

Bruselj, 14. december 2018
(OR. en)

15615/18

**Medinstitucionalna zadeva:
2018/0143(COD)**

**CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353**

DOPIS

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	14874/18
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nova težka vozila – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je svoj predlog sprejela 17. maja 2018. Namen predlagane uredbe je določiti standarde emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in s tem državam članicam pomagati pri uresničevanju svojih ciljev zmanjšanja emisij v skladu z Uredbo (EU) 2018/842 („uredba o porazdelitvi prizadevanj“), ki se nanaša na emisije v sektorjih, ki ne spadajo v področje uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami.

2. V predlagani uredbi sta določena skupni cilj, da se emisije CO₂ za vozni park novih težkih vozil EU od leta 2025 dalje zmanjšajo za 15 % v primerjavi z letom 2019, in zaželeni cilj, da se emisije od leta 2030 dalje zmanjšajo za vsaj 30 %. V skladu s predlogom bo končni cilj zmanjšanja od leta 2030 dalje potrjen na podlagi pregleda, ki bo opravljen leta 2022. Poleg tega je predlagano, da je treba v okviru tega pregleda področje uporabe standardov razširiti na manjše tovornjake, avtobuse in priklopnike. Delovna vozila, kot so gradbeni in smetarski tovornjaki ter mešalniki za beton, so izvzeta iz ciljev zmanjšanja emisij CO₂.
3. Da bi spodbudili razvoj in uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg EU, za katere cilji glede emisij CO₂ iz predlagane uredbe še ne bi veljali, je v njej predlagan sistem olajšav, v okviru katerega bi se za izračun specifičnih emisij proizvajalca morala vsa taka vozila upoštevati večkrat. Da bi se izognili slabitvi okoljskih ciljev uredbe, bi za olajšave veljale vnaprej določene zgornje meje.
4. Zaradi spodbujanja stroškovno učinkovitega izvajanja zahtev sta v predlogu predvidena prenos in izposojanje olajšav za emisije CO₂. V primeru nespoštovanja ciljev glede emisij CO₂ je predvidena finančna kazen v obliki premije za presežne emisije. Poleg tega so v predlogu predvideni ukrepi, s katerimi bi zagotovili, da bi bili na voljo zanesljivi in reprezentativni podatki proizvajalcev o emisijah CO₂ in porabi goriva.
5. Svet za okolje je 9. oktobra 2018 opravil orientacijsko razpravo o dveh ključnih vprašanjih iz predloga: o predlaganih ciljeh ter o predlaganem sistemu spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila.
6. Evropski parlament je o spremembah predloga Komisije glasoval na plenarnem zasedanju 14. novembra 2018 (s 373 glasovi za, 285 glasovi proti in 16 vzdržanimi glasovi).
7. Po poglobljeni razpravi o predlogu na tehnični ravni je Odbor stalnih predstavnikov (Coreper) 7. decembra 2018 predlog preučil na podlagi kompromisnega besedila predsedstva¹.

¹ Dok. 14874/18.

8. Predsedstvo je na podlagi razprave v Coreperju nekoliko prilagodilo kompromisno besedilo kot podlago za razpravo na seji Sveta (okolje) 20. decembra, na kateri naj bi dosegli splošni pristop glede predloga. Revidirano kompromisno besedilo predsedstva je v prilogi k temu dopisu.

II. TRENTNO STANJE

9. Glavna odprta vprašanja v predlogu se nanašajo na cilje za leti 2025 in 2030 ter na spodbude za brezemisijška in nizkoemisijška vozila.
- Kar zadeva cilje, se delegacije z vidika stališča delijo na tiste, ki podpirajo cilje, kot jih je predlagalo predsedstvo, ki sledi pristopu iz prvotnega predloga Komisije, in tiste, ki se zavzemajo za ambicioznejše cilje. Natančneje, več delegacij predlaga, da bi moral biti cilj za leto 2030 določen v višini 30 % ali več in da bi moral biti zavezujoč, zvišal pa bi se lahko šele pri pregledu leta 2022. Nekaj delegacij je prav tako podprlo zvišanje predlaganega cilja za leto 2025 na 20 %.
 - Kar zadeva izbiro sistema spodbud za razvoj in uvajanje brezemisijških in nizkoemisijških vozil, je predsedstvo na zahtevo številnih delegacij sklenilo, da avtobuse izključi iz sistema spodbud v kompromisnem besedilu, ki je bilo predloženo Coreperju. Nekaj delegacij tej izključitvi nasprotuje. Poleg tega nekatero delegacije predlagajo, da se sistem olajšav od leta 2025 dalje nadomesti s sistemom na podlagi referenčnih vrednosti za letno prodajo brezemisijških in nizkoemisijških vozil z zgornjo mejo 3 %. Nekatero druge delegacije so podprle sedanji kompromisni predlog predsedstva, po katerem bi se uvedba sistema referenčnih vrednosti od leta 2025 dalje obravnavala kot del pregleda.
10. Na seji Coreperja je več drugih delegacij podprlo ponovno uvedbo sklica na kombinacije daljših in težjih vozil, tj. modularne koncepte (EMS). Drugi predlogi, ki so bili deležni nekaj podpore v Coreperju, so med drugim zmanjšanje ravni kazni v obdobju do leta 2025, upoštevanje tudi sintetičnih in alternativnih goriv v okviru sistema spodbud v pregledu ter nadomestitev trenutno predlagane opredelitve nizkoemisijških vozil s posebnim pragom, ki je značilen za podskupine in upošteva emisije, značilne za skupine.

