

Bruselj, 10. november 2017
(OR. en)

14217/17

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

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	9. november 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2017) 676 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO2 iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev)

V prilogi vam pošiljamo dokument COM(2017) 676 final.

Priloga: COM(2017) 676 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
COM(2014) 676 final

2017/0293 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Avtomobilski sektor je izjemno pomemben za EU, saj zaposluje več kot 12 milijonov ljudi, ki delajo v proizvodnji, prodaji, vzdrževanju in prevozu. Avtomobilska industrija EU kot del svetovnega avtomobilskega sektorja se trenutno korenito spreminja. Digitalizacija in avtomatizacija spreminjata tradicionalne proizvodne postopke. Inovacije na področju električnih pogonskih sistemov, avtonomne vožnje in povezanih vozil predstavljajo velike izzive, ki bi lahko korenito preoblikovali ta sektor. Poleg tega se je delež avtomobilskega trga EU v prodaji na svetovni ravni v zadnjem desetletju zmanjšal s približno tretjine na približno 20 %, kar ustvarja še dodaten pritisk na industrijo EU, da bi vstopila na nove trge.

S sprejetjem Pariškega sporazuma¹ se je svet zavezal k prehodu na nizkoogljično gospodarstvo. Mnoge države zato zdaj izvajajo politike za nizkoogljičen prometni sistem, kar vključuje tudi standarde za vozila, pogosto v kombinaciji z ukrepi za izboljšanje kakovosti zraka. Doslej so standardi za zmanjševanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil, ki veljajo v Evropi, predstavljali temeljno orodje za spodbujanje inovacij in naložb v nizkoogljične tehnologije. Vendar pa EU danes ob odsotnosti strožjih standardov za obdobje po letu 2020 tvega, da bo izgubila vodilni tehnološki položaj, zlasti kar zadeva brezemisijska in nizkoemisijska vozila, saj ZDA, Japonska, Južna Koreja in Kitajska zelo hitro napredujejo na tem področju.

Kitajska za proizvajalce osebnih avtomobilov od leta 2019 uvaja obvezne kvote za brezemisijska in nizkoemisijska vozila. V ZDA so Kalifornija in devet drugih zveznih držav uspešno oblikovale regulativni instrument za povečano uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil. Strateški pomen brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil za proizvajalce osebnih avtomobilov temelji na številnih nedavnih napovedih, da se bo delež prodaje električnih pogonskih sistemov na svetovni ravni v prihodnjih letih znatno povečal. Avtomobilska industrija EU mora postati vodilna v svetu na področju teh novih tehnologij, kot je trenutno na področju tehnologije konvencionalnih osebnih avtomobilov.

Na podlagi sedanjega regulativnega okvira so potrošniki v EU prikrajšani za možnost prihrankov goriva. Glede na oceno sedanjih uredb o emisijah CO₂ so prihranki goriva, ki so posledica standardov glede emisij CO₂, bistveno višji od dodatnih stroškov nakupa, vendar so prihranki pri stroških goriva v celotni življenjski dobi nižji od pričakovanih, predvsem zaradi vedno večjih razhajanj med preskusnim ciklom in dejanskimi emisijami, ki nastajajo med vožnjo. Če se bo zmanjšala emisijska vrzel in bodo tehnologije, ki omogočajo prihranke goriva v dejanskih voznih razmerah, nameščene v nova vozila, bo to potrošnikom prineslo še več koristi.

Komisija v Evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami², objavljeni julija 2016, določa cilj, da se bodo morale do leta 2050 emisije toplogrednih plinov v prometu zmanjšati za vsaj 60 % glede na leto 1990 in se jasno približevati vrednosti nič. Emisije onesnaževal zraka iz prometa bo treba nemudoma izrazito zmanjšati. V strategiji je prav tako jasno navedeno, da se bo morala uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil povečati, da bi do leta 2030 pridobili znaten tržni delež in EU odločno usmerili na pot, ki dolgoročno vodi k brezemisijski mobilnosti.

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:22016A1019(01)).

² COM(2016) 501 final.

Strategija je bila najprej izvedena s sporočilom iz maja 2017 „Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“³. Jasno je izraženo, da si EU prizadeva za razvoj, ponudbo in proizvodnjo najboljših rešitev, opreme in vozil nizkoemisijske, povezane in avtomatizirane mobilnosti v Evropi ter za vzpostavitev naj sodobnejše infrastrukture, ki bo to podpirala. V sporočilu je poudarjeno, da mora biti EU vodilna pri oblikovanju sedanjih sprememb v avtomobilskem sektorju na svetovni ravni in se pri tem opirati na že dosežen ključen napredek.

Sedanji standardi glede emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila do leta 2020/2021 so prispevali k znatnemu zmanjšanju emisij CO₂ iz lahkih vozil⁴. Vendar pa se ne pričakuje, da se bodo s sedanjimi izvedenimi politikami emisije toplogrednih plinov zmanjšale dovolj, da bi dosegli cilj EU za leto 2030 vsaj 40-odstotnega zmanjšanja emisij v primerjavi z letom 1990. Cestni promet je v letu 2015 ustvaril 22 % emisij toplogrednih plinov v EU, ta delež pa se od leta 1990 stalno povečuje. V letu 2015 je 73 % emisij toplogrednih plinov v cestnem prometu pripadlo osebnim avtomobilom in kombiniranim vozilom.

Medtem ko so se v EU v zadnjih desetletjih emisije onesnaževal zraka v prometnem sektorju znatno zmanjšale, v tem sektorju še vedno nastaja največ emisij dušikovih oksidov (NO_x). Brezemisijska vozila ne prispevajo le k zmanjševanju emisij CO₂ v cestnem prometu, temveč prinašajo tudi koristi z vidika prometa brez emisij onesnaževal zraka.

Ta predlog določa stroškovno učinkovite cilje zmanjšanja emisij CO₂ za nova lahka vozila do leta 2030, skupaj z namenskim mehanizmom spodbud za povečanje deleža brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil. To bo zagotovilo, da bo avtomobilska industrija EU ohranila svoj vodilni tehnološki položaj ter tako okrepila svojo konkurenčnost in spodbujala zaposlovanje. Prav tako se bodo zmanjšali stroški porabe goriva za potrošnike. Hkrati bo predlog prispeval k uresničevanju zavez EU v okviru Pariškega sporazuma. Mehanizem spodbud za povečanje deleža brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil bo zlasti prispeval k zmanjšanju onesnaževal zraka in tako povečal kakovost zraka, kar bo prineslo koristi za javno zdravje. Dopolnjuje trenutna prizadevanja za zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih, na regionalni in nacionalni ravni.

Natančneje povedano, poslal bo jasno sporočilo in zagotovil predvidljivost, kar bo industriji omogočilo, da vlaga sredstva, spodbuja zaposlovanje ter podpira inovacije in konkurenčnost. Poleg tega bo pospešil uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil ter razvoj tehnologij za učinkovito porabo goriva v EU, tako da bo zagotovil podlago za ohranitev uspeha avtomobilske industrije EU na svetovnih trgih. Pričakujejo se naložbe v polnilno infrastrukturo, ki jih podpirajo potrebni spremljevalni ukrepi na ravni EU in nacionalni ravni.

Nov namenski mehanizem upravljanja bo zagotovil, da bodo vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva še vedno odražale dejanske vrednosti, ki nastajajo potrošnikom med vožnjo. Poleg tega predlog zagotavlja, da bodo prizadevanja med proizvajalci pravično porazdeljena.

Ta predlog je del širšega zakonodajnega svežnja o mobilnosti, ki vključuje ukrepe na strani povpraševanja, ki podpirajo ukrepe na strani ponudbe iz tega predloga. Z Direktivo 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz naj bi se spodbujal trg čistih in energijsko učinkovitih vozil. Predlog sprememb zagotavlja, da navedena direktiva zajema vse zadevne prakse javnega naročanja, da daje jasne in dolgoročne tržne signale ter da so njene določbe enostavnejše in učinkovite. Izboljšati bi moral prispevek

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA in TEPR (2015), Ocena uredb 443/2009 in 510/2011 o zmanjšanju emisij CO₂ iz lahkih vozil, ki je na voljo na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

prometnega sektorja k zmanjšanju emisij CO₂ in onesnaževal zraka ter h konkurenčnosti in rasti v sektorju.

Direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva obravnava določitev skupnih standardov na notranjem trgu, zahteve za primerno minimalno infrastrukturo, ki bo razvita prek nacionalnih okvirov politike, ter obveščanje potrošnikov o združljivosti goriv in vozil. Akcijski načrt o infrastrukturi za alternativna goriva predstavlja niz priporočil za okrepitev izvajanja nacionalnih okvirov politike na podlagi navedene direktive ter za boljše načrtovanje in financiranje interoperabilne infrastrukture za goriva.

S pobudo za baterije se bo vzpostavila celovita vrednostna veriga za razvoj in proizvodnjo baterij v EU.

Poleg tega namerava Komisija v prvi polovici leta 2018 predložiti cilje glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih težkih vozil.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog bo prispeval k cilju okvirne strategije za energetske unijo⁵ zagotoviti prehod na nizkoogljično, varno in konkurenčno gospodarstvo. Prispeval bo k izpolnitvi ciljev iz okvira EU za podnebno in energetske politike za leto 2030, ki vključuje cilje vsaj 40-odstotnega zmanjšanju domačih emisij toplogrednih plinov v EU v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Emisije toplogrednih plinov v sektorjih, ki niso vključeni v sistem EU za trgovanje z emisijami, kamor spada tudi cestni prevoz, se bodo do leta 2030 morale zmanjšati za vsaj 30 % v primerjavi z letom 2005. Komisija je z uredbo o porazdelitvi prizadevanj⁶ za države članice predlagala cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v sektorjih, ki niso vključeni v sistem EU za trgovanje z emisijami. S standardi glede emisij CO₂ za lahka vozila za obdobje po letu 2020 se bodo državam članicam pomagali doseči navedeni cilji.

Poleg tega sistem trgovanja z emisijami, ki je temelj podnebne politike EU, prispeva k razogljičenju elektroenergetskega sektorja, ki bo imel vedno večjo vlogo v cestnem prometu in večji delež električnih vozil.

Sedmi okvirni program ter pobuda Obzorje 2020 sta prispevala sredstva v skupni višini več kot 1,5 milijarde EUR za podporo raziskavam in razvoju baterij, alternativnih goriv in vseh vidikov elektrifikacije vozil.

Predlog Komisije iz leta 2016 za revizijo direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov⁷ si prizadeva zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz goriv, in sicer z uvedbo obveznosti na ravni EU za dobavitelje goriv, da do leta 2030 zagotovijo minimalni delež 6,8 % nizkoemisijskih goriv in goriv iz obnovljivih virov, vključno z električno energijo iz obnovljivih virov in naprednimi biogorivi.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Predlog uredbe o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v državah članicah v obdobju 2021–2030 za trdno energetske unijo in izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter za sporočanje drugih informacij v zvezi s podnebnimi spremembami, COM(2016) 482 final.

⁷ Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (prenovitev), COM(2016) 767 final.

Predlagana revizija direktive o evrovinjeti predvideva cestnine na podlagi emisijskih vrednosti, kar bo omogočilo nagrajevanje najbolj okolju prijaznih vozil in spodbujalo prenovo obstoječega voznega parka⁸.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Kot je poudarjeno v nedavno sprejeti prenovljeni strategiji za industrijsko politiko⁹, je sodobna in konkurenčna avtomobilska industrija ključnega pomena za gospodarstvo EU. Vendar bo moral ta sektor pospešiti prehod na bolj trajnostne tehnologije in nove poslovne modele, če bo želel ohraniti svoj vodilni tehnološki položaj in biti uspešen na svetovnih trgih. Samo tako se bo zagotovilo, da bo imela Evropa najbolj konkurenčno, inovativno in trajnostno industrijo leta 2030 in naprej.

Poleg tega vključuje načrt Komisije za sektorsko sodelovanje na področju spretnosti¹⁰, ki je bil objavljen maja 2016, avtomobilsko industrijo kot enega izmed ciljnih sektorjev. Načrt omogoča, da projektne vloge povežejo ključne zainteresirane strani pri socialnih partnerjih, da opredelijo izzive v zvezi s kvalifikacijami in spretnostmi v povezavi z uvedbo prilagojenih strategij na nacionalni ali regionalni ravni za obravnavanje teh izzivov.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga tega predloga je člen 192 PDEU. Evropska unija v skladu s členom 191 in členom 192(1) PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanju, varstvu in izboljšanju kakovosti okolja; spodbujanju ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Standardi glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in kombinirana vozila so na ravni EU veljavni od leta 2009 oziroma 2011 in določajo cilje do leta 2020/2021. Brez nadaljnjih ukrepov EU na tem področju se verjetno emisije CO₂ iz lahkih vozil ne bi dodatno znatno zmanjšale, kar se je v EU med letoma 1995 in 2006 pokazalo pri osebnih avtomobilih. Nekatera zmanjšanja emisij bi se sicer še vedno pričakovala po letu 2021 zaradi stalnega obnavljanja obstoječega voznega parka z novejšimi osebnimi avtomobili in kombiniranimi vozili, ki izpolnjujejo standarde glede emisij CO₂ za leto 2020/2021. Ker pa naj bi se obseg prevozne dejavnosti še naprej povečeval, skupno zmanjšanje emisij CO₂ ne bi zadostovalo za uresničitev cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 in zavez iz Pariškega sporazuma.

Ukrepanje EU je upravičeno, tako zaradi čezmejnega učinka podnebnih sprememb kakor tudi potrebe po zaščiti enotnega trga vozil. Brez ukrepanja na ravni EU bi obstajalo tveganje, da se oblikuje niz nacionalnih programov za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil. Posledica tega bi bile različne ravni zastavljenih ciljev in konstrukcijskih parametrov, zaradi česar bi bile potrebne številne tehnološke možnosti in konfiguracije vozil, to pa bi zmanjšalo ekonomijo obsega. Samo nacionalne in lokalne pobude bi bile verjetno manj učinkovite, saj obstaja tveganje, da bi bile med seboj neskladne, kar bi povzročilo razdrobitev notranjega trga.

⁸ Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848.

Ker imajo proizvajalci različne deleže na avtomobilskem trgu v različnih državah članicah, bi različne nacionalne zakonodaje imele različen učinek nanje, kar bi lahko povzročilo izkrivljanje konkurence. To bi povečalo stroške izpolnjevanja obveznosti za proizvajalce ter oslabilo spodbudo za konstrukcijo osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil z učinkovito porabo goriva zaradi razdrobljenosti evropskega trga.

Dodatne stroške, ki bi nastali zato, ker ne bi bilo na voljo skupnih standardov in skupnih tehničnih rešitev, bi nosili dobavitelji sestavnih delov in proizvajalci vozil. V končni fazi pa bi te stroške krili potrošniki, ki bi brez usklajenega ukrepanja na ravni EU plačali več za vozila, ki bi izpolnjevala isto raven zmanjšanja emisij toplogrednih plinov.

- **Sorazmernost**

Ta predlog je v skladu z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje zastavljenih ciljev. Predlog na stroškovno učinkovit način določa nove standarde, da bi se doseglo potrebno zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil v skladu z dogovorjenim okvirom podnebne in energetske politike EU za leto 2030 ter hkrati zagotovila pravična porazdelitev prizadevanj med proizvajalci.

- **Izbira instrumenta**

Ker gre pri tem predlogu za prenovitev dveh obstoječih uredb, je uredba je edini primerni instrument.

Prenovitev v tem primeru omogoča združitve dveh zelo podobnih dosedanjih uredb v eno samo zakonodajno besedilo, ki uvaja zelene spremembe, jih kodificira z nespremenjenimi določbami dosedanjih aktov in razveljavlja navedena akta. Predlagana prenovljena uredba je v skladu z zavezo Komisije na podlagi medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje¹¹.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Obsežna ocena obstoječih uredb je bila opravljena v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT). Ocena je bila zaključena aprila 2015, končno poročilo svetovalcev pa je bilo objavljeno¹².

V poročilu o oceni sta bili uredbi ocenjeni glede na cilje, določene v prvotni zakonodaji. Ugotovljeno je bilo, da sta uredbi še vedno relevantni, na splošno skladni ter da sta ustvarili znatne prihranke emisij, pri tem pa sta bili bolj stroškovno učinkoviti, kot je bilo sprva predvideno za izpolnjevanje zastavljenih ciljev. Prav tako sta ustvarili znatno dodano vrednost EU, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi.

Ključne ugotovitve ocene so bile:

- Uredbi sta še vedno veljavni in bosta taki ostali tudi v obdobju po letu 2020.
- Uredbi sta bili bolj uspešni pri zmanjševanju emisij CO₂ kot prejšnji prostovoljni sporazumi z industrijo.

