.1. za poročevalska obdobja od 2019 do 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

pri čemer je:

$\sum_{sg}$ vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO₂ v skladu s točko 4.2;

$ZLEV$ kot je določen v točki 2.3;

$share_{sg}$ kot je določen v točki 2.4;

zev_{sg} kot je določen v točki 2.4;

pv_{sg} kot je določen v točki 2.4;

MPW_{sg} kot je določen v točki 2.6;

$avgCO2_{sg}$ kot je določen v točki 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ kot je določen v točki 2.2;

$rCO2_{sg}$ kot je določen v točki 3.1.2.

3. IZRAČUN REFERENČNIH VREDNOSTI

3.1. Referenčne vrednosti

Naslednje referenčne vrednosti se izračunajo na podlagi vseh novih težkih vozil vseh proizvajalcev za referenčno obdobje, ki se uporablja za podskupino *sg* v skladu s točko 3.2.

3.1.1. Za vsako podskupino vozil sg se vrednosti koristnega tovora $PL_{sg,mp}$, števila potnikov $PN_{sg,mp}$, mase potnikov $PM_{sg,mp}$, največjega tehnično dovoljenega koristnega tovora $maxPL_{sg}$, največjega tehnično dovoljenega števila potnikov $maxPN_{sg}$ in količine tovora CV_{sg} izračunajo po naslednji formuli:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije N})^*$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije M})^*$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije M})^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije N})$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije M})$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije O})$$

(*samo za podskupine vozil, za katere v točki 2.5 niso določene izrecne vrednosti za $PL_{sg,mp}$ ali $PN_{sg,mp}$)

3.1.2. Referenčne emisije CO₂ $rCO2_{sg}$ iz člena 3 se izračunajo po naslednji formuli:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije N in O})$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije M})$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za vozila kategorije M})$$

pri čemer je:

Σ_v	vsota vseh novih težkih vozil v podskupini <i>sg</i> , registriranih v referenčnem obdobju, ki se uporablja za <i>sg</i> v skladu s točko 3.2;
$CO2_v$	specifične emisije CO ₂ iz novega težkega vozila <i>v</i> , kot so določene v skladu s točko 2.1, po potrebi prilagojene v skladu s Prilogo II;
$CO2p_v$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila novega težkega vozila <i>v</i> , kot so določene v skladu s točko 2.1, po potrebi prilagojene v skladu s Prilogo II;
rV_{sg}	število vseh novih težkih vozil v podskupini <i>sg</i> , registriranih v referenčnem obdobju, ki se uporablja za <i>sg</i> v skladu s točko 3.2;
PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določen v točki 2.5;
PN_{sg}	povprečno število potnikov vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 2.5;
$PL_{v,mp}$	koristni tovor vozila <i>v</i> profila namembnosti <i>mp</i> , kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
$PN_{v,mp}$	število potnikov vozila <i>v</i> profila namembnosti <i>mp</i> , kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b ;
$PM_{v,mp}$	masa potnikov vozila <i>v</i> profila namembnosti <i>mp</i> , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
$maxPL_v$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor vozila <i>v</i> , kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;

$maxPN_v$ največje tehnično dovoljeno število potnikov vozila v , kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;

CV_v količina tovora vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b.

3.2. Referenčna obdobja, ki se uporabljajo za podskupine

Kot referenčna obdobja za podskupine vozil se uporabljajo naslednja referenčna obdobja:

Podskupina vozil sg	Poročevalsko obdobje leta, ki se uporablja kot referenčno obdobje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Vse druge	2025

3.2.1. Če je v referenčnem obdobju, kot je določeno v točki 3.2, v podskupini sg število novih težkih vozil vseh proizvajalcev manjše od 50, se uporabljajo naslednja pravila:

povprečne specifične emisije CO_2 $avgCO2_{sg}$ in $avgCO2p_{sg}$, kot je določeno v točki 2.2, ter referenčne emisije CO_2 $rCO2_{sg}$ in $rCO2p_{sg}$, kot je določeno v točki 3.1.2, se za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 v skladu s točko 2.7 in ciljev specifičnih emisij CO_2 v skladu s točko 4.1 za poročevalska obdobja let $< Y + 5$ za vse proizvajalce v podskupinah sg določijo na „0“. Pri tem je Y leto prvega poročevalskega obdobja, v katerem število novih težkih vozil vseh proizvajalcev v podskupini sg znaša najmanj 50.

Za pridobitev referenčnih emisij CO₂ $rCO2_{sg}$ in $rCO2p_{sg}$ za izračun cilja specifičnih emisij v skladu s točko 4 se najprej izračunajo ustrezne [...] vrednosti, določene v točki 3.1.2, za poročevalsko obdobje leta Y namesto za referenčno obdobje, ki se uporablja za podskupino sg v skladu s točko 3.2.