Predsedstvo je po razpravi Coreperja ohranilo spremembe, predlagane v prejšnjem kompromisnem predlogu, predlaga pa dodatek k uvodni izjavi 34 o pregledu s sklicem na modularne in intermodalne koncepte².

III. ZAKLJUČEK

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

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

² Poleg tega je bilo narejenih nekaj tehničnih sprememb.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in o spremembi Uredbe (ES) št. 595/2009

(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 odbora³,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁴,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom, ob upoštevanju naslednjega:

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V sporočilu Komisije „Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami“ je določen 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. Tudi emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito znižati.

³ UL C , , str. .

⁴ UL C , , str. .

- (2) Komisija je po navedenem sporočilu sprejela dva svežnja o mobilnosti, enega maja⁵ in enega novembra 2017⁶. V njiju je določena pozitivna agenda, katere namen je tudi zagotoviti nemoten prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse.
- (3) Ta uredba je del tretjega svežnja Komisije o mobilnosti z naslovom „Evropa v gibanju“, ki je nadaljevanje sporočila Komisije „Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo: prenovljena strategija EU za industrijsko politiko“⁷, njen namen pa je končati postopek, ki bo Evropi omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve in razogljičenja mobilnosti. Cilj tega tretjega svežnja o mobilnosti so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter čistejši sistem mobilnosti in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in zainteresiranih strani, tudi pri okrepitvi prizadevanj za zmanjšanje emisij CO₂ in onesnaževanja zraka.
- (4) Ta uredba skupaj s standardi glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila⁸ določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega cilja vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, kot ga je podprl Evropski svet v svojih sklepih z zasedanja 23. in 24. oktobra 2014 ter ki ga je Svet [...] 6. marca 2015 odobril kot načrtovani, nacionalno določeni prispevek Unije na podlagi Pariškega sporazuma.

⁵ Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse (dok. COM(2017) 283 final).

⁶ Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce (dok. COM(2017) 675 final).

⁷ Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo – prenovljena strategija EU za industrijsko politiko (dok. COM(2017) 479 final).

⁸ Uredba (EU) .../... 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 (UL L, ..., ..., str.).

- (5) 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 v boju proti podnebnim spremembam doseženo v drugih sektorjih.
- (6) 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.
- (7) Energijska učinkovitost, ki prispeva k zmernosti povpraševanja, je ena od petih tesno povezanih in medsebojno dopolnjujočih se razsežnosti iz sporočila Komisije „Strategija za energetska unijo“⁹, ki naj bi potrošnikom v Uniji zagotovila zanesljivo, trajnostno, konkurenčno in cenovno dostopno oskrbo z energijo. V sporočilu je navedeno, da morajo sicer vsi gospodarski subjekti sprejeti ukrepe za učinkovitejšo rabo energije, vendar pa ima promet ogromen potencial za energijsko učinkovitost.
- (8) Emisije CO₂ iz težkih vozil, vključno s tovornjaki in avtobusi, predstavljajo okrog 6 % skupnih emisij CO₂ v Uniji in približno 25 % skupnih emisij CO₂ v cestnem prometu. Brez nadaljnjih ukrepov se bo delež emisij iz težkih vozil med letoma 2010 in 2030 predvidoma povečal za približno 9 %. Trenutno v pravi Unije ni nobene zahteve po znižanju emisij CO₂ za težka vozila.

⁹ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru, Odboru regij in Evropski investicijski banki: Okvirna strategija za trdno energetska unijo s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost (dok. COM(2015) 80 final).