¹¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

¹² Ricardo-AEA in TEPR (2015), Ocena uredb 443/2009 in 510/2011 o zmanjšanju emisij CO₂ iz lahkih vozil, ki je na voljo na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- Najverjetneje so se z uredbo o CO₂ iz osebnih avtomobilov emisije iz izpušne cevi zmanjšale za 65 do 85 %, saj je bil ta cilj dosežen po njeni uvedbi. Uredba je imela pomembno vlogo tudi pri lahkih gospodarskih vozilih, saj je pospešila zmanjševanje njihovih emisij.
- Učinki na konkurenčnost in inovacije so na splošno pozitivni in ni znakov izkrivljanja konkurence.
- V poročilu o oceni pa so bile poudarjene naslednje slabosti:
 - Novi evropski vozni cikel (NEDC) ne odraža ustrezno dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, saj so razhajanja med preskusnim ciklom in dejanskimi emisijskimi vrednostmi, ki nastajajo med vožnjo, vse večja, kar zmanjšuje koristi uredb.
 - Uredbi ne upoštevata emisij zaradi proizvodnje goriv ali emisij, povezanih s proizvodnjo in odstranjevanjem vozil.
 - Nekateri strukturni elementi uredb (nekatero določbe) so verjetno vplivali na njuno učinkovitost. Zlasti uporaba mase kot parametra uporabnosti daje zmanjšanju mase kot možnosti za zmanjšanje emisij manjši pomen.
- Uredbi sta ustvarili neto gospodarske koristi za družbo.
- Stroški za proizvajalce so bili precej nižji od prvotno pričakovanih, saj so se tehnologije za zmanjševanje emisij na splošno izkazale za manj drage, kot je bilo pričakovano.
- Prihranki pri stroških goriva v celotni življenjski dobi so višji kot začetni proizvodni stroški, vendar nižji od pričakovanih, predvsem zaradi vedno večjih razhajanj med preskusnim ciklom in dejanskimi vrednostmi emisij, ki nastajajo med vožnjo.
- Uredbi sta večinoma notranje skladni in medsebojno usklajeni.
- Določbe, ki morda zmanjšujejo učinkovitost uredb, čeprav je njihov učinek omejen, so odstopanja za ozko specializirane proizvajalce, olajšave in obdobje postopnega uvajanja (osebni avtomobili).
- Harmonizacija trga je najpomembnejši vidik dodane vrednosti EU in malo verjetno je, da bi bili neusklajeni ukrepi tako učinkoviti. Uredbi uveljavljata skupne zahteve, kar v največji možni meri zmanjšuje stroške za proizvajalce, in zagotavljata pravno varnost.
- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Komisija je zbrala povratne informacije zainteresiranih strani na naslednje načine:

- z javnim spletnim posvetovanjem med 20. julijem in 28. oktobrom 2016;
- prek delavnice za zainteresirane strani (24. marca 2017), kjer je predstavila rezultate javnega posvetovanja;
- prek delavnice za zainteresirane strani na temo delovnih mest ter znanja in spretnosti (26. junija 2017);
- s srečanji z zadevnimi panožnimi združenji, ki predstavljajo proizvajalce osebnih avtomobilov, dobavitelje sestavnih delov in materialov ter dobavitelje goriva;
- z dvostranskimi srečanji z organi držav članic, proizvajalci vozil, dobavitelji, socialnimi partnerji in nevladnimi organizacijami;

- z dokumenti o stališčih, ki so jih predložile zainteresirane strani ali države članice.

Pregled posvetovanj z zainteresiranimi stranmi je v Prilogi 2 k oceni učinka za ta predlog.

Glavne rezultate posvetovanj z zainteresiranimi stranmi je mogoče povzeti, kot je navedeno v nadaljevanju. Pri določanju ciljnih vrednosti proizvajalci osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil na splošno podpirajo manj ambiciozne cilje za leto 2030 v primerjavi z nevladnimi organizacijami na okoljskem in prometnem področju ter potrošniškimi organizacijami, ki se zavzemajo za določitev bolj ambicioznih ciljev tako za leto 2025 kakor tudi za leto 2030. Kar zadeva porazdelitev prizadevanj, proizvajalci podpirajo krivuljo mejnih vrednosti na podlagi mase, nevladne organizacije na okoljskem in prometnem področju ter potrošniške organizacije pa dajejo prednost odtisu kot parametru uporabnosti. Medtem ko avtomobilska industrija večinoma nasprotuje obvezni usmeritvi k brezemisijским in nizkoemisijским vozilom, pa proizvajalci baterij in električne energije, vlagatelji v infrastrukturo, mnoga evropska mesta, ki se soočajo s slabo kakovostjo zraka, ter tudi večina nevladnih organizacij na okoljskem in prometnem področju zahtevajo tak pristop. Potrošniške organizacije imajo glede pobud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila nevtralno stališče.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ocena učinka temelji na dokazih iz ocene obstoječih uredb¹³.

Pri kvantitativni oceni gospodarskih, socialnih in okoljskih vplivov temelji poročilo o oceni učinka na posebnem sklopu strokovnih krivulj, ki zajema številne sodobne tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil, ter na zbirki modelov. Z modelom PRIMES-TREMOVE je bilo razvitih več scenarijev, ki napovedujejo razvoj sektorja cestnega prometa. Ta analiza je bila dopolnjena z drugimi orodij za pripravo modelov, kot so GEM-E3 in E3ME (za makroekonomske učinke) ter DIONE Skupnega raziskovalnega središča, ki vključuje nove funkcije za ocenjevanje učinkov na ravni (kategorije) proizvajalca.

Podatki o emisijah toplogrednih plinov in drugih značilnostih novih lahkih vozil izhajajo iz letnih podatkov o spremljanju, ki so jih sporočile države članice in zbrala Evropska agencija za okolje (EEA) v okviru uredb 443/2009 in 510/2011 o emisijah CO₂ iz lahkih vozil.

Poleg posvetovanj z zainteresiranimi stranmi so bile dodatne informacije zbrane z več podpornimi študijami, ki so jih po naročilu opravili zunanji izvajalci, zlasti glede naslednjih vprašanj:

- razpoložljivih tehnologij, ki se lahko v ustreznem časovnem obdobju uporabijo za zmanjšanje emisij CO₂ iz novih lahkih vozil, ter glede njihove učinkovitosti in stroškov;
- elementov, ki bi lahko vplivali na industrijsko konkurenčnost in zaposlovanje;
- vedno večjih razhajanj med preskusnim ciklom in dejanskimi emisijami, ki nastajajo med vožnjo, ter dejavnikov, ki prispevajo k temu;
- učinka različnih regulativnih pristopov, regulativnih meril in morebitnih strukturnih elementov (določb);
- učinka na emisije toplogrednih plinov in emisije onesnaževal.

Seznam študij je naveden v Prilogi 1 k oceni učinka za ta predlog.

¹³ Ricardo-AEA in TEPR (2015), Ocena uredb 443/2009 in 510/2011 o zmanjšanju emisij CO₂ iz lahkih vozil, ki je na voljo na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, je pripravljena in oblikovana v skladu z veljavnimi smernicami za boljše pravno urejanje in Odbor za regulativni nadzor je 13. oktobra 2017 izdal pozitivno mnenje s pridržki.

Izboljšave, ki jih je predlagal Odbor, so bile vključene v končno različico. Gre za naslednje: (1) opis povezav z drugimi političnimi pobudami EU, zlasti širšimi zakonodajnimi svežnji o mobilnosti, ki jih je predstavila Komisija; (2) pojasnilo glavnih ozkih grl, ki ovirajo uvedbo brezemisijev in nizkoemisijevih vozil, ter prispevkov predlagane uredbe k odpravljanju teh ovir; (3) osvetlitev izzivov na področju konkurenčnosti industrije EU, zlasti v smislu tveganja za izgubo vodilnega tehnološkega položaja, ter rešitev, ki jih ponuja predlagana uredba; (4) opredelitev ključnih kompromisov za politično odločitev; (5) oceno regulativnih bremen in možnosti za poenostavitev.

Možnosti politike

Možnosti politike, obravnavane v oceni učinka, so razvrščene v pet ključnih elementov, s katerimi naj bi se obravnavale ugotovljene težave in dosegli cilji politike.

1. Cilji (vrednost, časovno obdobje in merila)

Za obdobje do leta 2030 so bile ocenjene različne ciljne vrednosti v razponu od 10- do 40-odstotnega zmanjšanja emisij do leta 2030 v primerjavi s povprečnim ciljem za leto 2021 za celotni vozni park EU osebnih avtomobilov in ciljem za leto 2020 za kombinirana vozila. Prav tako sta bili ocenjeni možnosti s ciljnim vrednostmi, ki jih je navedel Evropski parlament, za kateri se je Komisija v pogajanjih leta 2014 zavezala, da ju bo ocenila.

Pri časovnem obdobju ciljev so obravnavane možnosti vključevale določitev cilja samo za leto 2030, določitev ciljev za leti 2025 in 2030 ter določitev letnih ciljev za vsako leto v obdobju od leta 2022 do leta 2030. Kar zadeva merila za izražanje ciljev, so bile med obravnavanimi možnostmi sedanji pristop, ki temelji na emisijah iz izpušne cevi (*tank to wheel*, tj. od rezervoarja do kolesa), ter tudi druge možnosti: *well to wheel*, tj. od izvora do kolesa, celotne emisije toplogrednih plinov v proizvodnem postopku vozila in ponderiranje števila prevoženih kilometrov.

Prednostna možnost glede ciljnih vrednosti je določitev novih ciljev glede emisij CO₂ za celotni vozni park EU, ki ustrezajo 30-odstotnemu zmanjšanju emisij v letu 2030 v primerjavi s cilji za leto 2021, in sicer za osebne avtomobile in kombinirana vozila.

Prednostna možnost glede meril za izražanje ciljev emisij je ohranitev pristopa *Tank-to-Wheel* (TTW) s cilji, izraženimi v g CO₂/km za povprečje voznega parka, ponderirano glede na prodajo, saj je ta pristop popolnoma skladen z drugimi instrumenti politike in ker spreminjanje meril ne bi prineslo večjih koristi. Prednostna možnost glede časovnega obdobja ciljev je določitev novih ciljev glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in kombinirana vozila, ki se uporabljajo od leta 2025, in strožjih ciljev za obdobje od leta 2030 dalje za zagotovitev, da se kot prispevek k doseganju ciljev iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj do leta 2030 izpolni obvezno skupno zmanjšanje emisij CO₂. Tak pristop bo pomenil tudi jasen in zgoden signal za naložbe v brezemisijevska in nizkoemisijevska vozila.

2. Porazdelitev prizadevanj

V skladu s sedanjima uredbama se cilji specifičnih emisij za posamezne proizvajalce, začeni s cilji za celotni vozni park EU, določijo na podlagi krivulje mejnih vrednosti. Ta linearna krivulja določa povezavo med emisijami CO₂ in maso vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo.

Poleg sedanjega pristopa so bile v oceni učinka obravnavane naslednje možnosti: sprememba naklona krivulje mejnih vrednosti, uporaba drugega parametra uporabnosti (npr. odtisa) ali opustitev parametra uporabnosti (enako zmanjšanje ali enak cilj za vse proizvajalce).

Prednostna možnost glede porazdelitve ciljev za celotni vozni park EU po posameznih proizvajalcih od leta 2025 dalje je uporaba krivulje mejnih vrednosti, pri čemer so cilji specifičnih emisij za posameznega proizvajalca odvisni od povprečne preskusne mase vozila na podlagi WLTP, naklon krivulje pa zagotavlja enakovredno prizadevanje za zmanjšanje emisij pri vseh proizvajalcih.

3. Spodbude za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (opredelitev in vrsti spodbud)

Zaradi različnih opredelitev nizkoemisijskih vozil sta v oceni učinka obravnavani dve različni vrsti posebnih spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila:

- *Zavezujoča zahteva:* Enak delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil bi se zahteval od vseh proizvajalcev.
- *Sistem olajšav:* Ta spodbuda bi pri določitvi cilja specifičnih emisij CO₂ za posameznega proizvajalca upoštevala njegov delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil. Proizvajalec, ki bi presegal določeno referenčno raven brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, bi bil nagrajen z manj strogim ciljem glede emisij CO₂.

Za vsako od obeh vrst spodbud so bile upoštevane različne zahteve/referenčne ravni.

Prednostna možnost glede mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila je sistem olajšav.

4. Elementi stroškovno učinkovite izvedbe

Ocenjeni so bili različni elementi, ki omogočajo stroškovno učinkovito izvajanje. Med njimi so ukrepi, ki so že vključeni v sedanji uredbi, na primer ekološke inovacije, združevanje in odstopanja. Poleg tega so bili preučeni novi elementi, kot so trgovanje z emisijami ter prenos emisij na poznejše obdobje in sposojanje emisij iz naslednjega obdobja.

Prednostna možnost je ohranitev določb o ekoloških inovacijah in razširitev področja uporabe na klimatske sisteme ter omogočanje prilagajanja zgornje meje 7 g/km. Določbe o združevanju se ohranijo, pri čemer se pojasni, kako se lahko proizvajalci prosto združujejo. Možnost trgovanja z olajšavami za emisije CO₂, njihovim prenosom in sposojanjem se ne uvede, odpravi pa se možnost, da se proizvajalcem osebnih avtomobilov odobri odstopanje za ozko specializirane proizvajalce.

5. Upravljanje

Učinkovitost ciljev pri zmanjševanju emisij CO₂ v resnici po eni strani temelji na reprezentativnosti preskusnega postopka v zvezi s povprečno dejansko vožnjo in po drugi strani na skladnosti vozil, ki so dana na trg, z referenčnimi vozili, preskušeni pri homologaciji. V zvezi s tem je Evropski parlament v svojem priporočilu po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju poudaril, da so mehanizmi za nadzor trga ključnega pomena za ohranjanje zanesljivega in zaupanja vrednega sistema.

Glede na navedeno in v skladu s priporočili mehanizma za znanstveno svetovanje je bilo obravnavanih več možnosti. Prva je zbiranje, objava in spremljanje podatkov o dejanski porabi goriva med vožnjo, in sicer na podlagi zakonodaje o homologaciji, v kateri so določene obveznosti za proizvajalce, da namestijo standardne naprave za merjenje porabe goriva v nova

vozila. Druga zadeva ukrepe za nadzor trga in je obravnavana v povezavi s skladnostjo proizvodnje in preverjanjem skladnosti v prometu.

Prednostna možnost je pooblastitev Komisije, da (i) dovoli zbiranje, objavo in spremljanje podatkov o dejanski porabi goriva med vožnjo ter v zvezi s popravnim mehanizmom določi obvezno sporočanje odstopanj ter (ii) popravi sporočene vrednosti emisij CO₂ v primeru odstopanj, ugotovljenih pri izboljššanem nadzoru trga.

Povzetek ocene učinka: SWD(2017) 650.

Mnenje Odbora za regulativni nadzor: SEC(2017) 476.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Predlog je bil v skladu z zavezanostjo Komisije boljšemu pravnemu urejanju pripravljen vključujoče, na podlagi preglednosti in stalnega vključevanja zainteresiranih strani.

V oceni učinka je analizirano tudi, kako je mogoče poenostaviti zakonodajo in zmanjšati nepotrebne upravne stroške.

Proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novoregistriranih vozil na leto, v številnih primerih gre za MSP, ostanejo izvzeti iz izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij CO₂. Izjeme *de minimis* zmanjšujejo stroške izpolnjevanja obveznosti in upravne stroške za male proizvajalce. Poleg tega novim proizvajalcem olajšujejo vstop na trg, pri čemer bistveno ne vplivajo na skupno zmanjšanje emisij CO₂ v celotnem voznem parku EU.

Predlog ohranja tudi več elementov za stroškovno učinkovito izvajanje, kot je denimo združevanje, saj se tako zmanjšajo stroški izpolnjevanja obveznosti za proizvajalce.

Sistem olajšav za brezemisijška in nizkoemisijška vozila ne bi ustvaril dodatnega upravnega bremena. S črtanjem odstopanja za ozko specializirane proizvajalce pa se bo zmanjšalo upravno breme.

V ureditvi izpolnjevanja obveznosti in v višini kazni ni predvidenih sprememb. Učinki možnosti v zvezi z upravljanjem bodo odvisni od konkretnih izvedbenih ukrepov.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina o temeljnih pravicah Evropske unije.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne zahteva dodatnih finančnih sredstev.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Predlog temelji na postopku za letno poročanje in spremljanje, ki je bil uveden s sedanjima uredbama. Da bi ocenile skladnost proizvajalcev z njihovimi letnimi cilji specifičnih emisij, države članice Komisiji vsako leto sporočajo podatke za vse novoregistrirane osebne avtomobile in kombinirana vozila. Poleg vrednosti emisij CO₂ in mase, določenih pri homologaciji, se spremljajo tudi številni drugi ustrezni podatki, vključno z vrsto goriva in prihranki emisij CO₂ zaradi ekoloških inovacij.

Komisija, ki ji pomaga Evropska agencija za okolje (EEA), vsako leto objavlja podatke o spremljanju iz preteklega koledarskega leta, vključno z izračuni specifičnih emisij CO₂ za posamezne proizvajalce. Proizvajalci imajo možnost, da sporočijo napake v začasnih

podatkih, kot so jih predložile države članice. Ta dobro uveljavljen sistem spremljanja je pomembna podlaga za spremljanje učinkov zakonodaje.

Za okrepitev vidikov upravljanja v sistemu spremljanja je bila v oceni učinka preučena možnost, ki jo je treba upoštevati pri preverjanju izpolnjevanja obveznosti proizvajalca, ali so emisije vozil v prometu v skladu z vrednostmi CO₂, določenimi pri homologaciji.