Dobljene vrednosti se nato delijo

- s faktorjem cilja $RET_{sg,Y}$, kot je opredeljen v točki 5.1.1, za pridobitev referenčnih emisij CO₂ $rCO2_{sg}$;
- s faktorjem cilja $RETP_{sg,Y}$, kot je opredeljen v točki 5.1.1, za pridobitev referenčnih emisij CO₂ $rCO2p_{sg}$.

4. IZRAČUN CILJA SPECIFIČNIH EMISIJ PROIZVAJALCA IZ ČLENA 6

4.1. Cilji specifičnih emisij

Za vsakega proizvajalca se naslednji cilji specifičnih emisij T izračunajo po naslednji formuli:

4.1.1. za poročevalska obdobja let od 2025 do 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. za poročevalska obdobja let od leta 2030 naprej:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

pri čemer je:

$\sum_{sg}$	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenega cilja specifičnih emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
rf_{sg}	cilj zmanjšanja CO ₂ , ki se uporablja v posameznem poročevalskem obdobju za nova težka vozila v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 4.3;
rfp_{sg}	cilj zmanjšanja CO ₂ , ki se uporablja v posameznem poročevalskem obdobju za prvotna vozila novih težkih vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 4.3;
$zevM_{sg}$	obvezni prehod na brezemisijška vozila, ki se uporablja v posameznem poročevalskem obdobju za vozila v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 4.3;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4.

4.2. Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine *sg* se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ $CO_2(X)$, ciljev specifičnih emisij $T(X)$ in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ $ET(X)_Y$.

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz [...] <u>potnikov</u>, za katere veljajo cilji emisij CO₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d) (<u>avtobusi in nizkopodni avtobusi razreda II</u>)	podskupine vozil za prevoz [...] <u>potnikov</u>, za katere veljajo cilji brezemisijskih vozil v skladu s členom 3b (<u>mestni avtobusi</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Cilji zmanjšanja CO₂ in obvezni prehodi na brezemisijška vozila

4.3.1. Naslednji cilji zmanjšanja emisij CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg} v skladu s členom 3a se uporabljajo za vozila v podskupini *sg* za različna poročevalska obdobja:

Cilji zmanjšanja CO ₂ rf_{sg} in rfp_{sg}					
Podskupine <i>sg</i>		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in [...] 6×2	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Avtobusi in medmestni avtobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov in medmestni avtobusi (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Polpriklopniki		0	7,5[...] %	7,5[...] %	7,5[...] %

Za poročevalska obdobja let pred letom 2025 znašajo vsi cilji zmanjšanja CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg} 0.

4.3.2. Naslednji cilji brezemisijjskih vozil $zevM_{sg}$ v skladu s členom 3b se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:

Obvezni prehodi na brezemisijjska vozila $zevM_{sg}$							
Podskupine sg				Poročevalska obdobja let			
				pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Mestni avtobusi	[...]	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]		0	100 %	100 %	100 %

5. EMISIJSKE OLAJŠAVE IN DOLGOVI IZ ČLENA 7

5.1. Krivulje zmanjševanja emisij CO₂

5.1.1. Faktorji cilja

Za vsako podskupino sg in poročevalsko obdobje leta Y se faktorji cilja določijo po naslednji formuli:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

pri čemer je:

lY, uY vrednosti za spodnje leto in zgornje leto

- v sklopu {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} za podskupine iz stolpca X = 2025 v preglednici iz točke 4.2,
- v sklopu {rY, 2030, 2035, 2040} za vse druge podskupine sg ,

ki opredeljujeta najmanjši interval, za katerega velja pogoj $lY \leq Y < uY$;

rY	leto referenčnega obdobja, ki se uporablja za podskupino sg v skladu s točko 3.2;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	cilja zmanjšanja emisij CO ₂ podskupine sg za nova težka vozila let lY in uY v skladu s točko 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	cilja zmanjšanja emisij CO ₂ podskupine sg za prvotna vozila novih težkih vozil let lY in uY v skladu s točko 4.3;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	obvezna prehoda na brezemisijška vozila za nova težka vozila let lY in uY v skladu s točko 4.3.

Za poročevalska leta $Y < rY$ se vrednosti $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ in $ZET_{sg,Y}$ določijo na 1 tako, da ni prispevka podskupine vozil sg h krivulji zmanjševanja emisij CO₂.