- (9) Da bi v celoti izkoristili potencial energijske učinkovitosti in zagotovili, da sektor cestnega prometa kot celota prispeva k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi glede emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi bodo gonilo za inovacije v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo prispevali h krepitvi vodilnega tehnološkega položaja proizvajalcev in dobaviteljev v Uniji.
- (10) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejna težava, in glede na potrebo po zaščiti dobro delujočega enotnega trga za storitve cestnega prometa in za težka vozila je primerno, da se določijo standardi glede emisij CO₂ za težka vozila na ravni Unije. Navedeni standardi ne bi smeli posegati v konkurenčno pravo.
- (11) Pri opredelitvi ravni zmanjšanja, ki naj bi jih dosegli v voznem parku težkih vozil v Uniji, bi bilo treba upoštevati njihovo učinkovitost pri doseganju stroškovno učinkovitega prispevka k zmanjšanju emisij v sektorjih, ki so vključeni v Uredbo [...] (EU) 2018/842¹⁰, do leta 2030, nastale stroške in prihranke za družbo, proizvajalce, prevoznike, potrošnike, pa tudi njihove neposredne in posredne posledice za zaposlovanje, inovativnost ter posredne koristi v smislu zmanjšanja onesnaženosti zraka in izboljšane zanesljivosti oskrbe z energijo.

¹⁰ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26–42).

- (12) V okviru izvajanja Uredbe (ES) št. 595/2009 je bil uveden nov postopek za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri posameznih težkih vozilih¹¹. Uredba Komisije (EU) 2017/2400 določa metodologijo, ki temelji na orodju VECTO ter s katero se lahko simulirajo emisije CO¹² in poraba goriva pri celotnem težkem vozilu. Metodologija omogoča upoštevanje raznolikosti sektorja težkih vozil in visoko stopnjo prilagoditve posameznih vozil. V prvi fazi, od 1. julija 2019 dalje, se emisije CO₂ določijo za štiri skupine težkih vozil, ki predstavljajo približno 65–70 % emisij CO₂ iz voznega parka težkih vozil Unije.
- (13) Z vidika inovacij in zaradi upoštevanja uvajanja novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, se bosta simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400 nenehno in pravočasno posodabljala.
- (14) Podatke o emisijah CO₂, določene na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400, je treba spremljati v skladu z Uredbo (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta¹³. Navedeni podatki bi morali biti podlaga za določanje ciljev zmanjšanja, ki naj bi jih dosegle štiri skupine težkih vozil, ki imajo največje emisije v Uniji, pa tudi za določanje povprečnih specifičnih emisij proizvajalca v danem poročevalskem obdobju.

¹¹ Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES.

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

¹³ Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str.1).

- (15) Cilj zmanjšanja bi bilo treba določiti za leto 2025 kot relativno zmanjšanje na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz tistih težkih vozil, ki so bila na novo registrirana v obdobju od 1. julija 2019 do 30. junija 2020, kar bi odražalo uvedbo stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Cilj 30-odstotnega zmanjšanja za leto 2030 bi se moral upoštevati kot zaželeni cilj, medtem ko bi bilo treba končni cilj za obdobje od leta 2030 dalje potrditi na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022, saj obstaja več negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo. Če povečan cilj za obdobje od leta 2030 dalje ne bi bil potrjen, bi bilo treba še naprej uporabljati cilj zmanjšanja, določen za obdobje od leta 2025 dalje.
- (15a) Da bi zagotovili odpornost referenčnih emisij CO₂ na vse večje emisije CO₂ iz vozil zaradi nedovoljenih postopkovnih sredstev, ki ne bi bile reprezentativne za razmere, v katerih so emisije CO₂ že urejene, je primerno določiti metodologijo, s katero bi lahko po potrebi popravili referenčne emisije.
- (16) Za težka vozila je kot alternativa dizelskemu gorivu na voljo utekočinjeni zemeljski plin (UZP). Uvedba sedanjih in prihodnjih bolj inovativnih tehnologij, ki temeljijo na UZP, bo prispevala h kratko- in srednjeročnemu doseganju ciljev glede emisij CO₂, saj uporaba tehnologij UZP vodi k nižjim emisijam CO₂ v primerjavi z dizelskimi vozili. Potencial vozil na UZP za zmanjšanje emisij CO₂ se že v celoti odraža v orodju VECTO. Poleg tega sedanje tehnologije UZP zagotavljajo nizko raven emisij onesnaževal zraka, kot so NO_x in delci. Vzpostavljena je tudi zadostna minimalna infrastruktura za oskrbo z gorivom in se še dodatno zagotavlja v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva.
- (17) Pri izračunu referenčnih emisij [...], ki služijo kot osnova za določanje ciljev zmanjšanja za leti 2025 in 2030, bi bilo treba upoštevati pričakovan potencial voznega parka težkih vozil za zmanjšanje [...]. Zato je primerno, da se iz navedenega izračuna izključijo delovna vozila, kot so vozila, ki se uporabljajo za pobiranje smeti ali gradbena dela. Ta vozila imajo razmeroma majhno kilometrino in zaradi njihovega specifičnega vzorca vožnje se zdi, da tehnični ukrepi za zmanjšanje emisij CO₂ in porabe goriva niso stroškovno učinkoviti na enak način kot za težka vozila, ki se uporabljajo za dostavo blaga.