Poleg postopka ocenjevanja skladnosti je bil v oceni učinka določen seznam glavnih kazalnikov za spremljanje specifičnih političnih ciljev, ki jih je treba doseči s tem predlogom. Te dopolnjuje sklop operativnih ciljev in kazalnikov.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 – Predmet urejanja in cilji

Ta člen opredeljuje cilje glede emisij CO₂ za celotni vozni park EU, ki veljajo od leta 2020, 2025 in 2030 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila. Ta uredba naj bi se uporabljala od leta 2020, da bi se zagotovil usklajen prehod na novo ureditev v zvezi s cilji, ki se začnejo leta 2025. Zato vključuje že vzpostavljene cilje za celotni vozni park EU za obdobje od leta 2020, in sicer 95 g/km (na podlagi NEDC) za osebne avtomobile in 147 g/km (na podlagi NEDC) za lahka gospodarska vozila, ter tudi nove cilje za obdobje od leta 2025 in od leta 2030.

Od leta 2021 dalje bodo cilji specifičnih emisij temeljili na novem preskusnem postopku za emisije, in sicer na globalno usklajenem preskusnem postopku za lahka vozila (WLTP). Zato so cilji od leta 2025 in od leta 2030 za celotni vozni park, ki temeljijo na WLTP, izraženi kot odstotek zmanjšanja v primerjavi s povprečjem ciljev specifičnih emisij za leto 2021, ki so določeni za vsakega proizvajalca v skladu z oddelkom 4 Priloge I.

Člen 2 – Področje uporabe

V tem členu so s sklicevanjem na zakonodajo o homologaciji določene kategorije vozil, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. Pojasnjeno je tudi, da se izjema *de minimis*, ki se uporablja za proizvajalce, odgovorne za manj kot 1 000 novih registracij letno, ne bi smela uporabljati, kadar proizvajalec, upravičen do take izjeme, kljub temu zaprosi za odstopanje, ki mu je tudi odobreno.

Člen 3 – Opredelitev pojmov

Nove opredelitve so bile dodane za izraze „cilj za celotni vozni park EU“, „brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo“ in „preskusna masa“.

Člen 4 – Cilji specifičnih emisij

Ta člen določa splošno obveznost za proizvajalca, da zagotovi, da povprečne emisije CO₂ iz njegovih novoregistriranih vozil v koledarskem letu ne presegajo njegovega letnega cilja specifičnih emisij. Ta cilj je določen za vsakega proizvajalca posebej in se izračuna kot funkcija veljavnega cilja za celotni vozni park EU, krivulje mejnih vrednosti, povprečne mase voznega parka proizvajalca in referenčne mase (M₀ ali TM₀). Izračun mase temelji do vključno leta 2024 na masi v stanju, pripravljenem za vožnjo. Od leta 2025 pa bi bilo treba uporabiti preskusno maso vozila, ki je bližje dejanski masi končanega vozila. Formule za izračun ciljev specifičnih emisij za obdobje od leta 2020 do leta 2030 so določene v delih A in B Priloge I. Izračuni ciljnih vrednosti, ki se uporabljajo v obdobju od leta 2020 do leta 2024, so določeni v sedanji zakonodaji.

Od leta 2025 dalje bi bilo treba pri izračunu cilja specifičnih emisij za posameznega proizvajalca upoštevati delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v njegovem voznem

parku. Za izračun tega deleža bi bilo treba brezemisijska in nizkoemisijska vozila šteti na podlagi ponderiranja emisij vsakega vozila. Kadar ta delež presega referenčno vrednost za celotni vozni park EU, se proizvajalcu odobri višji cilj specifičnih emisij.

V primeru lahkih gospodarskih vozil se pri porazdelitvi prizadevanj ločuje med proizvajalci lahkih gospodarskih vozil s povprečno preskusno maso, ki presega povprečno referenčno maso (TM₀), in proizvajalci s povprečno preskusno maso takih vozil, ki je manjša od TM₀. V prvi skupini je naklon krivulje mejnih vrednosti vseskozi konstanten, v drugem primeru pa velja enak pristop kot za osebne avtomobile, tj. naklon krivulje se prilagodi cilju za celotni vozni park EU.

Člen 5 – Olajšave za cilj 95 g CO₂/km za osebne avtomobile

Ta določba je nespremenjena in se bo uporabljala do vključno leta 2022.

Člen 6 – Združevanje

Določbe o združevanju za povezana podjetja in neodvisne proizvajalce ostanejo nespremenjene. Vendar pa je bila Komisija dodatno pooblaščen, da pojasni pogoje združevanja neodvisnih proizvajalcev, zlasti glede pravil o konkurenci.

Člen 7 – Spremljanje in poročanje

Splošne določbe o spremljanju podatkov o emisijah CO₂ iz držav članic ostajajo nespremenjene. Vendar pa so bile povečane obveznosti držav članic, da morajo zagotoviti visoko kakovost podatkov in sodelovati s Komisijo.

Dodan je bil mehanizem, ki za namene spremljanja upošteva odstopanja med emisijami CO₂ iz vozil v uporabi in homologacijskimi vrednostmi. Ta mehanizem temelji na predlogu, da bi v zakonodajo o homologaciji uvedli postopek za preverjanje skladnosti vrednosti emisij CO₂ v prometu. Homologacijski organi bi morali poročati o vseh ugotovljenih odstopanjih, Komisija pa bi jih morala upoštevati pri preverjanju skladnosti proizvajalcev z njihovimi cilji. Ta določba pooblašča Komisijo, da z izvedbenim aktom določi podrobnosti takega postopka.

Člen 8 – Premija za presežne emisije

Ta člen določa formulo za izračun denarnih kazni, če proizvajalec preseže svoj cilj. Premija za presežne emisije iz sedanjih uredb ostaja nespremenjena, tj. 95 eurov/g CO₂/km.

Člen 9 – Objava učinkovitosti proizvajalcev

V tem členu so navedeni podatki, ki jih Komisija objavi v zvezi s proizvajalčevim izpolnjevanjem letnih ciljev (tj. letni sklep o spremljanju). Preskusna masa je bila dodana kot podatkovni parameter, ki se objavi glede na njeno vključitev kot parametra uporabnosti od leta 2025 dalje.

Člen 10 – Odstopanje za nekatere proizvajalce

Manjši proizvajalci (tj. tisti, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 registracij osebnih avtomobilov oziroma 1 000 do 22 000 registracij kombiniranih vozil) lahko še vedno zaprosijo za odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki veljajo zanje.

Ozko specializirani proizvajalci osebnih avtomobilov, tj. tisti, ki so odgovorni za 10 000 do 300 000 novih registriranih vozil, pa lahko še vedno izkoristijo odstopanje od cilja 95 g CO₂/km. Toda z učinkom od leta 2025 bo morala ta skupina proizvajalcev izpolniti cilje specifičnih emisij, izračunane v skladu s Prilogo I.

Člen 11 – Ekološke inovacije

Za proizvajalce bodo lahko še naprej veljale nižje povprečne emisije, če bodo vozila opremili z ekološkimi inovacijami, odobrenimi v skladu s tem členom. Da bi se upoštevale spremembe pri prihrankih zaradi ekoloških inovacij, ki lahko nastanejo kot posledica spremembe v regulativnem preskusnem postopku, je dodano pooblastilo za Komisijo, da prilagodi zgornjo mejo 7 g CO₂/km za prihranke emisij CO₂, ki jo lahko proizvajalec upošteva pri zmanjšanju svojih povprečnih emisij. To pooblastilo bi se moralo uporabljati od leta 2025 dalje.

Merila za obravnavo kot ekološka inovacija ostajajo nespremenjena do vključno leta 2024. S črtanjem sklicevanja na ukrepe celostnega pristopa se bo od leta 2025 premična oprema za klimatizacijo obravnavala kot ekološka inovacija.

Člen 12 – Dejanske vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo

Ta člen Komisijo pooblašča, da spremlja in oceni dejansko reprezentativnost preskusnega postopka WLTP in da zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se ta reprezentativnost s časom razvija.

V ta namen bi bilo treba Komisijo pooblastiti, da od držav članic in proizvajalcev zahteva, da zbirajo in sporočajo dejanske podatke.

Člen 13 – Prilagoditev vrednosti M₀ in TM₀

Prizadevanja za zmanjšanje emisij CO₂ so porazdeljena med proizvajalci glede na povprečno maso voznega parka v določenem obdobju. Navedena referenčna vrednost se izrazi kot M₀ oziroma TM₀, odvisno od tega, ali se uporabi masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M), ali preskusna masa vozila (TM). Določba pojasnjuje postopek za prilagoditev vrednosti referenčne mase za zagotovitev, da cilji specifičnih emisij še naprej odražajo cilj za celotni vozni park EU. Od leta 2025 bi bilo treba povečati pogostost navedenih prilagoditev, in sicer z vsaka tri leta na vsako drugo leto. Pogostejše prilagoditve bodo omogočile, da se bodo lahko spremembe povprečne preskusne mase in njihov vpliv na položaj proizvajalcev na krivulji mejnih vrednosti, prej upoštevali.

Člen 14 – Pregled in poročanje

V tem členu je navedena zahteva, da Komisija pripravi poročilo o učinkovitosti te uredbe in mu po potrebi priloži predlog. Komisija naj bi poročilo predložila leta 2024 zaradi uskladitve z določbami o pregledu in poročanju iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj in direktive o trgovanju z emisijami.

V členu so ohranjene tudi določbe o pregledu homologacijskega preskusnega postopka in pooblastila za upoštevanje sprememb v regulativnem preskusnem postopku.

Člena 15 in 16 – Postopek v odboru in izvajanje pooblastila

Gre za standardne določbe o postopku v odboru in prenosu pooblastila.

Člen 17 – Sprememba Uredbe (ES) št. 715/2007

S to spremembo naj bi se v Uredbo (ES) št. 715/2007 (uredba o homologaciji emisij Euro 5/6) uvedla pravna podlaga, s katero bi Komisija vzpostavila postopek za preverjanje skladnosti vozil v prometu glede emisij CO₂. Ta postopek je bistvenega pomena za učinkovit tržni nadzor homologacijskega sistema in vrednosti emisij CO₂, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s ciljem.

Člena 18 in 19 – Razveljavitev in začetek veljavnosti

Uredbi (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 se razveljavita z učinkom od 1. januarja 2020. Uredba bi morala začeti veljati v 20 dneh po objavi.

Priloge od I do V

Priloga I: določa formule za izračun letnih ciljev specifičnih emisij, ki jih morajo doseči povprečne emisije iz novoregistriranih vozil v voznem parku proizvajalcev. Del A se nanaša na osebne avtomobile, del B pa na lahka gospodarska vozila.

Priloga II in III: v teh prilogah so določeni parametri podatkov o spremljanju, ki so potrebni za izračun ciljev in za preverjanje skladnosti s cilji. Priloga III, ki se nanaša na lahka gospodarska vozila, navaja tudi potrebo po upoštevanju posebnosti vozil, homologiranih v več stopnjah.

Priloga IV: v tej prilogi je naveden seznam pravnih aktov, ki jih zajema prenovitev, tj. osnovni uredbi (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 z ustreznimi akti, ki ju spreminjajo.

Priloga V: korelacijska tabela.

↓ 510/2011 (prilagojeno)
⇒ novo

2017/0293 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓ novo

- (1) Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴ in Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ sta bili večkrat bistveno spremenjeni. Ker so potrebne nove spremembe, bi bilo treba zaradi jasnosti navedeni uredbi prenoviti.
- (2) Ta uredba bi se morala uporabljati od 1. januarja 2020, da bi zagotovila dosleden in učinkovit prehod po prenovitvi in razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011. Vendar pa je primerno ohraniti standarde emisijskih vrednosti CO₂ in načine za njihovo doseganje, kot je določeno v navedenih uredbah, in sicer brez sprememb do leta 2024.

¹⁴ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

¹⁵ Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

↓ 443/2009 uvodna izjava 1

~~Cilj te uredbe je določitev standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile, registrirane v Skupnosti, kar je del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ob hkratnem zagotavljanju ustreznega delovanja notranjega trga.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 1
(prilagojeno)

~~Cilj Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES¹⁶, je doseči ustalitev koncentracije toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečila nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem. Za dosego tega cilja splošno povečanje svetovne letne povprečne temperature površja ne sme preseči predindustrijske ravni za več kot 2 °C. Četrto poročilo o oceni Medvladnega foruma o podnebnih spremembah (IPCC) kaže, da morajo za dosego tega cilja svetovne emisije toplogrednih plinov doseči najvišjo vrednost do leta 2020. Evropski svet se je na zasedanju 8. in 9. marea 2007 trdno obvezal, da do leta 2020 zmanjša skupne emisije toplogrednih plinov Skupnosti za vsaj 20 % glede na ravni iz leta 1990 ter za 30 % pod pogojem, da se druge razvite države prav tako zavežejo k podobnemu cilju zmanjšanja emisij in da gospodarsko naprednejše države v razvoju zagotovijo ustrezen prispevek glede na svoje zmožnosti.~~

↓ novo

- (3) V Evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami¹⁷ je postavljen jasen cilj: do sredine stoletja morajo biti emisije toplogrednih plinov v prometu najmanj 60 % nižje kot v letu 1990 in se morajo jasno približevati vrednosti nič. Emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito zmanjšati. Emisije iz konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem se bodo morale zmanjševati tudi po letu 2020. Do leta 2030 bo treba uvesti brezemisijska in nizkoemisijska vozila ter zanje pridobiti znatni tržni delež.
- (4) Komisija v sporočilih „Evropa v gibanju“¹⁸ in „Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti: Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce“¹⁹ poudarja, da so standardi glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila močno gonilo inovacij in učinkovitosti ter bodo prispevali h krepitvi konkurenčnosti avtomobilske industrije ter utrli pot brezemisijskim in nizkoemisijskim vozilom na tehnološko nevtralen način.
- (5) Ta uredba določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega cilja vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja

¹⁶ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

¹⁷ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami (COM(2016) 501 final).

¹⁸ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, EVROPA V GIBANJU Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse (COM(2017) 283 final).

¹⁹ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij [...].

emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, kot ga je podprl Evropski svet v svojih sklepih z zasedanja 23. in 24. oktobra 2014 in ki ga je Svet za okolje na zasedanju 6. marca 2015 odobril kot načrtovani, nacionalno določeni prispevek Unije na podlagi Pariškega sporazuma.

- (6) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami. Velik del emisij v teh sektorjih nastane v cestnem prometu, njegove emisije pa ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.
- (7) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 poudaril pomen zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in tveganj zaradi odvisnosti od fosilnih goriv v prometnem sektorju, in sicer s celovitim in tehnološko nevtralnimi pristopom za spodbujanje zmanjšanja emisij in energijske učinkovitosti v prometu, za električni prevoz in obnovljive vire energije v prometu tudi po letu 2020.
- (8) Energijska učinkovitost, ki prispeva k zmernosti povpraševanja, je ena od petih tesno povezanih in medsebojno dopolnjujočih se razsežnosti strategije za energetske unijo, sprejete 25. februarja 2015, ki naj bi potrošnikom v Uniji zagotovila zanesljivo, trajnostno, konkurenčno in cenovno dostopno oskrbo z energijo. V strategiji za energetske unijo je navedeno, da morajo sicer vsi gospodarski subjekti sprejeti ukrepe za učinkovitejšo rabo energije, vendar pa ima promet ogromen potencial glede energijske učinkovitosti, ki se lahko izkoristi tudi z neprekinjenim prizadevanjem za poostreitev standardov glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila v perspektivi za leto 2030.
- (9) Pri oceni uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 v letu 2015 je bilo ugotovljeno, da sta bili navedeni uredbi relevantni, na splošno skladni ter da sta ustvarili znatne prihranke emisij, pri tem pa sta bili bolj stroškovno učinkoviti, kot je bilo sprva predvideno. Prav tako sta ustvarili znatno dodano vrednost za Unijo, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi.
- (10) Zato je primerno uresničevati cilje navedenih uredb z določitvijo novih ciljev za celotni vozni park EU glede zmanjšanja emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v obdobju do leta 2030. Pri opredelitvi ravni zmanjšanja emisij so bili upoštevani njihova učinkovitost pri doseganju gospodarnega prispevka k zmanjšanju emisij v sektorjih, ki so vključeni v uredbo o porazdelitvi prizadevanj [.../...], do leta 2030, nastali stroški in prihranki za družbo, proizvajalce in uporabnike vozil ter njihove neposredne in posredne posledice za zaposlovanje, konkurenčnost in inovativnost ter posredne koristi v smislu zmanjšanja onesnaženosti zraka in zanesljive oskrbe z energijo.
- (11) Leta 2017 je začel veljati novi preskusni postopek za merjenje emisij CO₂ iz lahkih vozil in njihove porabe goriva, in sicer globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila (WLTP), določen v Uredbi Komisije (EU) 2017/1151²⁰. S tem novim

²⁰ ⇒ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1). ⇐

preskusnim postopkom se bodo določile nove vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, ki bolje odražajo dejanske pogoje med vožnjo. Zato je primerno, da bi novi cilji glede emisij CO₂ temeljili na emisijah CO₂, določenih na podlagi navedenega preskusnega postopka. Ob upoštevanju, da bodo od leta 2021 na voljo vrednosti emisij CO₂ na podlagi postopka WLTP za zagotavljanje skladnosti s ciljem, je primerno nove standarde emisijskih vrednosti določiti kot ravni zmanjšanja emisij, določene v zvezi s povprečjem ciljev specifičnih emisij za leto 2021, ki veljajo v zadevnem letu.