5.1.2. Krivulje zmanjševanja emisij CO₂

5.1.2.1. Nato se za vsako podskupino vozil sg in poročevalsko obdobje leta Y opredelijo naslednje krivulje zmanjševanja emisij CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje leta Y med letoma 2019 in 2024 se opredelijo naslednje krivulje zmanjševanja emisij CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje leta Y med letoma 2025 in 2040 se opredelijo naslednje krivulje zmanjševanja emisij CO₂:

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

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

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

pri čemer je:

$\sum_{sg}$	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določene krivulje zmanjševanja emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
$share_{sg}$	delež novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg , kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2;
pv_{sg}	delež novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg , ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO ₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO ₂ iz točke 2.2.

5.2. Izračun emisijskih olajšav in dolgov v vsakem poročevalskem obdobju

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje let Y od leta 2019 do leta 2040 so emisijske olajšave $cCO2(X)_Y$ in emisijski dolgovi $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) največ naslednje vrednosti in 0 (tj. emisijske olajšave in emisijski dolgovi ne morejo biti negativne):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
cCO2(NO)_Y	[ET(2025)_Y – CO2(2025)_Y] × V_Y	[ET(NO)_Y – CO2(NO)_Y] × V_Y	[ET(NO)_Y – CO2(NO)_Y] × V_Y
dCO2(NO)_Y	0	[CO2(2025)_Y – T(2025)_Y] × V_Y	[CO2(NO)_Y – T(NO)_Y] × V_Y
cCO2(M)_Y	0	[ET(M)_Y – CO2(M)_Y] × V_Y	[ET(M)_Y – CO2(M)_Y] × V_Y
dCO2(M)_Y	0	0	[CO2(M)_Y – T(M)_Y] × V_Y

pri čemer je:

$ET(X)_Y$ emisijska krivulja proizvajalca v **poročevalskem obdobju** leta Y, določena v skladu s točko 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO2(X)_Y$ povprečne specifične emisije proizvajalca v **poročevalskem obdobju** leta Y, določene v skladu s točko 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ cilj specifičnih emisij proizvajalca v **poročevalskem obdobju** leta Y, določen v skladu s točko 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y število novih težkih vozil proizvajalca v **poročevalskem obdobju** leta Y.

5.3. Mejna vrednost emisijskega dolga

Za vsakega proizvajalca se mejne vrednosti emisijskega dolga $limCO2(X)_Y$ v poročevalskem obdobju leta Y določijo po naslednji formuli:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ za poročevalska obdobja leta $Y < 2030$;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ za poročevalska obdobja leta $Y \geq 2030$;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ za poročevalska obdobja leta $Y \geq 2030$,

pri čemer je:

$T(X)_Y$ cilj specifičnih emisij proizvajalca v **poročevalskem obdobju** leta Y, določen v skladu s točko 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ število novih težkih vozil proizvajalca v **poročevalskem obdobju** leta Y v podskupinah vozil, ki so vključene v izračun specifičnih emisij CO_2 $CO2(X)$ v skladu s točko 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Predčasne emisijske olajšave

Emisijski dolgovi, pridobljeni za *poročevalsko obdobje* leta 2025, se zmanjšajo za znesek, ki ustreza emisijskim olajšavam, pridobljenim pred *tem poročevalskim obdobjem*, kar se določi za vsakega proizvajalca po naslednji formuli:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

pri čemer je:

min manjša od obeh vrednosti, navedenih v oklepaju;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ vsota v *poročevalskih obdobjih let Y* od 2019 do 2024;

$dCO2(NO)_Y$ emisijski dolgovi za *poročevalsko obdobje leta Y*, kot so določeni v skladu s točko 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ emisijske olajšave za *poročevalsko obdobje leta Y*, kot so določene v skladu s točko 5.2.

6. DOLOČITEV PRESEŽNIH EMISIJ CO₂ PROIZVAJALCA IZ ČLENA 8(2)

Za vsakega proizvajalca in vsako *poročevalsko obdobje* leta Y od leta 2025 dalje se specifične presežne emisije CO₂ kategorije vozil $exeCO2(X)_Y$, če je vrednost pozitivna (X = NO, M), določijo po naslednjih formulah. Če je rezultat naslednjih izračunov negativna vrednost za $exeCO2(X)_Y$, se slednja nastavi na 0.