↓ 443/2009 uvodna izjava 2
(prilagojeno)

~~Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES²¹, od vseh pogodbenic zahteva, da oblikujejo in izvajajo nacionalne in, če je to primerno, regionalne programe, ki vsebujejo ukrepe za ublažitev sprememb podnebja. V zvezi s tem je Komisija januarja 2007 predlagala, da bi morala Evropska unija v okviru mednarodnih pogajanj uveljavljati cilj 30 % zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990) in da bi morala Unija sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20 % zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990), ne glede na zmanjšanja, ki ga dosežejo druge razvite države. Ta cilj sta podprla Evropski parlament in Svet.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 3

~~Ena od posledic teh zavez je, da bodo morale vse države članice znatno zmanjšati emisije iz osebnih avtomobilov. Da bi se doseglo potrebno znatno zmanjšanje emisij, bi bilo treba politike in ukrepe izvajati na ravni države članice in Skupnosti v vseh sektorjih gospodarstva Skupnosti, in ne le v sektorjih industrije in energije. Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v Uniji, vrednost njegovih emisij pa še naprej narašča. Če se bodo vplivi cestnega prevoza na podnebne razmere še naprej povečevali, bodo izničili zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 3

~~Za doseg potrebnih zmanjšanj emisij bi bilo treba politike in ukrepe izvajati na ravni držav članic in Unije v vseh sektorjih gospodarstva Unije, ne le v industriji in energetiki. Odločba št. 406/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov⁽²²⁾, določa 10-odstotno povprečno zmanjšanje glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso zajeti v sistemu EU za trgovanje z emisijami, ki ga določa Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti⁽²³⁾, vključno s cestnim prometom. Cestni promet je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v Uniji, vrednost emisij tega sektorja, vključno z emisijami iz lahkih gospodarskih~~

²¹ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

²² UL L 140, 5.6.2009, str. 136.

²³ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

~~vozil, pa še naprej narašča. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile prizadevanje drugih sektorjev v boju proti podnebnim spremembam.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 4

~~Cilji Skupnosti za nove osebne avtomobile omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi jih omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov emisijskih vrednosti je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij in zmanjševanje porabe energije.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 5
(prilagojeno)

- (12) ~~Ta uredba temelji na uveljavljenem procesu merjenja ter spremljanja in nadziranja emisij CO₂ vozil, registriranih v Skupnosti v skladu z Odločbo št. 1753/2000/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 2000 o vzpostavljanju sistema za spremljanje in nadzor povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz novih osebnih vozil²⁴. Pomembno je, da določanje zahtev za zmanjševanje emisij CO₂ povsod v Skupnosti~~
 Uniji še naprej omogoča predvidljivost in varnost načrtovanja za proizvajalce vozil za njihov celotni vozni park novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v Skupnosti Uniji .

↓ 510/2011 uvodna izjava 5

~~Za krepitev konkurenčnosti evropske avtomobilske industrije bi bilo treba uporabiti spodbujevalne sheme, kot so upoštevanje ekoloških inovacij in dodeljevanje olajšav.~~

↓ novo

- (13) Zato bi bilo treba za leto 2025 in za leto 2030 določiti ravni zmanjšanja emisij za celotni vozni park Unije novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, ob upoštevanju časa obnove voznega parka in potrebe po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničevanju podnebnih in energetskih ciljev za leto 2030. Ta postopni pristop avtomobilsko industrijo tudi jasno in zgodaj opozarja, da ne sme odlašati z uvedbo energijsko učinkovitih tehnologij ter brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg.

- (14) Unija sicer spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v tem sektorju, vendar pa se konkurenca povečuje in svetovni avtomobilski sektor se hitro spreminja z novimi inovacijami v električnem pogonskem sistemu ter kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnostjo. Da bi ohranila svojo globalno konkurenčnost in dostop do trgov, potrebuje Unija regulativni okvir,

²⁴ UL L 202, 10.8.2000, str. 1.

vključno z določeno spodbudo na področju brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, s katerim bi se ustvaril velik domači trg ter podpirali tehnološki razvoj in inovacije.

- (15) Uvesti bi bilo treba namenski mehanizem spodbud, s katerim bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. Ta mehanizem olajšav bi bilo treba zasnovati tako, da bi se spodbujala uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije.
- (16) Določitev referenčne vrednosti za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v voznem parku EU in uvedba dobro zasnovanega mehanizma za prilagoditev cilja specifičnih emisij CO₂ za posameznega proizvajalca, ki temelji na deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku, bi morali pomeniti odločno in prepričljivo sporočilo, da sta potrebna razvoj in uvedba takih vozil ter hkrati omogočene nadaljnje izboljšave učinkovitosti konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem.
- (17) Pri določanju olajšav za brezemisijska in nizkoemisijska vozila je primerno upoštevati razlike v emisijah CO₂ med vozili. Prilagoditveni mehanizem bi moral zagotoviti, da se proizvajalcu, ki presega referenčno raven, omogoči cilj višjih specifičnih emisij CO₂. Da se zagotovi uravnotežen pristop, bi bilo treba določiti omejitve za raven prilagoditve, ki je mogoča v navedenem mehanizmu. Tako se bodo ustvarile spodbude, s katerimi se bo podpirala pravočasna postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter dosegle velike koristi za potrošnike, konkurenčnost in okolje.

↓ 443/2009 uvodna izjava 6
(prilagojeno)

~~Komisija je sprejela strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov leta 1995. Ta strategija je temeljila na treh načelih: prostovoljni zavezi avtomobilske industrije k zmanjšanju emisij, izboljšanju obveščanja potrošnikov in promociji avtomobilov z učinkovito porabo goriv s pomočjo davčnih ukrepov.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 7
(prilagojeno)

~~Leta 1998 je Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA) sprejelo zavezo k zmanjšanju povprečne emisije iz prodanih novih avtomobilov na 140 g CO₂/km do leta 2008, leta 1999 pa sta Japonsko združenje proizvajalcev avtomobilov (JAMA) in Korejsko združenje proizvajalcev avtomobilov (KAMA) sprejeli zavezo k zmanjšanju povprečne emisije iz prodanih novih avtomobilov na 140 g CO₂/km do leta 2009. Te zaveze so bile upoštevane v Priporočilu Komisije 1999/125/ES z dne 5. februarja 1999 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov²⁵ (ACEA), Priporočilu Komisije 2000/303/ES z dne 13. aprila 2000 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (KAMA)²⁶ in Priporočilu Komisije 2000/304/ES z dne 13. aprila 2000 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (JAMA)²⁷.~~

²⁵ U L L 40, 13.2.1999, str. 49.

²⁶ U L L 100, 20.4.2000, str. 55.

²⁷ U L L 100, 20.4.2000, str. 57.

↓ 443/2009 uvodna izjava 8
(prilagojeno)

~~Komisija je 7. februarja 2007 sprejela dve vzporedni sporočili: sporočilo o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil ter sporočilo o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju (CARS 21). V sporočilih je poudarjeno, da cilj Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012 brez dodatnih ukrepov ne bo dosežen, kljub napredku v smeri zastavljenega cilja 140 g CO₂/km za leto 2008/2009.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 8
(prilagojeno)

~~Določbe za izvajanje cilja v zvezi z emisijami iz lahkih gospodarskih vozil bi morale biti skladne z zakonodajnim okvirom za izvajanje ciljev glede emisij iz voznega parka novih osebnih vozil, določenih v Uredbi (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 9
(prilagojeno)

~~Komisija je v sporočilih predlagala celostni pristop, da bi se dosegel cilj Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012, in napovedala, da bo predlagala zakonski okvir za doseg cilja Skupnosti, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da bi se dosegel cilj 130 g CO₂/km za povprečni novi voznik park prek izboljšav v tehnologiji motorjev vozil. Skladno s pristopom na osnovi prostovoljnih zavez proizvajalcev ti predlogi zajemajo tiste elemente, ki jih upošteva merjenje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil²⁹. Nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO₂/km ali podobno, če bo to tehnično potrebno, se bo doseglo z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo trajnostnih biogoriv.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 10
(prilagojeno)

(18) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnega ih emisij novega voznega parka iz novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil bi moral zagotoviti konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki upoštevajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi. ~~Pravni okvir bi moral biti skladen~~

²⁸ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

²⁹ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

~~s splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja Skupnosti in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi instrumenti, kot so razlikovalni davki na avtomobile in energijo.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 11

~~V splošnem proračunu Evropske unije bi bilo treba zagotoviti ustrezno financiranje za spodbujanje razvoja tehnologij namenjenih bistvenemu zmanjšanju emisij CO₂ iz cestnih vozil.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 12
(prilagojeno)
⇒ novo

- (19) Da bi ohranili raznolikost ~~avtomobilskega~~ trga osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil ter njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, bi morali biti cilji glede emisij CO₂ ~~za osebne avtomobile~~ določeni linearno v povezavi z uporabnostjo ~~avtomobilov~~ vozil . ⇒ Ohranitev mase kot parametra uporabnosti je v skladu z obstoječo ureditvijo. Da bi se bolje odražala masa vozil na cestah, bi bilo treba z učinkom od leta 2025 parameter mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, nadomestiti s parametrom preskusne mase vozila, kot je določena v Uredbi (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017. ~~⇐ Poleg tega pa so podatki o masi že na voljo. Treba bi bilo zbirati podatke o nadomestnih kazalcih uporabnosti, kot je odtis (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da bi se omogočile lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temeljijo na uporabnosti. Komisija bi morala do leta 2014 pregledati dostopnost podatkov in po potrebi posredovati predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za prilagoditev kazalca uporabnosti.~~

↓ novo

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

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

↓ 443/2009 uvodna izjava 13
(prilagojeno)
⇒ novo

~~(22)~~ Cilj te uredbe je ustvariti spodbude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Ta uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in ⇒ določa mehanizem, ki bi moral upoštevati ⇐ upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. ~~Zlasti bi bilo treba spodbujati razvoj inovativnih pogonskih tehnologij, saj povzročajo bistveno manj emisij od običajnih osebnih avtomobilov. Na ta način se bosta povečala dolgoročna konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest. Komisija bi morala pretehtati možnost vključitve ukrepov ekoloških inovacij v revizijo preizkusnih postopkov v skladu s členom 14(3) Uredbe(ES) št. 715/2007, ob upoštevanju tehničnega in gospodarskega učinka te vključitve.~~ ⇒ Izkušnje kažejo, da so ekološke inovacije uspešno prispevale k stroškovni učinkovitosti uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 ter k zmanjšanju dejanskih emisij CO₂, ki nastajajo med vožnjo. To ureditev bi zato bilo treba ohraniti in področje uporabe razširiti na ustvarjanje spodbud za izboljšanje učinkovitosti klimatskih sistemov. ⇐

↓ 510/2011 uvodna izjava 12

~~Direktiva 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil⁽³⁰⁾, že zahteva, da promocijski prospekti za avtomobile končnim uporabnikom zagotavljajo podatke o uradnih emisijah CO₂ in uradni porabi goriva vozila. Komisija si je v svojem priporočilu 2003/217/ES z dne 26. marea 2003 o uporabi določb Direktive 1994/94/ES o promocijskih prospektih za druge medije⁽³¹⁾ razlagala, da ta zahteva vključuje tudi oglaševanje. Zato bi bilo treba področje uporabe Direktive 1999/94/ES razširiti na lahka gospodarska vozila, tako da bi se za oglaševanje vseh lahkih gospodarskih vozil zahtevalo, da je treba končnim potrošnikom najpozneje do leta 2014 zagotoviti podatke o uradnih emisijah CO₂ in uradni porabi goriva vozila, kadar se razkrijejo informacije v zvezi z energijo ali ceno.~~

↓ novo

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

³⁰ UL L 12, 18.1.2000, str. 16.

³¹ UL L 82, 29.3.2003, str. 33.

↓ 443/2009 uvodna izjava 14

~~Ta uredba skuša pospešiti in olajšati začasno uvedbo vozil z izjemno nizkimi emisijami ogljika na trgu Skupnosti v začetnih fazah trženja in s tem priznava zelo visoke stroške raziskav, razvoja in proizvodnje na enoto pri zgodnjih generacijah tehnologij vozil z nizkimi emisijami ogljika, ki naj bi bila dana na trg potem, ko bo uredba začela veljati.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 15
(prilagojeno)

~~Raba nekaterih alternativnih goriv lahko zagotovi znatno zmanjšanje CO₂ v vsem ciklu, od vira do porabnika. Ta uredba zato vključuje posebne določbe za spodbujanje nadaljnjega razvoja nekaterih vozil na alternativna goriva na trgu Skupnosti.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 15

~~Najpozneje do 1. januarja 2012 ter z namenom izboljšanja zbiranja podatkov o in merjenja porabe goriva bi morala Komisija preučiti, ali so potrebne spremembe ustrezne zakonodaje, da se vključi obveznost za proizvajalce, ki želijo homologacijo za vozila kategorije N1, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila ⁽²²⁾, da morajo vsako vozilo opremiti z merilnikom porabe goriva.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 16

~~Da se zagotovi skladnost s pristopom v okviru strategije Komisije za emisije CO₂ in avtomobile, zlasti v zvezi s prostovoljnimi zavezami združenj proizvajalcev, bi morali cilji veljati za nove osebne avtomobile, ki so prvič registrirani v Skupnosti in ki prej niso bili registrirani zunaj nje, razen za omejeno obdobje, da se preprečijo zlorabe.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 16

~~Za zagotovitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 443/2009 in preprečevanje zlorab bi moral cilj veljati za nova lahka gospodarska vozila, ki so prvič registrirana v Uniji in ki prej niso bila registrirana zunaj nje, razen za omejeno obdobje.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 17

(24) Z Direktivo 2007/46/ES se vzpostavlja usklajen okvir z administrativnimi upravnimi določbami in splošnimi tehničnimi zahtevami za odobritev vseh novih vozil, ki jih zajema. Subjekt, ki je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, bi moral

³² U L 263, 9.10.2007, str. 1.

biti isti kot subjekt, ki je odgovoren za vse vidike procesa homologacijskega postopka homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje.

↓ 443/2009 uvodna izjava 18

- (25) Za namene homologacije veljajo za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, posebne zahteve in bi jih zato bilo treba izključiti ~~iz~~ področja uporabe te uredbe. ~~Vozila, ki so klasificirana kot kategorija M1 pred začetkom veljavnosti te uredbe, ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička, in ki ustrezajo opredelitvi vozila za posebne namene iz Priloge II Direktive 2007/46/ES, bi prav tako morala biti izključena iz področja uporabe te uredbe v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidnim osebam.~~
-

↓ 510/2011 uvodna izjava 18
(prilagojeno)

~~Proizvajaleci bi morali imeti pravico do izbire načina za doseg ciljev iz te uredbe ter možnost, da omejitev povprečnih vrednosti emisij CO₂ uporabljajo za celoten novi vozni park in ne za vsako posamezno vozilo. Proizvajaleci bi morali torej zagotoviti, da povprečje specifičnih emisij iz vseh novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji in za katera so odgovorni ti proizvajaleci, ne presega povprečja emisijskih ciljev za navedena vozila. Da bi se olajšal prehod, bi bilo treba to zahtevo uvajati postopoma od leta 2014 do leta 2017. To je v skladu z danimi roki in trajanjem obdobja postopnega uvajanja, določenih v Uredbi (ES) št. 443/2009.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 19
(prilagojeno)

~~Proizvajaleci bi morali imeti pravico izbire načina dosege ciljev iz te uredbe ter možnost, da omejitev povprečnih vrednosti emisij CO₂ uporabljajo za celoten novi vozni park in ne za vsak posamezen avtomobil. Proizvajaleci bi morali torej zagotoviti, da povprečje specifičnih emisij vseh novih avtomobilov, registriranih v Skupnosti in za katere so odgovorni ti proizvajaleci, ne presega povprečja emisijskih ciljev za omenjene avtomobile. To zahtevo bi bilo treba uvesti postopno med letoma 2012 in 2015, da se olajša prehod.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 19
(prilagojeno)

~~Da bi v ciljih upoštevali posebnosti malih in specializiranih proizvajalcev in njihovo možnostjo, da zmanjšajo emisije, bi bilo treba za take proizvajalce določiti alternativne cilje za zmanjševanje emisij ob upoštevanju tehnoloških možnosti vozil posamičnega proizvajalca, da zmanjša svoje specifične emisije CO₂, ter skladno z značilnostmi zadevnega tržnega segmenta. To odstopanje bi moralo biti vključeno v pregled ciljev specifičnih emisij iz Priloge I, ki naj bi bilo končano najpozneje do začetka leta 2013.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 20
(prilagojeno)
⇒ novo

~~(26)~~ Ni primerno, da se uporabi ista metoda za določitev ciljev glede ~~zniževanja~~ zmanjševanja emisij za velike proizvajalce in za male proizvajalce, ki so na podlagi meril iz te uredbe obravnavani kot neodvisni. Ti mali proizvajalci bi morali imeti ⇒ možnost, da zaprosijo za ⇐ alternativne cilje glede ~~zniževanja~~ zmanjševanja emisij, ki bi bili vezani na tehnološke možnosti ~~vozil~~ posameznega proizvajalca, da zmanjšajo ~~svoje~~ ☒ specifične ☒ emisije CO₂ iz svojih vozil, ter bili skladni z značilnostmi zadevnega ☒ ih ☒ tržnega ☒ ih ☒ segmenta ☒ ov ☒. ~~To odstopanje bi morale biti vključeno v revizijo specifičnih ciljev emisij iz Priloge I, ki naj se konča najpozneje do začetka leta 2013.~~