Za *poročevalsko obdobje* leta 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Za poročevalska obdobja let Y od leta 2026 do leta 2028, od leta 2030 do leta 2033 in od leta 2035 do leta 2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Za poročevalska obdobja let Y od leta 2030 do leta 2033 in od leta 2035 do leta 2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Za poročevalska obdobja let Y = 2029, 2034 in 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Za poročevalski obdobji let Y = 2034 in 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Za poročevalsko obdobje leta 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Za poročevalska obdobja let $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

pri čemer je:

$$\sum_{Y=2019}^{2024}$$

vsota v **poročevalskih obdobjih let Y od 2019 do 2024**;

$$\sum_{I=2025}^Y$$

vsota v **poročevalskih obdobjih let I od 2025 do leta Y** ;

$$\sum_{J=2025}^{Y-1}$$

vsota v **poročevalskih obdobjih let J od 2025 do leta $(Y-1)$** ;

$$\sum_{I=2025}^{2039}$$

vsota v **poročevalskih obdobjih let I od 2025 do 2039**;

$$\sum_{J=2030}^{Y-1}$$

vsota v **poročevalskih obdobjih let J od leta 2030 do leta $(Y-1)$** ;

$$dCO2(X)_Y$$

emisijski dolgovi za **poročevalsko obdobje leta Y** , kot so določeni v skladu s točko 5.2 ($X = NO, M$);

$$cCO2(X)_Y$$

emisijske olajšave za **poročevalsko obdobje leta Y** , kot so določene v skladu s točko 5.2 ($X = NO, M$);

$limCO2(X)_Y$ mejna vrednost emisijskega dolga, kot je določena v skladu s točko 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ zmanjšanje emisijskih dolgov za *poročevalsko obdobje* leta 2025, kot je določeno v skladu s točko 5.4 (X = NO, M).

V vseh drugih primerih se vrednost presežnih emisij $exeCO2(X)_Y$ nastavi na 0 (X = NO, M).

Presežne emisije CO₂ poročevalskega obdobja leta Y iz člena 8(2) so:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

PRILOGA II

Postopki prilagoditve iz člena 11

1. PRILAGODITEV REFERENČNIH EMISIJ CO₂ PO SPREMEMBI HOMOLOGACIJSKIH POSTOPKOV IZ ČLENA 11(2)

Po spremembi homologacijskih postopkov iz člena 11(2) se referenčne emisije CO₂ iz točke 3.1.2 Priloge I ponovno izračunajo.

V ta namen se emisije CO₂ v g/km iz novih težkih vozil v referenčnega obdobja in iz njihovih prvotnih vozil, določene za profil namembnosti mp , kot je navedeno v točki 2.1 Priloge I, prilagodijo z naslednjo formulo:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

pri čemer je:

$\sum_r$ vsota vseh reprezentativnih vozil r za podskupino sg ;

sg podskupina, v katero spada vozilo v ;

$s_{r,sg}$ statistični ponder reprezentativnega vozila r
v podskupini sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ iz vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp in ki temeljijo na podatkih o spremljanju referenčnega obdobja;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz reprezentativnega vozila r v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, kot se je uporabljala v referenčnem obdobju;
$CO_{2r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz reprezentativnega vozila r , kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi v skladu s spremembami iz člena 11(3), točka (a);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila težkega vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp in ki temeljijo na podatkih o spremljanju referenčnega obdobja;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila reprezentativnega vozila r v g/km, kot so določene v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, kot se je uporabljala v referenčnem obdobju;
$CO_{2p_{r,mp}}$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila reprezentativnega vozila r , kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi v skladu s spremembami iz člena 11(3), točka (a).

Specifične emisije CO₂ se standardizirajo v skladu s Prilogo III z uporabo navedenih vrednosti za parametre iz člena 14(1), točka (f), ki se uporabljajo v poročevalskem obdobju iz člena 11(2), točka (a).

Reprezentativna vozila se opredelijo v skladu z metodologijo iz člena 11(3).

2. UPORABA PRILAGOJENIH REFERENČNIH EMISIJ CO₂ V SKLADU S ČLENOM 11(2)

Če so bile v poročevalskem obdobju leta Y specifične emisije CO₂ nekaterih novih težkih vozil proizvajalca določene s spremembami iz člena 11(2), se referenčne emisije CO₂ rCO_{2sg} podskupine vozil sg , uporabljene v točkah 4 in 5.1 Priloge I, izračunajo po naslednji formuli:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

pri čemer je:

$\sum_i$ vsota

- za $i = [\dots]0$: nespremenjeni postopek za določitev emisij CO₂, za katerega se uporabljajo prvotne referenčne emisije CO₂ brez sprememb, in
- za $i \geq 1$: vse poznejše spremembe iz člena 11(2);

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y in podskupini vozil sg ;

$V_{sg,i}$ število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y in v podskupini vozil sg , katerih specifične emisije CO₂ so bile določene s spremembo i ;

$rCO_{2sg,i}$

- za $i = 0$: neprilagojene referenčne emisije CO₂,
- za $i \geq 1$: referenčne emisije CO₂, ki so bile določene za podskupino vozil sg s spremembo i .

PRILOGA II²¹

„PRILOGA III

Standardizacija specifičnih emisij CO₂ iz novih težkih vozil iz člena 4

1. STANDARDIZACIJA SPECIFIČNIH EMISIJ CO₂

Za namene izračuna iz točke 2.1 Priloge I se vrednosti emisij CO₂ $CO2_{v,mp}$ iz vozil standardizirajo z naslednjo formulo:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2_{cv,v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{za vozila kategorij N in O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{za vozila kategorije M})$$

Vrednosti emisij CO₂ [CO₂p] (v,mp) prvotnih vozil se standardizirajo v skladu z isto metodologijo, pri čemer se uporabijo parametri za prvotna vozila.

pri čemer je:

$CO2_{v,mp}$ standardizirane emisije CO₂ vozila v, določene za profil namembnosti mp, ki jih je treba upoštevati v izračunu iz točke 2.1 Priloge I;

$reportCO2_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km [...] iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ se določi v skladu s točko 3;

²¹ Glej opombo št. 20.

$\Delta CO_{2cv,mp}$	se določi v skladu s točko 4;
$PL_{v,mp}$	koristni tovor vozila v profila namembnosti mp , kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
$PL_{sg,mp}$	koristni tovor za podskupino sg in profil namembnosti mp , kot je določen v točki 2.5 Priloge I;
$PM_{v,mp}$	masa potnikov vozila v profila namembnosti mp , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
$PM_{sg,mp}$	masa potnikov za podskupino sg in profil namembnosti mp , kot je določena v točki 2.5 Priloge I;
cCW_v	popravek mase neobremenjenega vozila v v skladu s točko 2.

2. STANDARDIZACIJA MASE NEOBREMENJENEGA VOZILA

Ker se prevozna uporabnost vozila povečuje z njegovim največjim tehnično dovoljenim koristnim tovorom ali številom potnikov, vendar pa so iz tehničnih razlogov višje vrednosti teh parametrov povezane z večjimi masami neobremenjenega vozila in zato z višjimi emisijami CO₂, se za standardizacijo njegovih specifičnih emisij CO₂ v skladu s točko 1 uporabi naslednji popravek mase neobremenjenega vozila v v podskupini sg :

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{za vozila kategorije N [...]};$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \text{za vozila kategorije O};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{za vozila kategorije M};$$

pri čemer je:

a_{sg}	linearni koeficient, določen v skladu s točko 2.1 za poročevalsko obdobje vozila v ;
$maxPL_v$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor vozila v , kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
$maxPN_v$	največje tehnično dovoljeno število potnikov vozila v , kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
$maxPL_{sg}$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor podskupine vozil sg , določen v skladu s točko 2.5 Priloge I;
$maxPN_{sg}$	največje tehnično dovoljeno število potnikov podskupine vozil sg , določeno v skladu s točko 2.5 Priloge I.

2.1. Določitev standardizacijskih parametrov

Za vsako poročevalsko obdobje se določita parametra a_{sg} in b_{sg} z linearno regresijsko analizo korelacije vrednosti CW_v z vrednostmi $maxPL_v$ (vozila kategorij N in O) in $maxPN_v$ (vozila kategorije M), ob upoštevanju vseh na novo registriranih vozil v v podskupini sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ za vozila kategorije N [...]};$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \quad \text{za vozila kategorije M};$$

pri čemer je:

CW_v masa neobremenjenega vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b; če natančna vrednost ni na voljo, se lahko navede približna vrednost popravljene dejanske mase vozila v ;

$maxPL_v$ največji tehnično dovoljeni koristni tovor vozila v , kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;

$maxPN_v$ največje tehnično dovoljeno število potnikov vozila v , kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b.

3. SPREMEMBA EMISIJ CO₂ ZA SPREMEMBO SKUPNE MASE VOZILA

Naknadna sprememba emisij CO₂ iz vozila v , ki se določi za profil namembnosti mp zaradi naknadne spremembe skupne mase, ki se dodeli vozilu za določitev emisij CO₂, se določi z uporabo naslednje linearne aproksimacije:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (Mr - Ml)$$

pri čemer je:

m sprememba skupne mase, dodeljene vozilu v za določitev njegovih emisij CO₂;

$CO_{2v,r}$ emisije CO₂ vozila v v g/km brez spremembe mase, določene za isti profil namembnosti mp , v stanju reprezentativne obremenitve;

$CO_{2v,l}$	emisije CO ₂ vozila v v g/km brez spremembe mase, določene za isti profil namembnosti mp , v stanju majhne obremenitve;
M_r	skupna masa vozila v simulaciji brez spremembe mase za isti profil namembnosti mp , v stanju reprezentativne obremenitve;
M_l	skupna masa vozila v simulaciji brez spremembe mase za isti profil namembnosti mp , v stanju majhne obremenitve.