↓ 333/2014 uvodna izjava 7
(prilagojeno)
⇒ novo

~~(27)~~ Glede na nesorazmeren ~~vpliv~~ učinek izpolnjevanja ciljev glede specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno breme v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi v smislu zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, bi morali biti proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov ☒ in novih lahkih gospodarskih vozil ☒, letno registriranih v Uniji, izključeni ~~iz~~ iz področja uporabe cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije. ⇒ Kadar pa proizvajalec, za katerega velja izjema, kljub temu zaprosi za odstopanje, ki mu je tudi odobreno, je primerno, da mora izpolnjevati navedeni cilj glede odstopanja. ⇐ ~~Da bi od vsega začetka zagotovili pravno varnost za te proizvajalce, je bistveno, da se to odstopanje uporablja od 1. januarja 2012 dalje.~~

↓ 333/2014 uvodna izjava 9
(prilagojeno)
⇒ novo

~~(28)~~ Postopek za odobritev odstopanj ⇒ od cilja 95 g CO₂/km za vozni park ⇐ za ozko specializirane proizvajalce ~~bi moral veljati tudi po letu 2020. Vendar bi moral od leta 2020 veljati cilj, ki je za 45 % nižji od povprečnih specifičnih emisij ozko specializiranih proizvajalcev v letu 2007, da se zagotavlja usklajenost prizadevanj ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje emisij s prizadevanji velikih proizvajalcev ⇒ v zvezi z navedenim ciljem. ⇐ ⇒ Vendar pa izkušnje kažejo, da imajo ozko specializirani proizvajalci enake možnosti kot veliki proizvajalci pri doseganju ciljev glede emisij CO₂, kar zadeva cilje, določene po letu 2025, pa ne bo več primerno razlikovati med navedenima dvema kategorijama proizvajalcev. ⇐~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 20

~~Strategija Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil določa celosten pristop za dosego cilja Unije 120 g CO₂/km do leta 2012, hkrati pa vsebuje tudi dolgoročnejšo vizijo za nadaljnje zmanjšanje emisij. V Uredbi (ES) št. 443/2009 se ta dolgoročnejši vidik podkrepljuje z določitvijo cilja omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park. Da se zagotovi skladnost z navedenim pristopom in omogoči zanesljivo načrtovanje za industrijo, bi bilo treba določiti dolgoročni cilj specifičnih emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil za leto 2020.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 21
(prilagojeno)

~~Čezko specializiranim proizvajalcem bi morale biti omogočeno, da imajo alternativen cilj, ki je 25 % nižji od njihovih povprečnih specifičnih emisij CO₂ v letu 2007. Če ni podatkov o povprečnih specifičnih emisijah proizvajalca za leto 2007, bi bilo treba določiti enakovreden cilj. To odstopanje bi moralo biti vključeno v revizijo specifičnih ciljev emisij iz Priloge I, ki naj se konča najpozneje do začetka leta 2013.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 22
(prilagojeno)

(29) Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ za vse nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila , registrirane v ~~Skupnosti~~ Uniji , za katere so odgovorni proizvajalci, bi bilo treba upoštevati vse osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila , ne glede na maso in druge značilnosti. Čeprav Uredba (ES) št. 715/2007 ne vključuje osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil z referenčno maso, ki presega 2 610 kg, ~~in vozil~~, za katere se ne uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, bi bilo treba emisije za ~~te avtomobile~~ ta vozila meriti v skladu z istim postopkom, kakor je določen za ~~osebna vozila~~ lahka vozila v Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008³³ , Uredbi (EU) 2017/1151 in v izvedbenih uredbah Komisije (EU) 2017/1152³⁴ in (EU) 2017/1153³⁵ . Tako dobljene vrednosti emisij CO₂ bi bilo treba vpisati v certifikat o skladnosti vozil, da se omogoči njihova vključitev v shemo za spremljanje.

³³ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

³⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku v zvezi z lahkimi gospodarskimi vozili, in spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 293/2012 (UL L 175, 7.7.2017, str. 644).

³⁵ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku, in spremembi Uredbe (EU) št. 1014/2010 (UL L 175, 7.7.2017, str. 679).

↓ 510/2011 uvodna izjava 22
(prilagojeno)

- (30) Specifične emisije CO₂ iz dodelanih lahkih gospodarskih vozil bi bilo treba dodeliti proizvajalcu osnovnega vozila.

↓ 510/2011 uvodna izjava 23

~~Da bi zagotovili reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in učinkovitosti porabe goriv dodelanih vozil, bi morala Komisija predlagati poseben postopek ter po potrebi preučiti možnost pregleda zakonodaje o homologaciji.~~

↓ novo

- (31) Preučiti bi bilo treba poseben položaj proizvajalcev lahkih gospodarskih vozil, ki izdelujejo nedokončana vozila, homologirana v več stopnjah. Ker so navedeni proizvajalci odgovorni za izpolnjevanje ciljev glede emisij CO₂, bi morali imeti možnost z zadostno gotovostjo predvideti emisije CO₂ dodelanih vozil. Komisija bi morala zagotoviti, da so navedene potrebe ustrezno obravnavane v Uredbi (EU) 2017/1151.

↓ 443/2009 uvodna izjava 23
(prilagojeno)

- (32) Da bi bili proizvajalci bolj prilagodljivi pri doseganju ciljev iz ~~tega predloga~~ te uredbe , se lahko združujejo na odprti, transparentni in nediskriminatorni ~~osnovi podlagi za namene skupnega doseganja ciljev iz te uredbe~~ osnovi. Sporazum o združitvi sme trajati največ pet let, vendar se lahko obnovi. ~~Kjer~~ Kadar se proizvajalci združijo, se šteje, da so dosegli zastavljene cilje iz te uredbe, če povprečna vrednost emisij vozil združenih proizvajalcev ne presega ~~zastavljene vrednosti~~ cilja specifičnih emisij za to združenje.

↓ novo

- (33) Pokazalo se je, da je možnost proizvajalcev, da se združijo, stroškovno učinkovit način za doseganje skladnosti s cilji glede emisij CO₂, zlasti pri olajšanju tega za proizvajalce, ki proizvajajo omejeni obseg vozil. Da bi se povečala nevtralnost konkurence, bi morala imeti Komisija pooblastila, da pojasni pogoje, pod katerimi se lahko neodvisni proizvajalci združujejo, s čimer bi zagotovila, da so v enakovrednem položaju kot povezana podjetja.

↓ 443/2009 uvodna izjava 24

- (34) Potreben je trden mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.

↓ novo

- (35) Prav tako je za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe bistveno, da so emisije iz vozil v uporabi skladne z vrednostmi CO₂, določenimi pri homologaciji. Zato bi moralo biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz vozil v uporabi.
- (36) Da bi Komisija lahko sprejela take ukrepe, bi morala imeti pooblastila za pripravo in izvedbo postopka za preverjanje skladnosti emisij CO₂ iz lahkih vozil, danih na trg, v prometu. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 715/2007 spremeniti.

↓ 443/2009 uvodna izjava 25
(prilagojeno)
⇒ novo

- (37) Specifične emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov ☒ in lahkih gospodarskih vozil ☒ se ☒ v Uniji ☒ merijo na usklajeni ~~osnovi način~~ Skupnosti v skladu z metodologijo, določeno z Uredbo (ES) št. 715/2007. Da se zmanjša upravno breme te uredbe, bi bilo treba skladnost ugotavljati s podatki o registraciji novih ☒ osebnih ☒ avtomobilov ☒ in lahkih gospodarskih vozil ☒ v Skupnosti ☒ Uniji ☒, ki jih zbirajo države članice in ~~jih posredujejo~~ sporočijo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, bi morala biti pravila za zbiranje in ~~posredovanje~~ sporočanje teh podatkov čim bolj usklajena. ⇒ Zato bi moralo biti jasno navedeno, da so pristojni organi odgovorni za predložitev pravih in celovitih podatkov ter da morajo navedeni organi in Komisija učinkovito sodelovati pri obravnavanju vprašanj kakovosti podatkov. ⇐

↓ 443/2009 uvodna izjava 26
(prilagojeno)

~~Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati certifikat o skladnosti, ki mora biti priložen vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega avtomobila le, če mu je priložen veljaven certifikat o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, bi morali biti skladni s certifikatom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila, in bi jih bilo treba zbirati zgolj na podlagi navedenega potrdila. Če države članice iz utemeljenih razlogov ne bi uporabljale certifikata o skladnosti ob zaključku postopka registracije in začetku uporabe novega osebnega avtomobila, bi morale sprejeti potrebne ukrepe za zagotavljanje ustreznega postopka spremljanja. Treba bi bilo vzpostaviti bazo podatkov Skupnosti o standardih za podatke iz certifikata o skladnosti. Uporabljati bi se morala kot edina referenca, s čimer bi se~~

~~državam članicam omogočilo, da bi lažje upravljale s svojimi podatki o registraciji pri novo registriranih vozilih.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 27
(prilagojeno)

(38) ~~Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe bi bilo treba oceniti na ravni Unije. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, bi morali plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto, od 1. januarja 2014. Premijo bi bilo treba prilagoditi glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. Za zagotovitev skladnosti bi moral biti mehanizem premij podoben tistemu, določenemu v Uredbi (ES) št. 443/2009. Zneske premije za presežne emisije bi bilo treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Evropske Unije.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 28
(prilagojeno)

(39) ~~Kateri koli nacionalni ukrep, ki ga države članice ohranijo ali uvedejo v skladu s členom 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), ne bi smel, ob upoštevanju namena te uredbe in postopkov, ki se uvajajo z njo, nalagati dodatnih ali strožjih kazni proizvajalcem, ki ne dosegajo ciljev, ki so jih dolžni dosegati po tej uredbi.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 29

(40) ~~Ta uredba ne bi smela posegati v popolno uporabo pravil Unije o konkurenci.~~

↓ 443/2009 uvodna izjava 30
(prilagojeno)

~~Komisija bi morala preučiti nove načine za doseganje dolgoročnega cilja, zlasti naklon krivulje, kazalec uporabnosti in shemo premij za presežne emisije.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 31

~~Hitrost cestnih vozil močno vpliva na porabo goriva in emisije CO₂. Če ni omejitev hitrosti za lahka gospodarska vozila, lahko poleg tega obstaja tudi element konkurenčnosti glede največje hitrosti, kar lahko vodi do prevelikih sistemov za prenos moči in povezano neučinkovitost pri počasnejših pogojih delovanja. Zato je primerno preučiti možnost razširitve področja uporabe Direktive Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti ⁽³⁶⁾ tudi na lahka gospodarska vozila, obravnavana v tej uredbi.~~

³⁶ UL L 57, 2.3.1992, str. 27.

↓ 443/2009 uvodna izjava 31
(prilagojeno)

~~Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil³⁷.~~

↓ novo

- (41) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri dejanskem zmanjšanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti uradnega preskusnega postopka. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)³⁸ in priporočilom Evropskega parlamenta po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju³⁹ bi bilo treba vzpostaviti mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije vozil, ki so določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so taki podatki na voljo javnosti, ter po potrebi razviti postopke za opredelitev in zbiranje podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje.
- (42) Predvideno je, da se leta 2024 pregleda napredek, dosežen v okviru [uredbe o porazdelitvi prizadevanj in direktive o sistemu trgovanja z emisijami]. Zato je primerno oceniti učinkovitost te uredbe v istem letu, da se omogoči usklajena in dosledna ocena meritev, opravljenih v sklopu vseh teh instrumentov.
- (43) Uredbi (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 bi bilo treba razveljaviti z učinkom od 1. januarja 2020.
-

↓ 333/2014 uvodna izjava 15
(prilagojeno)

- ~~(44) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te Uredbe (ES) št. 443/2009 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁰.~~

³⁷ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

³⁸ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing* (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

³⁹ Priporočilo Evropskega parlamenta Evropskemu svetu in Komisiji z dne 4. aprila 2017 po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju (2016/2908(RSP)).

⁴⁰ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

↓ novo

- (45) Izvedbena pooblastila v zvezi s členi 6(8), 7(7) in (8), 8(3), 11(2), 12(3) in 14(3) bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴¹.
-

↓ 443/2009 uvodna izjava 32
(prilagojeno)

~~Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spreminjanje zahtev za spremljanje in nadzorovanje ter poročanje glede na izkušnje, ki izhajajo iz izvajanja te uredbe, za vzpostavitev metod za zbiranje premij za presežne emisije, za sprejetje podrobnih določb glede odstopanja za določene proizvajalce ter za prilagoditev Priloge I, da se upoštevajo spremembe mase novih vozil, registriranih v Skupnosti, in da bi bile vidne vse spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju ne bistvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi ne bistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.~~

↓ 333/2014 uvodna izjava 16
(prilagojeno)
⇒ novo

- (46) ⇒ Zaradi sprememb ali dopolnitev ne bistvenih elementov določb te uredbe ⇨ bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU ☒ Pogodbe o delovanju Evropske unije ☒ sprejme akte zaradi sprememb priloge II ☒ in III ☒ Uredbi (ES) št. 443/2009 v zvezi z zahtevami glede podatkov in podatkovnimi kazalniki ☒ parametri ☒ dopolnitvami pravil o razlagi meril za upravičenost do odstopanj od ciljev specifičnih emisij, o vsebini prošelj za odstopanje ter o vsebini in oceni programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ prilagoditev vrednosti M₀ ⇨ in TM₀ ⇨ iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009 ☒ člena 13, ☒ ⇨ prilagoditvami zgornje meje 7 g CO₂/km iz člena 11 ⇨ ☒ in prilagoditvami formul iz Priloge I, navedenih v členu 14(3) ☒ povprečni masi novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let, ter sprememb formul iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, ☒ in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016⁴² ☒. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju ☒ Da bi zlasti zagotovili enakovredno sodelovanje pri pripravi ☒ delegiranih aktov, zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način ☒ bi morala Evropski parlament in Svet vse dokumente prejeti sočasno s strokovnjaki iz

⁴¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁴² UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

držav članic, njihuni strokovnjaki pa se sistematično udeleževati sestankov strokovnih skupin Komisije, na katerih se obravnava priprava delegiranih aktov .

↓ 443/2009 uvodna izjava 33
(prilagojeno)

~~Odlučbo št. 1753/2000/ES bi bilo treba razveljaviti zaradi poenostavitve in pravne jasnosti.~~

↓ 510/2011 uvodna izjava 34
(prilagojeno)

- (47) Ker cilja te uredbe, in sicer ~~ustanovitev uvedbe~~ zahtev za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker se ta cilj zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

↓ 443/2009 (prilagojeno)

Člen 1

~~Vsebina~~ Predmet urejanja in cilji

1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja Evropske skupnosti, da bi povprečne emisije CO₂ novega voznega parka znižali na 120 g CO₂/km. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO₂ za nove osebne avtomobile na 130 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter z inovativnimi tehnologijami.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~Člen 1~~

~~Vsebina in cilji~~

~~1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil ter inovativnih tehnologij določa povprečne emisije CO₂ za nova lahka gospodarska vozila na 175 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi.~~

↓ 333/2014 (prilagojeno)	člen	1(1)
-----------------------------	------	------

~~S to uredbo se od leta 2020 za nov vozni park določa cilj 95 g CO₂/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter inovativnimi tehnologijami.~~

↓ 253/2014 (prilagojeno) ⇒ novo	člen	1(1)
---------------------------------------	------	------

2. Ta uredba od ⇒ 1. januarja ⇐ ~~leta~~ 2020 ⇒ za celotni vozni park EU ⇐ določa cilj 95 g/CO₂/km za povprečne emisije novih osebnih avtomobilov in ⇒ za celotni vozni park EU ⇐ cilj 147 g CO₂/km za povprečne emisije CO₂ iz ~~za~~ novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji, ~~določa cilj 147 g CO₂/km za povprečne emisije CO₂~~ izmerjene ⇒ do 31. decembra 2020 ⇐ v skladu z Uredbo (ES) št. ⇒ 692/2008, skupaj z izvedbenima uredbama (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153, ter od 1. januarja 2021 izmerjene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151 ⇐ ~~715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi, ter inovativnimi tehnologijami.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno) ⇒ novo

3. Ta uredba bo ⇒ do 31. decembra 2024 ⇐ dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO₂/km, kot del celostnega pristopa ~~Skupnosti~~ Unije iz Sporočila Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu iz leta 2007⁴³ .

↓ novo

4. Od 1. januarja 2025 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:

- (a) za povprečne emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I;
- (b) za povprečne emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I.

5. Od 1. januarja 2030 veljajta naslednja cilja:

- (a) za povprečne emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 30-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela A Priloge I;

⁴³ Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 7. februarja 2007 – Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil (COM(2007) 19 final).

- (b) za povprečne emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 30-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela B Priloge I.

↓ 443/2009 (prilagojeno)

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za naslednja motorna vozila:
 - (a) kategorije M₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES (v nadaljnjem besedilu: osebni avtomobili), ki so bila prvič registrirana v ~~Skupnosti~~ Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: novi osebni avtomobili);
- ~~2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Skupnosti, narejena manj kot tri mesece pred registracijo v Skupnosti.~~
- ~~3. Ta uredba se ne uporablja za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.~~

↓ 333/2014 člen 1(2)
(prilagojeno)

- ~~4. Z učinkom od 1. januarja 2012 se člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 ter člen 10(1)(a) in (c) ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot 1000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji v prejšnjem koledarskem letu.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~Člen 2~~

Področje uporabe

- ~~1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila (b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila kategorije N₁, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila).~~
2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Unije, opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.
3. Ta uredba se ne uporablja za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

↓ 253/2014 (prilagojeno) ⇒ novo	člen	1(2)
---------------------------------------	------	------

4. Člen 4, člen ~~8~~7(4)(b) in (c), člen ~~9~~8 in člen ~~10~~9(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren ~~☒~~ za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov ali ~~☒~~ za manj kot 1 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v prejšnjem koledarskem letu ~~⇒~~, razen če navedeni proizvajalec zaprosi za odstopanje v skladu s členom 10, ki se mu tudi odobri ~~⇐~~.

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~Člen 3~~

~~Opredelitev pojmov~~

~~1. Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:~~

~~(a) „povprečne specifične emisije CO₂“ glede na proizvajaleca pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂ za vse nove osebne avtomobile tega proizvajaleca;~~

~~(b) „certifikat o skladnosti“ pomeni certifikat iz člena 18 Direktive 2007/46/ES;~~

~~(c) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;~~

~~(d) „masa“ pomeni maso avtomobila z nadgradnjo, pripravljenega za vožnjo, kakor je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v oddelku 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;~~

~~(e) „odtis“ pomeni kolotek, pomnožen z medosno razdaljo, kakor je navedeno v certifikatu o skladnosti ter opredeljeno v oddelkih 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;~~

~~(g) „cilj specifičnih emisij“ glede na proizvajaleca pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂, dovoljenih v skladu s Prilogo I za vsak nov osebni avtomobil tega proizvajaleca, ali, če se proizvajalecu odobri odstopanje v skladu s členom 11, cilj specifičnih emisij, določenih v skladu z navedenim odstopanjem.~~

~~2. Za namene te uredbe „skupina povezanih proizvajalcev“ pomeni proizvajaleca in njegova povezana podjetja. „Povezana podjetja“ v zvezi s proizvajalci pomeni:~~

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

↓ 333/2014 (prilagojeno)	člen	1(3)
-----------------------------	------	------

- ~~– pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic, ali~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

- ~~– pooblastilo za imenovanje več kakor polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali~~
- ~~– pravico vodenja poslovanja podjetja;~~
- ~~(b) podjetja, ki imajo nad proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštete pod točko (a);~~
- ~~(c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštete pod točko (a);~~
- ~~(d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c), ali v katerih imajo dve ali več navedenih podjetij skupne pravice ali pooblastila, naštete pod točko (a);~~
- ~~(e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz (a) proizvajalec skupaj ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 3

Opredelevanje pojmov

1. ~~Za namene te uredbe~~ V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
 - (a) „povprečne specifične emisije CO₂“ pomenijo v zvezi s proizvajalcem povprečne specifične emisije CO₂ za vse nove osebne avtomobile ali za vsa nova lahka gospodarska vozila tega proizvajalca;
 - (b) „certifikat o skladnosti“ pomeni certifikat iz člena 18 Direktive 2007/46/ES;
 - (c) „dodelano vozilo“ pomeni lahko gospodarsko vozilo, za katero je podeljena homologacija po končanju postopka večstopenjske homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES;
 - (d) „dokončano vozilo“ pomeni vsako lahko gospodarsko vozilo, ki ga ni treba dodelati, da bi izpolnjevalo ustrezne tehnične zahteve iz Direktive 2007/46/ES;
 - (e) „osnovno vozilo“ pomeni vsako lahko gospodarsko vozilo, ki se uporablja na začetni stopnji postopka večstopenjske homologacije;
 - (f) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
 - (g) „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, “ pomeni maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila z nadgradnjo, pripravljenega za vožnjo, kakor je navedena v certifikatu o skladnosti in določena v oddelku 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;

~~(h) „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije iz lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti dokončanega ali dodelanega vozila;~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

⇒ novo

~~(h)~~ „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije CO₂ iz osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila , merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi uredbami ter opredeljene kot masa emisij CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti vozila . Za osebne avtomobile ali lahka gospodarska vozila , ki so bila homologirana v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije CO₂, izmerjene po istem postopku, kakor je določen za osebna vozila v Uredbi (ES) št. 692/2008, do 31. decembra 2020 oziroma od 1. januarja 2021 v Uredbi (EU) 2017/1151, ali v skladu s postopki, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO₂ pri osebnih avtomobilih takih vozilih .

↓ 510/2011 (prilagojeno)

⇒ novo

~~(i)~~ „odtis“ pomeni povprečen kolotek vozila, pomnožen z medosno razdaljo, kakor je naveden v certifikatu o skladnosti in opredeljen v oddelkih 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;

~~(j)~~ „cilj specifičnih emisij“ pomeni glede na proizvajalca povprečje okvirnih specifičnih emisij CO₂ ⇒ letni cilj , dovoljenih določen v skladu s Prilogo I, za vsako novo lahko gospodarsko vozilo tega proizvajalca, ali, če je za proizvajalca odobreno odstopanje v skladu s členom 1011, cilj specifičnih emisij, določen s tem odstopanjem;

↓ novo

(k) „cilj za celotni vozni park EU“ pomeni povprečne emisije CO₂ iz vseh novih osebnih avtomobilov ali vseh novih lahkih gospodarskih vozil, ki ga je treba doseči v danem obdobju;

(l) „preskusna masa“ pomeni preskusno maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila, kot je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v točki 3.2.25 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151;

(m) „brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo“ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo z emisijami iz izpušne cevi od nič do 50 g CO₂/km, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151;

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~(k)(n)~~ „koristni tovor“ pomeni razliko med največjo tehnično dovoljeno ~~najvišje~~ maso obremenjenega vozila v skladu s Prilogo II k Direktivi 2007/46/ES in maso vozila.

2. ~~Za namene te uredbe~~ V tej uredbi „skupina povezanih proizvajalcev“ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja. „Povezani proizvajalec“ a podjetja v zvezi s proizvajalci pomenijo:
- (a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:
 - (i) pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic ali
 - (ii) pooblastilo za imenovanje več kakor polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali
 - (iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;
 - (b) podjetja, ki imajo ~~na~~ na v zvezi s proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštetje v točki (a);
 - (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštetje v točki (a);
 - (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c), ali v katerih imata dve ali več navedenih podjetij skupne pravice ali pooblastila, naštetje v točki (a);
 - (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz točke (a) proizvajalci skupaj ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.

Člen 4

Cilji glede specifičnih emisij

↓ novo

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

↓ 510/2011 (prilagojeno)

⇒ novo

- (b) ~~Vsak proizvajalec lahkih gospodarskih vozil za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2014, in za vsako naslednje koledarsko leto~~ ⇒ od leta 2021 do leta 2024 zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO₂ ne presežejo

cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s točkama 3 in 4 dela A ali B Priloge I ☒, kakor je ustrezno ☒, ali, kadar se proizvajalcu odobri odstopanje na podlagi člena ~~11~~10, v skladu z navedenim odstopanjem in točko 5 dela A ali B Priloge I;

↓ novo

(c) za vsako koledarsko leto od leta 2025 cilja specifičnih emisij, ki je določen v skladu s točko 6.3 dela A ali B Priloge I.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

☒ 2. V primeru lahkih gospodarskih vozil, ☒ ~~K~~kadar specifične emisije dodelanega vozila niso na voljo, proizvajalec osnovnega vozila za določitev povprečnih specifičnih emisij CO₂ uporabi specifične emisije osnovnega vozila.

~~Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotki vsakega proizvajalca novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v referenčnem letu:~~

- ~~– 70 % v letu 2014,~~
- ~~– 75 % v letu 2015,~~
- ~~– 80 % v letu 2016,~~
- ~~– 100 % od leta 2017 dalje.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~Člen 4~~

Cilji specifičnih emisij

~~Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in za vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO₂ ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 11, v skladu z navedenim odstopanjem.~~

↓ 333/2014 člen 1(4)
(prilagojeno)

3. Za namene določanja povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotki novih osebnih avtomobilov vsakega proizvajalca, registriranih v ustreznem letu:

- ~~===== 65 % leta 2012,~~
- ~~===== 75 % leta 2013,~~
- ~~===== 80 % leta 2014,~~

- ~~100 % od leta 2015 do leta 2019,~~
- ~~– 95 % leta 2020,~~
- ~~– 100 % po koncu leta 2020 ☒ od leta 2021 dalje ☒.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~Člen 5~~

~~Olajšave~~

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

- ~~3,5 avtomobilov v letu 2012,~~
- ~~3,5 avtomobilov v letu 2013,~~
- ~~2,5 avtomobilov v letu 2014,~~
- ~~1,5 avtomobilov v letu 2015,~~
- ~~1 avtomobil v letu 2016.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~Člen 5~~

~~Olajšave~~

~~Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ se vsako novo lahko gospodarsko vozilo s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km šteje za:~~

- ~~3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,~~
- ~~3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2015,~~
- ~~2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2016,~~
- ~~1,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2017,~~
- ~~1 lahko gospodarsko vozilo v letu 2018.~~

~~Med trajanjem sheme olajšav najvišje število novih lahkih gospodarskih vozil s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km, ki jih je treba upoštevati pri uporabi določenih množiteljev iz prvega odstavka, ne sme presegati 25000 lahkih gospodarskih vozil na proizvajalca.~~

↓ 333/2014 člen 1(5)
⇒ novo

~~Člen 5~~

~~Olajšave za cilj 95 g CO₂/km~~

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

- 2 osebna avtomobila v letu 2020,
- 1,67 osebnega avtomobila v letu 2021,
- 1,33 osebnega avtomobila v letu 2022,
- 1 osebni avtomobil od leta 2023 ~~naprejdalje~~,

za leto, v katerem je registriran v obdobju med letoma 2020 in 2022, pri čemer ~~veljase uporabljata~~ zgornja meja 7,5 g CO₂/km za celotno obdobje za posameznega proizvajalca ⇨ in člen 5 Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153 ⇐.

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~Člen 6~~

~~Cilji specifičnih emisij za vozila na alternativna goriva~~

~~Da se ugotovi, ali proizvajalec upošteva cilje specifičnih emisij iz člena 4, se specifične emisije CO₂ do 31. decembra 2015 zmanjšajo za 5 % pri vsakem vozilu, načrtovanem za pogon na mešanico s 85 % etanola (E85), ki je v skladu z ustrezno zakonodajo Skupnosti ali evropskimi tehničnimi standardi, ob priznavanju boljše tehnologije in sposobnosti zmanjšanja emisij pogona na biogorivo. To zmanjšanje velja samo v primeru, če bodo tovrstna alternativna goriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila za alternativna goriva, opredeljena v zadevni zakonodaji Skupnosti, na voljo v vsaj 30 % bencinskih črpalk v državi članici, kjer je vozilo registrirano.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~Člen 6~~

~~Cilji specifičnih emisij za lahka gospodarska vozila na alternativna goriva~~

~~Da se ugotovi, ali proizvajalec upošteva cilje specifičnih emisij iz člena 4, se specifične emisije CO₂ do 31. decembra 2015 zmanjšajo za 5 % pri vsakem lahkem gospodarskem vozilu, načrtovanem za pogon na mešanico s 85 % bioetanola (E85), ki je v skladu z ustrezno zakonodajo Unije ali evropskimi tehničnimi standardi, ob priznavanju boljše tehnologije in zmožnosti zmanjšanja emisij pogona na biogorivo. To zmanjšanje velja samo v primeru, če bodo tovrstna alternativna goriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila za biogoriva, opredeljena v zadevni zakonodaji Unije, na voljo na vsaj 30 % bencinskih črpalk v državi članici, kjer je lahko gospodarsko vozilo registrirano.~~

~~Člen 76~~

~~Združevanje~~

1. Proizvajalci ~~novih lahkih gospodarskih vozil~~ razen proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom ~~1110~~, se lahko združujejo za namene doseganja svojih obveznosti iz člena 4.

2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet koledarskih let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se emisije združujejo. Proizvajalci, ki se združijo, Komisiji predložijo naslednje informacije:
- (a) proizvajalce, ki so v združenju;
 - (b) proizvajalca, ki je bil imenovan za vodjo združenja, ki bo kontaktna točka združenja in odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, ~~ki se lahko naložene proizvajalcem iz~~ združenja v skladu s členom ~~98~~;
 - (c) dokaze, da bo vodja združenja sposoben izpolnjevati obveznosti iz točke (b);

↓ novo

(d) kategorijo vozil, registriranih kot vozila M₁ ali N₁, za katero se bo združenje prijavilo.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

3. Če predlagani vodja združenja ne izpolni zahteve za plačilo premije za presežne emisije, ~~ki se lahko naložene~~ združenju ~~proizvajalcev~~ v skladu s členom ~~98~~, Komisija o tem obvesti proizvajalce.
4. Proizvajalci, ki so v združenju, Komisijo skupno obveščajo o kakršnih koli spremembah vodje združenja ali njegovega finančnega statusa, če to vpliva na njegovo sposobnost izpolnjevanja zahtev za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom ~~98~~, ter o kakršnih koli spremembah v članstvu združenja ali razpustitvi združenja.
5. Proizvajalci se lahko združujejo, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 101 in 102 PDEU ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, pregledno in nediskriminacijsko sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v združenju. Brez poseganja v splošno veljavnost pravil Unije o konkurenci za takšna združenja vsi člani združenja zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporabljajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:
- (a) povprečnih specifičnih emisij CO₂;
 - (b) cilja specifičnih emisij;
 - (c) skupnega števila registriranih vozil.
6. Odstavek 5 se ne uporablja, če so vsi proizvajalci, ki so vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.
7. Proizvajalci združenja, za katero se predložijo ~~podatki~~ informacije Komisiji, se zaradi izpolnjevanja obveznosti iz člena 4 obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3. Informacije o spremljanju in poročanju za posamezne proizvajalce ter za vsa združenja se bodo evidentirale in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena ~~87~~(4).

8. Komisija lahko določi podrobne pogoje za združevanje na podlagi odstavka 5, in sicer z izvedbenimi akti, ki jih sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).

~~Člen 7~~

~~Združevanje~~

~~1. Proizvajalci z izjemo proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom 11, se lahko združujejo za namene doseganja svojih obveznosti iz člena 4.~~

~~2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se emisije združujejo. Proizvajalci, ki tvorijo združenje, Komisiji predložijo naslednje informacije:~~

~~(a) imena proizvajalcev, ki so v združenju;~~

~~(b) ime proizvajalca, ki je bil imenovan za vodjo združenja, ki bo kontaktna točka združenja in odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži proizvajalcem iz združenja v skladu s členom 9; ter~~

~~(c) dokaze, da bo vodja združenja sposoben izpolnjevati obveznosti iz točke (b).~~

~~3. Če predlagani vodja združenja ne izpolni zahteve za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži združenju proizvajalcev v skladu s členom 9, Komisija o tem obvesti proizvajalce.~~

~~4. Proizvajalci, ki so v združenju, Komisijo skupno obveščajo o možnih spremembah vodje ali njegovega finančnega statusa, če ta vpliva na njegovo sposobnost izpolnjevanja zahtev za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 9, kakršnih koli spremembah v združenju ali razpustitvi združenja.~~

~~5. Proizvajalci se lahko združujejo, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 81 in 82 Pogodbe ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, transparentno in nediskriminatorno sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v združenju. Brez poseganja v splošne veljavnosti pravil Skupnosti o konkurenci za takšna združenja vsi člani združenja zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporabljajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:~~

~~(a) povprečne specifične emisije CO₂;~~

~~(b) cilj specifičnih emisij;~~

~~(c) skupno število registriranih vozil.~~

~~6. Odstavek 5 se ne uporablja, če so vsi proizvajalci, ki so vključeni v združenje del iste skupine povezanih proizvajalcev.~~

~~7. Proizvajalci združenja, za katerega se predložijo podatki Komisiji, se zaradi izpolnjevanja obveznosti iz člena 4 obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži~~

~~obvestilo v skladu z odstavkom 3. Informacije o spremljanju in poročanju za posamezne proizvajalce ter za vsa združenja se bodo zabeležile in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena 8(4).~~

~~Člen 8~~7

Spremljanje in ~~nadzorovanje ter posredovanje~~ sporočanje podatkov o povprečnih emisijah

1. ~~Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2010, in naslednje koledarsko leto vsaka država članica beleži podatke informacije za vsak nov osebni avtomobil in vsako novo lahko gospodarsko vozilo , registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A Priloge II in III . ~~Ti podatki~~ Te informacije so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno delovanje poročevalnih organov. Vsaka država članica zagotovi, da se specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov, ki niso homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, izmerijo in zabeležijo v certifikatu o skladnosti.~~
2. ~~Do 28. februarja vsakega leta, prvič v letu 2011,~~ vsaka država članica določi in Komisiji posreduje informacije, našteje v delu ~~ih~~ ~~BA~~ Priloge II in III , glede na predhodno koledarsko leto. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v delu ~~CB~~ Priloge II in delu C Priloge III .
3. Na zahtevo Komisije država članica posreduje tudi popoln sklop podatkov, zbranih v skladu z odstavkom 1.
4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do 30. junija v vsakem letu, ~~prvič v letu 2011,~~ za vsakega proizvajalca začasno izračuna:
 - (a) povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
 - (b) cilj specifičnih emisij v predhodnem koledarskem letu, ~~ter~~
 - (c) razliko med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu ~~ter njegov cilj~~ in njegovim ciljem specifičnih emisij za ~~tekoče~~ zadevno leto.

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

Register je javno dostopen.