4. STANDARDIZACIJA ZA RAZLIČNE KOLIČINE TOVORA

Vozila kategorije O v isti podskupini imajo različne količine tovara. Ker se prevozna uporabnost vozila povečuje s količino tovara, vendar pa je takšno povečanje iz tehničnih razlogov povezano tudi z višjimi emisijami CO₂, se uporabi naslednji popravek emisij CO₂ iz vozila v v podskupini sg :

$$\Delta CO_{2cv_{v,mp}} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

pri čemer je:

$a_{sg,mp}$	linearni koeficient, določen v skladu s točko 4.1 za poročevalsko obdobje vozila v ;
CV_v	količina tovara vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;
CV_{sg}	količina tovara podskupine vozil sg , kot je določena v skladu s točko 2.5 Priloge I.

Za vozila kategorij N in M znaša popravek emisij CO₂ $\Delta CO_{2cv_{v,mp}}$ 0.

4.1. Določitev standardizacijskih parametrov

Za vsako poročevalsko obdobje in profil namembnosti se določita parametra $a_{sg,mp}$ in $b_{sg,mp}$ z linearno regresijsko analizo korelacije vrednosti $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ z vrednostmi CV_v , ob upoštevanju vseh na novo registriranih vozil v v podskupini sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

pri čemer je:

CV_v količina tovora vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$, kot sta opredeljena v točki 1.“

PRILOGA IV

Pravila o podatkih, ki se spremljajo in sporočajo, kot je navedeno v členih 13a in 13b

DEL A: PODATKI, KI JIH SPREMLJAJO IN SPOROČAJO DRŽAVE ČLANICE:

- (a) identifikacijske številke vseh novih težkih vozil iz člena 2, ki so registrirana na ozemlju države članice;
- (b) naziv proizvajalca;
- (c) znamka (trgovsko ime proizvajalca);
- (d) koda nadgradnje, kot je navedena v točki 38 certifikata o skladnosti, vključno, kjer je ustrezno, z dopolnilnimi številkami iz Priloge I, Dodatek 2, k Uredbi (EU) 2018/858;
- (e) pri težkih vozilih iz člena 2, prvi pododstavek, točka (a) ali (b), informacije o pogonskem sistemu, navedene v točkah 23, 23.1 in 26 certifikata o skladnosti;
- (f) največja hitrost vozila, določena v točki 29 certifikata o skladnosti;
- (g) stopnja dodelave, kot je navedena v izbranem vzorcu certifikata o skladnosti v skladu s Prilogo VIII, točka 2, k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683;
- (h) kategorija vozila, kot je navedena v točki 0.4 certifikata o skladnosti;
- (i) število osi, kot je navedeno v točki 1 certifikata o skladnosti;
- (j) največja tehnično dovoljena masa, kot je navedena v točki 16.1 certifikata o skladnosti;
- (k) izpis kriptografske zgoščene vrednosti datoteke proizvajalca s podatki, kot je naveden v točki 49.1 certifikata o skladnosti; za vozila, registrirana do 30. junija 2025, lahko države članice sporočijo samo prvih 8 znakov kriptografske zgoščene vrednosti;
- (l) specifične emisije CO₂, kot so navedene v točki 49.5 certifikata o skladnosti;
- (m) povprečna teža tovora, kot je navedena v točki 49.6 certifikata o skladnosti;

²² Glej opombi št. 20 in 21.

- (n) datum registracije;
- (o) največja tehnično dovoljena masa kombinacije za tovornjak kategorije N3 v zelo težki kombinaciji (EHC) iz člena 3, točka (24), kot je določena v točki 16.4 certifikata o skladnosti ali certifikata o posamični odobritvi vozila;
- ([...p) za vozila za posebne namene oznaka, kot je določena v točki 51 certifikata o skladnosti;
- (q) število pogonskih osi, kot je določeno v točki 3 certifikata o skladnosti;
- ([...r) za vozila, odobrena na podlagi člena 2(3), točka (b), Uredbe (EU) 2018/858, informacije, da je bilo vozilo načrtovano in izdelano ali prilagojeno za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru;
- ([...s) za vozila, registrirana za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru ali za potrebe oboroženih sil, potrditev, da je vozilo registrirano za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru ali za potrebe oboroženih sil in da izpolnjuje pogoje iz člena 2(5) te uredbe. Za vsa vozila, vključno s posamično odobrenimi vozili, so ustrezne informacije informacije, ki se navedejo v certifikatu EU o skladnosti ali certifikatu EU o posamični odobritvi vozila ali certifikatu o nacionalni posamični odobritvi vozila v skladu s predlogami, določenimi v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683²³, ne glede na morebitne nacionalne izjeme, ki se uporabljajo v skladu s členom 45(1) Uredbe (EU) 2018/858.