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

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

~~6. Če se na podlagi izračuna iz odstavka 5 glede na leti 2010 ali 2011 Komisiji zazdi, da je proizvajalce s svojimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ za navedeno leto presegl svoj cilj specifičnih emisij, ga Komisija o tem obvesti.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~76.~~ Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju ~~in nadzoru~~ v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo Komisijo ~~najpozneje 8. december 2009. Komisija nato o tem obvesti Evropski parlament in Svet.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~8.~~ Pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju v skladu s to uredbo je v vsaki državi članici organ, imenovan v skladu s členom 8(7) Uredbe (ES) št. 443/2009.

↓ novo

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

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~8.~~ Za vsako koledarsko leto, za katerega se uporablja člen 6, države članice v skladu z navedenim členom posredujejo Komisiji informacije glede deleža bencinskih črpalk in trajnostnih meril v zvezi z E85.

↓ 333/2014 člen 1(6)
(prilagojeno)

~~97.~~ Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za spremljanje in sporočanje ~~o podatkih~~ iz tega člena odstavkov od 1 do 7 ter o uporabi Priloge II. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena ~~14(2)~~15(2).

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom ~~14a~~16 zaradi spremembe zahtev glede podatkov in podatkovnih parametrov iz Priloge II in III .

↓ novo

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

Komisija navedena odstopanja upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca.

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

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~Člen 8~~

~~Spremljanje in posredovanje podatkov o povprečnih emisijah~~

~~1. Vsaka država članica za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in vsako naslednje koledarsko leto evidentira podatke za vsako novo lahko gospodarsko vozilo, registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A Priloge II. Ta informacija je na voljo proizvajalcem in njihovim imenovanim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno delovanje poročevalnih organov.~~

~~2. Vsaka država članica do 28. februarja vsakega leta, prvič leta 2013, določi in Komisiji predloži informacije, našteje v delu B Priloge II, glede na predhodno koledarsko leto. Podatki se predložijo v obliki, določeni v delu C Priloge II.~~

~~3. Država članica na zahtevo Komisije predloži tudi popoln sklop podatkov, zbranih v skladu z odstavkom 1.~~

~~4. Komisija hrani podatke, ki jih predložijo države članice v skladu s tem členom, v javno dostopnem centralnem registru. Komisija do 30. junija 2013 in vsako naslednje leto za vsakega proizvajalca začasno izračuna:~~

~~(a) njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;~~

~~(b) cilj specifičnih emisij v predhodnem koledarskem letu;~~

~~(c) razliko med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij za zadevno leto.~~

~~Komisija obvesti vsakega proizvajalca o začasni izračunih, ki veljajo zanj. Obvestilo za vsako državo članico vključuje podatke o številu novih registriranih lahkih gospodarskih vozilih in njihovih specifičnih emisijah CO₂.~~

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

~~6. Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do 31. oktobra potrdi ali spremeni začasne izračune iz odstavka 4.~~

~~7. Če se Komisiji na podlagi izračunov iz odstavka 5 glede na koledarski leti 2012 in 2013 zdi, da je proizvajalec s svojimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ presegel svoj cilj specifičnih emisij, ga o tem obvesti.~~

~~8. Pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju v skladu s to uredbo je v vsaki državi članici organ, imenovan v skladu s členom 8(7) Uredbe (ES) št. 443/2009.~~

~~9. Komisija sprejme podrobna pravila za spremljanje in posredovanje podatkov iz tega člena in za uporabo Priloge II. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).~~

~~Da bi upoštevala izkušnje, pridobljene pri izvajanju te uredbe, lahko Komisija z delegiranimi akti spremeni Prilogo II v skladu s členom 15 in ob upoštevanju pogojev iz členov 16 in 17.~~

~~109.~~ Poleg tega države članice v skladu s tem členom zberejo in sporočijo podatke o registraciji vozil kategorij M₂ in N₂, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozil, katerih homologacija se podaljša v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

⇒ novo

Člen ~~98~~

Premija za presežne emisije

1. Komisija ~~za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2014 in~~ za vsako koledarsko leto ~~potem~~ proizvajalcu, ali kadar je to primerno, vodji združenja naloži plačilo premije za presežne emisije, če povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presežejo cilj specifičnih emisij, ki velja zanj.

2. Premija za presežne emisije iz odstavka 1 se izračunava ~~z uporabo naslednje po naslednji~~ formuli:

~~(a) od leta 2014 do leta 2018:~~

~~(i) za presežne emisije, večje od 3 g CO₂/km:~~

~~$((\text{presežne emisije} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$~~

~~(ii) za presežne emisije, večje od 2 g CO₂/km, vendar ne večje od 3 g CO₂/km:~~

~~$((\text{presežne emisije} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$~~

~~(iii) za presežne emisije, večje od 1 g CO₂/km, vendar ne večje od 2 g CO₂/km:~~

~~$((\text{presežne emisije} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$~~

~~(iv) za presežne emisije, ki niso večje od 1 g CO₂/km:~~

~~$(\text{presežne emisije} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$~~

~~(b) od leta 2019:~~

~~$(\text{presežne emisije} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih}$
~~☒ novoregistriranih ☒ vozil.~~~~

~~Za namene tega člena ☒ V tem členu ☒ se uporabljajo naslednje opredelitve:~~

~~– „presežne emisije“ pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, ~~s katerim~~
☒ za kolikor ☒ so proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ –~~

upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi inovativnih tehnologij, odobrenih v skladu s členom ~~12~~11 – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu ali delu koledarskega leta, za katero velja obveznost iz člena 4, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, in

- „število ~~novih lahkih gospodarskih~~ novoregistriranih vozil“ pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov ali novih lahkih gospodarskih vozil \Rightarrow , šteto ločeno \Leftarrow , ki so bila registrirana v navedenem obdobju, v skladu z merili za postopno uvajanje iz člena 4(3).

~~3. Komisija sprejme podrobnejša pravila za zbiranje premij za presežne emisije iz odstavka 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).~~

~~4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~Člen 9~~

Premija za presežne emisije

~~1. Za vsako koledarsko leto od 2012 naprej, v katerem bodo povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegle cilj specifičnih emisij, ki bodo zanj veljale za navedeno leto, bo Komisija proizvajaleu ali, če gre za združenje, vodji združenja naložila plačilo premije za presežne emisije.~~

~~2. Premija za presežne emisije iz odstavka 1 se izračunava z uporabo naslednje formule:~~

~~(a) Od leta 2012 do leta 2018:~~

~~(i) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca ne presežejo cilja specifičnih emisij za več kot 3 g CO₂/km:~~

~~$((\text{presežne emisije} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov};$~~

~~(ii) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presežejo cilj specifičnih emisij za več kot 2 g CO₂/km a ne za več kot 3 g CO₂/km:~~

~~$((\text{presežne emisije} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov};$~~

~~(iii) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presežejo cilj specifičnih emisij za več kot 1 g CO₂/km a ne za več kot 2 g CO₂/km:~~

~~$((\text{presežne emisije} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov};$~~

~~(iv) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca ne presežejo cilja specifičnih emisij za več kot 1 g CO₂/km:~~

~~$(\text{presežne emisije} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov}.$~~

~~(b) Od leta 2019:~~

~~(presežne emisije × 95 EUR/g CO₂/km) × število novih osebnih avtomobilov.~~

~~Za namene tega člena „presežne emisije“, kakor so opredeljene v členu 4, pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi izboljšanih inovativnih tehnologij — presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta; in „število novih osebnih avtomobilov“ pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov, ki so bila registrirana v tem letu v skladu z merili postopnega uvajanja iz člena 4.~~

↓ 333/2014 člen 1(7)

3. Komisija z izvedbenimi akti določi načine zbiranja premij za presežne emisije iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena ~~4~~15(2).

↓ 443/2009 (prilagojeno)

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Evropske Unije.

~~Člen 10~~

~~Objava učinkovitosti proizvajalcev~~

~~1. Do 31. oktobra vsakega leta, prvič v letu 2011, Komisija objavi seznam, v katerem je za vsakega proizvajalca opredeljeno naslednje:~~

- ~~(a) njegov cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto;~~
- ~~(b) njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;~~
- ~~(c) razlika med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu ter njegov cilj specifičnih emisij v navedenem letu;~~
- ~~(d) povprečne specifične emisije CO₂ za vse nove osebne avtomobile v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu; ter~~
- ~~(e) povprečna masa za vse nove osebne avtomobile v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu.~~

~~2. Od 31. oktobra 2013 seznam, objavljen v skladu z odstavkom 1, navaja tudi ali je proizvajalec upošteval ali ne zahteve iz člena 4 glede na predhodno koledarsko leto.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

⇒ novo

~~Člen 10~~

~~Objava učinkovitosti proizvajalcev~~

1. Komisija do 31. oktobra ~~2013 in 31. oktobra~~ vsako naslednje leto v obliki izvedbenega akta objavi seznam, v katerem so ~~za vsakega proizvajalca~~ navedeni:
- (a) za vsakega proizvajalca njegov cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto;
 - (b) za vsakega proizvajalca njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
 - (c) razlika med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij v zadevnem letu;
 - (d) povprečne specifične emisije CO₂ za vse nove osebne avtomobile in vsa nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji v predhodnem koledarskem letu;
 - (e) povprečna masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, za vse nove osebne avtomobile in vsa nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji v predhodnem koledarskem letu do 31. decembra 2020 .

novo

- (f) povprečna preskusna masa za vse nove osebne avtomobile in vsa nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji v predhodnem koledarskem letu.

510/2011 (prilagojeno)

2. Na seznamu, objavljenem v skladu z odstavkom 1, se ~~od 31. oktobra 2015~~ navede tudi, ali je proizvajalec izpolnil zahteve iz člena 4 za predhodno koledarsko leto.

novo

3. Na seznamu iz odstavka 1 je za objavo do 31. oktobra 2022 navedeno naslednje:

- (a) cilji za celotni vozni park EU od leta 2025 in od leta 2030 iz člena 1(4) in (5), ki jih izračuna Komisija v skladu s točkama 6.1.1 in 6.1.2 delov A in B Priloge I;
- (b) vrednosti za a_{2021} , a_{2025} in a_{2030} , ki jih Komisija izračuna v skladu s točko 6.2 delov A in B Priloge I.

510/2011 (prilagojeno)

novo

Člen ~~10~~

Odstopanje za nekatere proizvajalce

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki izdelava manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov ali 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v vsakem koledarskem letu, in ki:
 - (a) ni del skupine povezanih proizvajalcev ali
 - (b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov ali 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v vsakem koledarskem letu, ali
 - (c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar vodi lastne proizvodne obrate in ~~oblikovalni center~~ konstrukcijski oddelek .
2. Odstopanje, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, se lahko odobri za največ pet koledarskih let z možnostjo podaljšanja . Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:
 - (a) ime proizvajalca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;
 - (b) dokazilo o upravičenosti proizvajalca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;
 - (c) podrobne podatke o osebnih avtomobilih ali lahkih gospodarskih vozilih, ki jih proizvajalec proizvaja, vključno s preskusno maso in specifičnimi emisijami CO₂ ~~tehiz navedenih~~ osebnih avtomobilov ali lahkih gospodarskih vozil, ter
 - (d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevo možnostjo za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju ~~lastnosti značilnosti~~ trga za tip proizvedenega osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila.
3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do odstopanja, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, in če meni, da je cilj specifičnih emisij, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovo možnostjo za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju ~~lastnosti značilnosti~~ trga za tip proizvedenega lahkega gospodarskega vozila odobri odstopanje. Prošnja se vloži do najpozneje do 31. oktobra prvega leta, za katero velja odstopanje.
- ~~4. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o kakršni koli spremembi, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njegovo upravičenost do odstopanja.~~
- ~~5. Če Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 4 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajaleca.~~
- ~~6. Če proizvajalec ne doseže cilja specifičnih emisij, mu Komisija naloži plačilo premije za presežne emisije, kakor je določeno v členu 9.~~
- ~~7. Komisija sprejme pravila za dopolnitev odstavkov od 1 do 6 tega člena, med drugim o obrazložitvi meril za upravičenost do odstopanja, o vsebini prošenj ter vsebini in načinu ocenjevanja programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ z delegiranimi akti v skladu s členom 15 in ob upoštevanju pogojev iz členov 16 in 17.~~
- ~~8. Prošnje za odstopanje, ki vključujejo podporno dokumentacijo, obvestila iz odstavka 4, razveljavitve iz odstavka 5 in katero koli premijo za presežne emisije iz odstavka 6, ter akti,~~

~~sprejeti na podlagi odstavka 7, se dajo na razpolago javnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)
⇒ novo

~~Člen 11~~

~~Odstopanje za nekatere proizvajalce~~

~~1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki je odgovoren za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu ter:~~

~~(a) ni del skupine povezanih proizvajalcev ali~~

~~(b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; ali~~

~~(c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar vodi lastne proizvodne obrate in oblikovalni center.~~

~~2. Odstopanje, za katerega se zaprosi na podlagi odstavka 1 se lahko odobri za največ pet koledarskih let. Prošnja se vložijo pri Komisiji in vključuje:~~

~~(a) ime proizvajaleca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;~~

~~(b) dokazilo o upravičenosti proizvajaleca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;~~

~~(c) podrobne podatke o osebnih avtomobilih, ki se proizvajajo, vključno z maso in specifičnimi emisijami CO₂ teh osebnih avtomobilov; ter~~

~~(d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevim potencialom za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskim in s tehnološkim potencialom za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega avtomobila.~~

~~3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do posebnega odstopanja, za katerega se zaprosi na podlagi odstavka 1, in če meni, da je cilj zmanjšanja povprečnih specifičnih emisij CO₂, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovim potencialom za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskim in tehnološkim potencialom za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega avtomobila odobri posebno odstopanje.~~

4. Prošnja za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s točkami od 1 do 4 dela A Priloge I, lahko vložijo proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v ~~Skupnosti~~ Uniji vsako koledarsko leto.

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

⁴⁴ ~~UL L 145, 31.5.2001, str. 43.~~

(a) vse podatke informacije iz odstavkov 2(a) in (c), vključno s podatki z informacijami o povezanih podjetjih, kjer je to potrebno;

↓ 333/2014 člen 1(8)(b)
(prilagojeno)

~~(b) kadar je prošnja povezana s točkama (a) in (b) točke 1 Priloge I, cilj, ki je zmanjšanje za 25 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, za 25 % glede na njihove povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007.~~

↓ 333/2014 člen 1(8)(c)
(prilagojeno)

~~(eb) kadar je prošnja povezana s točko (e) točke 1 Priloge I, cilj, ki je zmanjšanje za 45 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, zmanjšanje za 45 % glede na povprečje njihoveih povprečeih specifičeih emisijeih CO₂ leta 2007.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

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

Komisija proizvajalcu odobri odstopanje, ~~ko~~ kadar se ugotovi, da so izpolnjena merila za odstopanje iz tega odstavka.

5. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o kakršni koli spremembi, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njegovo upravičenost do odstopanja.
6. Če Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 5 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajalca.
7. Če proizvajalec ne doseže ~~specifičnega~~ cilja specifičnih ~~zmanjšanja~~ emisij, Komisija proizvajalcu naloži plačilo premije za presežne emisije, kakor je določeno v členu ~~98~~.

↓ 333/2014 člen 1(8)(d)

8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom ~~14a~~ 16, s katerimi določi pravila za dopolnitev odstavkov 1 do 7 tega člena v zvezi z razlago meril za upravičenost do odstopanj, vsebino prošenj ter vsebino in ocenjevanjem programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.

↓ 443/2009

9. Prošnje za odstopanje, ki vključujejo podporno dokumentacijo, obvestila iz odstavka 5, razveljavitve iz odstavka 6 in katero koli premijo za presežne emisije iz odstavka 7, ter ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 8, se dajo na ~~razpolago~~ voljo javnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ~~z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije~~⁴⁵.

Člen ~~1211~~

Ekološke inovacije

↓ 333/2014 člen 1(9)(a)
(prilagojeno)
⇒ novo

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

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

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

↓ novo

Komisija lahko prilagodi zgornjo mejo z učinkom od leta 2025. Navedene prilagoditve se izvedejo z delegiranimi akti v skladu s členom 16.

↓ 443/2009 (prilagojeno)
→₁ 333/2014 člen 1(9)(b)
⇒ novo

2. →₁ Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij ali inovativnih tehnoloških svežnjev iz odstavka 1. ~~Fi~~Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena ~~1415~~(2) te uredbe. ← ~~Fe~~Navedene podrobne določbe temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:

(a) dobavitelj ali proizvajalec mora doseči prihranke emisij CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij;

(b) inovativne tehnologije morajo preverjeno prispevati k zmanjšanju emisij CO₂;

⁴⁵ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1049/2001 z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije (UL L 145, 31.5.2001, str. 43).

(c) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v standardnih preskusnih ciklih za merjenje CO₂;

~~(d) ali~~ inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje ~~Skupnosti~~ Unije .
⇒ To merilo se z učinkom od 1. januarja 2025 ne uporablja za izboljšanje učinkovitosti klimatskih sistemov. ↵

↓ 333/2014 člen 1(9)(c)

3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija ali inovativni tehnološki sveženj, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni in priglašeni organ. V primeru morebitnega medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo ali drugim že potrjenim inovativnim tehnološkim svežnjem se v poročilu to medsebojno vplivanje omeni, v poročilu o preverjanju pa se oceni, v kakšnem obsegu se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.