DEL B: PODATKI, KI JIH SPOROČAJO PROIZVAJALCI IN DRUGI SUBJEKTI

²³ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).

V skladu s členom 13b vsak poročevalec sporoča naslednje podatke za vozila, za katera mora pripraviti datoteko proizvajalca (MRF) ali opisno mapo za vozilo (VIF) v skladu z določbami Uredbe (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362²⁴.

Za vozila iz dela A, točki (p) in (q), Priloge IV, proizvajalec iz člena 7a v skladu s členom 2(4) in (5) obvesti Komisijo tudi, če vozilo, ki bi bilo sicer izvzeto iz obveznosti iz člena 3a, iz navedenih obveznosti ni izvzeto.

=	= Poročevalci			
	=	=	=	=
ategorije/podskupine vozil	roizvajalec prvotnega vozila ⁽¹⁾	roizvajalec vmesnega vozila ⁽²⁾	roizvajalec vozila ⁽³⁾	menovana tehnična služba ⁽⁸⁾
= / vse	= i relevantno	= i relevantno	– MRF ⁽⁴⁾ – dodatne informacije*	= i relevantno
= / vse	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – dodatne informacije* = prvotnem vozilu	= i relevantno	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – dodatne informacije* = dokončanem ali dodelanem vozilu	= i relevantno
= / vse	= i relevantno	= i relevantno	– MRF ⁽⁹⁾ – dodatne informacije*	– MRF ⁽⁹⁾ – dodatne informacije*

²⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145).

- (¹) Člen 3(29) Uredbe Komisije (EU) 2017/2400.
- (²) Člen 3(31) Uredbe Komisije (EU) 2017/2400.
- (³) Člen 3(4a) Uredbe Komisije (EU) 2017/2400.
- (⁴) Člen 9(2) Uredbe Komisije (EU) 2017/2400.
- (⁵) Točka 2.3 Priloge I k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400.
- (⁶) Točka 2.4 Priloge I k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400.
- (⁷) Točka 2.7.5 Priloge I k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400.
- (⁸) Člen 8(6) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362.
- (⁹) Člen 8(7) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362.

***Dodatne informacije**

Št.	Parameter spremljanja	Vir	Velja za vozila
15	znamka (blagovno ime proizvajalca)		vsa
24	naziv in naslov proizvajalca menjalnika	točka 0.4 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VI k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
25	znamka (trgovsko ime proizvajalca menjalnika)	točka 0.1 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VI k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
32	naziv in naslov proizvajalca osi	točka 0.4 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VII k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O

33	znamka (trgovsko ime proizvajalca osi)	točka 0.1 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VII k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
39	naziv in naslov proizvajalca pnevmatik	točka 1 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi X k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
40	znamka (trgovsko ime proizvajalca pnevmatik)	točka 3 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi X k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
72	številka licence za uporabo simulacijskega orodja		vsa
75	masne emisije CO ₂ iz motorja v ciklu WHTC (8) (g/kWh)	točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
76	poraba goriva motorja v ciklu WHTC (g/kWh)	točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
77	masne emisije CO ₂ iz motorja v ciklu WHSC (9) (g/kWh)	točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
78	poraba goriva motorja v ciklu WHSC (g/kWh)	točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo

101	za vozila z datumom simulacije 1. julij 2020 homologacijska številka motorja	točka 1.2.1 dopolnila k Dodatku 5, 6 ali 7 k Prilogi I k Uredbi (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
102	za vozila z datumom simulacije 1. julij 2021 vrednosti, ločene z vejico, z istim imenom kot delovna datoteka in pripono .vsum, ki zajema zbirne rezultate za simulirani profil namembnosti in stanje koristnega tovora	datoteka, ustvarjena s simulacijskim orodjem iz člena 5(1), točka (a), Uredbe (EU) 2017/2400 v različici grafičnega uporabniškega vmesnika (GUI)	“[...]” vsa

DEL C: RAZPONI VREDNOSTI ZRAČNEGA UPORA (CDxA) ZA OBJAVO V SKLADU S ČLENOM 13c

Da postane vrednost CdxA, določena v podatkovnem vnosu 23, javno dostopna v skladu s členom 13c, Komisija uporabi razpone, opredeljene v spodnji preglednici, ki vsebuje ustrezen razpon za vsako vrednost CdxA:

Razpon	Vrednost CdxA [m2]	
	najnižja vrednost CdxA (CdxA $\geq$ min CdxA)	najvišja vrednost CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PRILOGA V

Sporočanje in upravljanje podatkov iz členov 13a do 13c

1. SPOROČANJE S STRANI DRŽAV ČLANIC

- 1.1 Kontaktna točka pristojnega organa v skladu s členom 13a z elektronskim prenosom podatkov prenese podatke, določene v delu A Priloge IV, Evropski agenciji za okolje (v nadaljnjem besedilu: Agencija).

Ob prenosu podatkov kontaktna točka o tem uradno obvesti Komisijo in Agencijo z elektronskim sporočilom na naslednja naslova:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

in

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. SPOROČANJE S STRANI PROIZVAJALCEV

- 2.1 Proizvajalci brez odlašanja sporočijo Komisiji naslednje informacije:

- (a) naziv proizvajalca, naveden v certifikatu o skladnosti ali certifikatu o posamični odobritvi;
- (b) svetovno označbo proizvajalca (WMI), kot je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 19/2011²⁵, ki se uporablja v identifikacijskih številkah novih težkih vozil, ki se dajejo na trg;
- (c) podatke o kontaktni točki, odgovorni za prenos podatkov Agenciji.

Kakršne koli spremembe teh informacij sporočijo Komisiji brez odlašanja.

Obvestila se pošljejo na naslova iz točke 1.1.

²⁵ Uredba Komisije (EU) št. 19/2011 z dne 11. januarja 2011 o zahtevah za homologacijo za predpisano tablico proizvajalca in identifikacijsko številko vozila pri motornih vozilih in njihovih priklopnikih ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 8, 12.1.2011, str. 1).

- 2.2 Kontaktna točka pristojnega organa v skladu s členom 13b z elektronskim prenosom podatkov Agenciji prenese podatke, določene v delu B, točka 2, Priloge I.

Po prenosu podatkov kontaktna točka o tem uradno obvesti Komisijo in Agencijo z elektronskim sporočilom, ki ga pošlje na naslova iz točke 1.1.

3. OBDELAVA PODATKOV

- 3.1 Agencija prenesene podatke obdela v skladu s točkama 1.1 in 2.2 ter obdelane podatke shrani v register.
- 3.2 Podatki, ki zadevajo težka vozila, registrirana v preteklem poročevalskem obdobju, in so shranjeni v registru, se vsako leto objavijo do 30. aprila, z izjemo naslednjih podatkovnih vnosov:
- 3.2.1 identifikacijska številka vozila;
 - 3.2.2 naziv in naslov proizvajalca menjalnika;
 - 3.2.3 znamka (trgovsko ime proizvajalca menjalnika);
 - 3.2.4 naziv in naslov proizvajalca osi;
 - 3.2.5 znamka (trgovsko ime proizvajalca osi);
 - 3.2.6 naziv in naslov proizvajalca pnevmatik;
 - 3.2.7 znamka (trgovsko ime proizvajalca pnevmatik);
 - 3.2.8 model motorja;
 - 3.2.9 model menjalnika;
 - 3.2.10 model retarderja;
 - 3.2.11 model pretvornika navora;
 - 3.2.12 model kotnega gonila;
 - 3.2.13 model osi;
 - 3.2.14 model zračnega upora;
 - 3.2.15 vrednosti, ločene z vejico, z istim imenom kot delovna datoteka in pripono .vsum, ki zajema zbirne rezultate za simulirani profil namembnosti in stanje koristnega tovora.

- 3.3 Če pristojni organ ali proizvajalci ugotovijo napake v predloženih podatkih, o tem brez odlašanja obvestijo Komisijo in Agencijo, in sicer tako, da Agenciji pošljejo poročilo o prijavi napake in pošljejo elektronsko sporočilo na naslova iz točke 1.1.
- 3.4 Komisija ob podpori Agencije preveri prijavljene napake, in kjer je to primerno, popravi podatke v registru.
- 3.5 Komisija ob podpori Agencije pravočasno pred iztekom rokov za prenos zagotovi dostopnost elektronskih obrazcev za prenos podatkov iz točk 1.1 in 2.2.

PRILOGA VI

KORELACIJSKA TABELA

Uredba (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956	Ta uredba
Člen 1	Člen 1(2)
Člen 2	Člen 2
Člen 3	Člen 3
Člen 4	Člen 13a
Člen 5	Člen 13b
Člen 6	Člen 13c
Člen 7	Člen 13d
Člen 8	Člen 13e
Člen 9	Člen 13f
Člen 10	—
Člen 11	Člen 14
Člen 12	Člen 16
Člen 13	Člen 17
Člen 14	—
Priloga I	Priloga IV
Priloga II	Priloga V“