↓ 443/2009

4. Komisija doseženo zmanjšanje potrdi ~~Komisija~~ na podlagi meril iz odstavka 2.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

Člen 12

Ekološke inovacije

↓ 253/2014 člen 1(4)(a)
(prilagojeno)

~~1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki CO₂, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacijo inovativnih tehnologij (inovativni tehnološki svežnji).~~

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

↓ 253/2014 člen 1(4)(b)
(prilagojeno)

~~2. Komisija do 31. decembra 2012 z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja inovativnih tehnologij ali svežnjev inovativnih tehnologij iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2) te uredbe.~~

~~Navedene podrobne določbe so v skladu z določbami, vzpostavljenimi na podlagi člena 12(2) Uredbe (ES) št. 443/2009, in temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

- ~~(a) dobavitelj ali proizvajalec mora doseči prihranke CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij;~~
- ~~(b) inovativne tehnologije morajo preverjeno prispevati k zmanjšanju CO₂;~~
- ~~(c) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v standardnih preskusnih ciklih za merjenje CO₂, ali obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1 Uredbe (ES) št. 443/2009, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje Unije.~~

~~3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni in priglašeni organ. V primeru medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo se v poročilu to medsebojno vplivanje navede, v poročilu o preverjanju pa se oceni, koliko se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.~~

~~4. Komisija doseženo zmanjšanje potrdi na podlagi meril iz odstavka 2.~~

↓ novo

Člen 12

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

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151. Zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se ta reprezentativnost sčasoma razvija.
2. V ta namen Komisija zagotovi, da so pri proizvajalcu ali nacionalnih organih, kakor je ustrezno, na voljo zanesljivi neosebni podatki o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih.
3. Komisija lahko z izvedbenimi akti v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2) sprejme ukrepe iz tega člena.

↓ 443/2009 (prilagojeno)

Člen 13

Pregled in poročanje ☒ **Prilagoditev vrednosti M₀ in TM₀** ☒

~~1. Leta 2010 Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o pregledu napredka pri izvajanju celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil.~~

↓ novo

1. Vrednosti M_0 in TM_0 iz delov A in B Priloge I se prilagodita, kot je navedeno:

↓ 443/2009 (prilagojeno)

⇒ novo

2. (a) ~~Do 31. oktobra 2014~~ 2020 ~~in nato vsaka tri leta se sprejmejo ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev se vrednost število M_0 , opredeljenega v navedeni prilogi,~~ v točkah od 1 do 5 dela A Priloge I prilagodi povprečni masi v stanju, pripravljenem za vožnjo, novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let 2017, 2018 in 2019. Navedena nova vrednost M_0 se uporablja od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2024;

↓ novo

(b) do 31. oktobra 2022 se vrednost M_0 v točkah od 1 do 5 dela B Priloge I prilagodi povprečni masi v stanju, pripravljenem za vožnjo, novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih treh koledarskih let 2019, 2020 in 2021. Navedena nova vrednost M_0 se uporablja v letu 2024;

(c) do 31. oktobra 2022 se okvirna vrednost TM_0 za leto 2025 določi kot povprečna preskusna masa novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil v letu 2021;

(d) do 31. oktobra 2024 in vsako drugo leto po tem se vrednost TM_0 v delih A in B Priloge I prilagodi povprečni preskusni masi novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih dveh koledarskih let, začeni z letoma 2022 in 2023. Nova ustrezna vrednost TM_0 se uporablja od 1. januarja koledarskega leta, ki sledi letu prilagoditve.

↓ 443/2009

~~Ti ukrepi prvič začnejo veljati 1. januarja 2016 in nato vsaka tri naslednja leta.~~

↓ 333/2014 člen 1(10)(a)
(prilagojeno)

2. Komisija sprejme ~~te~~ ukrepe iz odstavka 1 z delegiranimi akti v skladu s členom ~~14a~~ 16.

↓ 510/2011

Člen ~~13~~14
Pregled in poročanje

↓ novo

1. Komisija leta 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o učinkovitosti te uredbe, po potrebi s predlogom spremembe Uredbe. V poročilu bodo med drugim obravnavane dejanska reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151, uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije in postavitve infrastrukture za poljenje in oskrbo v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁶.
-

↓ 253/2014 člen 1(5)(a)
(prilagojeno)

~~1. Komisija do 31. decembra 2015 pregleda cilje specifičnih emisij in načine iz te uredbe ter druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020. V tej zvezi je ocena potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivi na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ za lahka gospodarska vozila. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih tega pregleda. V tem poročilu so tudi morebitni ustrezni predlogi za spremembe te uredbe, vključno z morebitnim realnim in uresničljivim ciljem, ki temeljijo na celoviti oceni učinka, v kateri bo upoštevana nadaljnja konkurenčnost industrije lahkih gospodarskih vozil in od nje odvisnih industrijskih vej. Komisija pri pripravi takšnih predlogov zagotovi, da so čim bolj nevtralni z vidika konkurence ter socialno pravični in trajnostni.~~

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~2. Za uresničitev dolgoročnega cilja od leta 2020 Komisija po potrebi do leta 2014 poda predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za vključitev vozil kategorij N₂ in M₂, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2610 kg, in vozil, katerih homologacija se podaljša v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, v to uredbo.~~

~~3. Komisija po oceni učinka do leta 2014 objavi poročilo o razpoložljivosti podatkov o odtisih in koristnem tovoru ter njihovi uporabi kot kazalnikih uporabnosti za določitev ciljev specifičnih emisij ter Evropskemu parlamentu in Svetu po potrebi predloži predlog za spremembo Priloge I v skladu z rednim zakonodajnim postopkom.~~

⁴⁶ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

~~5. Komisija do 31. oktobra 2016 in nato vsaka tri leta z delegiranimi akti v skladu s členom 15 in ob upoštevanju pogojev iz členov 16 in 17 spremeni Prilogo I za prilagoditev števila M_0 , opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih treh koledarskih let.~~

~~Te prilagoditve prvič začnejo veljati 1. januarja 2018 in nato vsaka naslednja tri leta.~~

~~4. Komisija do 31. decembra 2011 vzpostavi postopek za pridobitev reprezentativnih vrednosti emisij CO₂, učinkovitosti porabe goriva in mase dodelanih vozil ter hkrati zagotovi, da ima proizvajalec osnovnega vozila pravočasen dostop do mase in specifičnih emisij CO₂ dodelanega vozila.~~

~~6. Komisija vključi lahka gospodarska vozila v pregled postopkov za merjenje emisij CO₂ v skladu s členom 13(3) Uredbe (ES) št. 443/2009.~~

~~Komisija poleg tega vključi lahka gospodarska vozila v pregled Direktive 2007/46/ES v skladu s členom 13(4) Uredbe (ES) št. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

⇒ novo

~~32. Od leta 2012 dalje Komisija ⇒ upošteva ocene, opravljene v skladu s členom 12, in lahko po potrebi ⇐ izvaja oceno učinka, da bi v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 pregledala ☒ pregleda ☒ postopke za merjenje emisij CO₂ iz navedene Uredbe ☒ (ES) št. 715/2007 ☒. Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejanske ~~vedenje vozil v zvezi z emisijami~~ CO₂ ☒, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih ☒ ☒ in lahkih gospodarskih vozilih ☒, in da vključi odobrene inovativne tehnologije iz člena 12, ki bi jih lahko uporabili v preskusnih ciklih. Komisija zagotovi, da se ti postopki redno preverjajo.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~4. Do leta 2010 Komisija pregleda Direktivo 2007/46/ES, tako da vsak tip/varianta/različica ustreza eni skupini inovativnih tehnologij.~~

↓ 333/2014 člen 1(10)(c)
(prilagojeno)

~~5. Komisija do 31. decembra 2015 pregleda cilje glede specifičnih emisij in načine določene v tej uredbi, kakor tudi druge vidike te uredbe, vključno s tem, ali še vedno obstaja potreba po kazalcu uporabnosti, ter vprašanjem, ali je bolj trajnostni kazalec uporabnosti masa ali odtis, da se določijo cilji emisij CO₂ za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020. Pri tem je ocena potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivi na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ za avtomobile. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih tega pregleda. V tem poročilu so tudi morebitni predlogi za spremembe te uredbe, vključno z morebitnim realnim in uresničljivim ciljem, ki temeljijo na celoviti oceni učinka, v kateri bo upoštevana nadaljnja konkurenčnost avtomobilske industrije in od nje odvisnih industrijskih vej. Komisija pri pripravi takšnih predlogov zagotovi, da so čim bolj nevtralni z vidika konkurence ter socialno pravični in trajnostni.~~

↓ 443/2009 (prilagojeno)

~~6. Komisija do leta 2014 po oceni učinka objavi poročilo o razpoložljivosti podatkov o odtisih in njihovi uporabi kot kazalec uporabnosti za določitev ciljev specifičnih emisij in po potrebi posreduje predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za spremembo Priloge I.~~

↓ 333/2014 člen 1(10)(d)
(prilagojeno)
⇒ novo

~~73.~~ Komisija z izvedbenimi akti določi korelacijske ~~kazalec~~ parametre, ki so potrebni za prilagoditev na morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008⁴⁷ ter po potrebi iz Uredbe (EU) 2017/1151. ~~Navedeni~~ izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena ~~14~~15(2) te uredbe.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom ~~14a~~ 16, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, pri čemer se uporablja metodologija, sprejeta v skladu s prvim pododstavkom, ter obenem zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja emisij za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.

↓ 253/2014 člen 1(5)(b)

~~Komisija z izvedbenimi akti določi korelacijske parametre, ki so potrebni za prilagoditev na morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008⁴⁷. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2) te uredbe.~~

~~Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 15 in ob upoštevanju pogojev iz členov 16 in 17 za sprejetje delegiranih aktov, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, pri čemer uporablja metodologijo, sprejeto v skladu s prvim pododstavkom, hkrati pa zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.~~

↓ 333/2014 člen 1(11)
(prilagojeno)
⇒ novo

Člen ~~14~~15

Postopek v odboru

⁴⁷ ~~Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).~~

1. Komisiji pomaga Odbor za ~~podnebne spremembe~~ ☒ energetske unije ☒, ustanovljen s [členom ~~937~~] ~~Odločbe št. 280/2004/ES~~ ☒ [Uredbe (EU) [...]] ☒ Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁸ ⇨⁴⁹ ⇩. ~~Ta~~ Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁰.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar navedeni odbor ne da mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~Člen 14~~

~~Postopek v odboru~~

- ~~1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov v Skupnosti in o izvajanju Kjotskega protokola⁴⁸. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.~~
- ~~2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.~~

↓ 253/2014 člen 1(6)
(prilagojeno)

- ~~2a. Kadar odbor iz odstavka 1 ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.~~

↓ 333/2014 člen 1(12)
(prilagojeno)
⇨ novo

~~Člen 14~~ 16

~~Izvajanje pooblastila~~

- ~~1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.~~
21. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena ~~7(7)~~~~8(9)~~, člena ~~11~~~~10~~(8), ⇨ četrtega pododstavka člena 11(1), ⇩ ~~tretjega pododstavka~~ člena

⁴⁸ ~~Odločba št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov v Skupnosti in o izvajanju Kjotskega protokola (UL L 49, 19.2.2004, str. 1).~~

⁴⁹ Uredba (EU) [.../...] Evropskega parlamenta in Sveta o upravljanju energetske unije (UL L ..., ...).

⁵⁰ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁵¹ UL L 49, 19.2.2004, str. 1.

13(2) in drugega pododstavka člena ~~13(7)~~14(3) se prenese na Komisijo za ~~obdobje petih let od 8. aprila 2014~~ ⇒ nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe] ⇐. ~~Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enaka obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.~~

- ~~32.~~ Pooblastilo iz drugega pododstavka člena ~~8(9)~~7(7), člena ~~11(1)~~10(8), ⇒ četrtega pododstavka člena 11(1), ⇐ ~~tretjega pododstavka~~ člena 13(2) in drugega pododstavka člena ~~13(7)~~14(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. ~~Z odločitvijo~~ ☒ S sklepom ☒ o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, ~~naveden v tej odločitvi~~ ☒ iz navedenega sklepa ☒. ~~Odločitev~~ ☒ Sklep ☒ začne učinkovati dan po ~~njenjegov~~i objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je ~~v njej~~ določen v navedenem sklepu. ~~Odločitev~~ ☒ Sklep ☒ ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
- ~~43.~~ ~~Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno~~ Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
- ~~54.~~ Delegirani akt, sprejet v skladu z drugim pododstavkom člena ~~8(9)~~7(7), členom ~~11(1)~~10(8), ⇒ četrtem pododstavkom člena 11(1) ⇐, ~~tretjim pododstavkom~~ členom 13(2) in drugim pododstavkom člena ~~13(7)~~14(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o ~~tem navedenem~~ aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

↓ 510/2011 (prilagojeno)

~~1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(7), člena 13(5) in četrtega pododstavka člena 13(6) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 3. junija 2011. Komisija pripravi poročilo o pooblastilu najpozneje 6 mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet pooblastilo prekliče v skladu s členom 16.~~

~~2. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.~~

~~3. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v členih 16 in 17.~~

Člen 16

Preklic pooblastila

~~1. Pooblastilo iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(7), člena 13(5) in iz četrtega pododstavka člena 13(6) lahko kadarkoli prekliče Evropski parlament ali Svet.~~

~~2. Institucija, ki je začela notranji postopek o morebitnem preklicu pooblastila, si prizadeva o tem obvestiti drugo institucijo in Komisijo v razumnem času pred sprejetjem končne odločitve ter pri tem navede pooblastila, ki bi se lahko preklicala, in možne razloge za preklic.~~

~~3. Z odločitvijo o preklicu pooblastil prenehajo veljati pooblastila, navedena v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati nemudoma ali na dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. Odločitev se objavi v Uradnem listu Evropske unije.~~

~~Člen 17~~

~~Nasprotovanje delegiranim aktom~~

~~1. Evropski parlament ali Svet lahko nasprotuje delegiranemu aktu v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila.~~

~~Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se navedeni rok podaljša za dva meseca.~~

~~2. Če do izteka roka iz odstavka 1 niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu, se akt objavi v Uradnem listu Evropske unije in začne veljati na dan, ki je v njem določen.~~

~~Delegirani akt se lahko objavi v Uradnem listu Evropske unije in začne veljati pred iztekom navedenega roka, če sta Evropski parlament in Svet obvestila Komisijo o nameri, da delegiranemu aktu ne nameravata nasprotovati.~~

~~3. Če Evropski parlament ali Svet nasprotuje delegiranemu aktu v roku iz odstavka 1, akt ne začne veljati. Institucija, ki nasprotuje, navede razloge za nasprotovanje delegiranemu aktu.~~

↓ novo

Člen 17

Sprememba Uredbe (ES) št. 715/2007

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

„Člen 11a

Skladnost vozil v prometu glede emisij CO₂ in porabe goriva

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

↓ 443/2009 (prilagojeno)

Člen ~~15~~18

Razveljavitev

~~Odločba št. 1753/2000/ES se razveljavi z učinkom od 1. januarja 2010.~~

~~Vendar pa se členi 4, 9 in 10 navedene odločbe še naprej uporabljajo, dokler Komisija Evropskemu parlamentu ne predloži poročila s podatki o spremljanju in nadzoru za koledarsko leto 2009.~~

↓ novo

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

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

↓ 443/2009 (prilagojeno)

⇒ novo

Člen ~~16~~19

Začetek veljavnosti

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

⇒ Uporablja se od 1. januarja 2020. ⇐

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik

**OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA S
PRORAČUNSKIMI POSLEDICAMI, OMEJENIMI IZKLJUČNO NA STRAN
PRIHODKOV**

1. NASLOV PREDLOGA:

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil (prenovitev).

2. PRORAČUNSKÉ VRSTICE:

Poglavje in člen: Proračunsko poglavje 71 – Globe in kazni, proračunska postavka 7 1 9 1 – Druga nenamenska plačila glob in denarnih kazni

Znesek za zadevno leto, določen v proračunu: opomba (glej oddelek 5)

3. FINANČNE POSLEDICE

- Predlog nima finančnih posledic.
- Predlog nima finančnih posledic za odhodke, ima pa finančne posledice za prihodke, učinek pa je naslednji:

(v mio. EUR na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki ⁵²
Proračunsko poglavje 71 – Globe in kazni, proračunska postavka 7 1 9 1 – Druga nenamenska plačila glob in denarnih kazni	Opomba (glej oddelek 5)

4. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

Poleg uporabe finančne uredbe za preprečevanje goljufij in nepravilnosti se bosta v okviru letnega postopka spremljanja in poročanja izvajala kontrola in preverjanje kakovosti predloženih podatkov.

⁵² Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (kmetijske dajatve, prelevmani na sladkor, carine) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.

5. DRUGE PRIPOMBE

V skladu s členom 8 predloga bo Komisija proizvajalcu ali, če gre za združenje, vodji združenja naložila plačilo premije za presežne emisije, če proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ presegajo cilj specifičnih emisij, določen zanj. Ta postopek je v skladu s členom 9(1) Uredbe (ES) št. 443/2009⁵³ in s členom 9(1) Uredbe (EU) št. 510/2011⁵⁴, ki trenutno veljata in bosta združeni ter nadomeščeni z novo zakonodajo. Načini zbiranja premij za presežne emisije so določeni v Sklepu Komisije 2012/100/EU⁵⁵ in Izvedbenem sklepu Komisije 2012/99/EU⁵⁶.

Ker se bodo prihodki zbirali samo v primeru, če proizvajalec preseže cilj specifičnih emisij, določen zanj, ni mogoče napovedati, ali bodo prihodki zbrani in kakšna bo njihova višina.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>.

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>.

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>.

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>.