- (18) Zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi bilo treba izraziti v gramih CO₂ na tonski kilometer, da bo razvidna uporabnost težkih vozil.
- (19) Zagotoviti je treba pošteno porazdelitev skupnih zahtev za zmanjšanje med proizvajalce, ob upoštevanju raznolikosti težkih vozil glede na njihovo zasnovu in vzorec vožnje, letno kilometrino, koristni tovor ter konfiguracijo priklopnika. Zato je primerno razlikovati težka vozila v skladu z različnimi in ločenimi podskupinami vozil, ki odražajo tipični vzorec uporabe in posebne tehnične značilnosti. S tem, ko se letni specifični cilji za proizvajalca določijo kot ponderirano povprečje ciljev, opredeljenih za vsako podskupino, je proizvajalcem dana možnost za učinkovito izravnavanje morebitne premajhne uspešnosti vozil v določenih podskupinah s preseganjem v drugih podskupinah vozil, ob upoštevanju povprečnih emisij CO₂ v življenjski dobi vozil v različnih podskupinah.
- (20) Skladnost proizvajalca z njegovimi letnimi specifičnimi cilji bi se morala oceniti na podlagi njegovih povprečnih emisij CO₂. Pri določanju povprečnih specifičnih emisij se upoštevajo tudi posebnosti, ki se odražajo v ciljih različnih podskupin vozil. Zato bi morale povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca temeljiti na povprečnih emisijah, določenih za vsako podskupino, vključno s ponderjem, ki temelji na njihovi predpostavljeni povprečni letni kilometrini in povprečnem koristnem tovoru, ki odraža skupne emisije CO₂ v življenjski dobi. Zaradi omejenega potenciala delovnih vozil za zmanjšanje se navedena vozila ne bi smela upoštevati pri izračunu povprečnih specifičnih emisij.

- (21) V nasprotju z avtomobili in kombiniranimi vozili na trgu še ni brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil, razen avtobusov. Zato bi bilo treba uvesti namenski mehanizem v obliki olajšav, ki bi olajšal nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. To bo zagotovilo spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevala instrumente na strani povpraševanja, kot je direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴.
- (22) Zato bi se za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca morala vsa brezemisijska in nizkoemisijska vozila upoštevati večkrat, kar bo povzročilo zmanjšanje povprečnih specifičnih emisij tega proizvajalca. Raven spodbud bi se morala razlikovati glede na dejanske emisije CO₂ iz vozila. Da bi se izognili oslabitvi okoljskih ciljev, bi bilo treba določiti zgornjo mejo za posledično zmanjšanje.
- (23) Nizkoemisijska težka vozila naj bi spodbujali le, če so njihove emisije CO₂ manjše od približno polovice povprečja emisij CO₂ iz celotnega voznega parka Unije za leto 2025. To je skladno s pristopom za lahka vozila in bi spodbujalo inovacije na tem področju.
- (24) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijskih težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjše tovornjake [...], ki niso zajeti v cilje glede emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila pomembno prispevajo k reševanju težav z onesnaževanjem zraka v mestih. [...] Da bi zagotovili dobro uravnoteženost spodbud med različnimi tipi vozil, bi bilo treba zgornjo mejo določiti tudi za zmanjšanje povprečnih specifičnih emisij proizvajalca, ki so rezultat brezemisijskih manjših tovornjakov [...].

¹⁴ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU [dok. COM(2017) 653 final] (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

- (25) Z namenom spodbujanja stroškovno učinkovitega izvajanja zahtev glede zmanjšanja emisij CO₂ ob hkratnem upoštevanju nihanj v sestavi voznega parka in emisijah v več letih, bi morali imeti proizvajalci možnost, da preseganje skladnosti s ciljem specifičnih emisij v enem letu izravnavajo s premajhno uspešnostjo v drugem letu.
- (26) Da bi spodbudili zgodnje doseganje zmanjšanja, bi moral imeti proizvajalec, katerega povprečne specifične emisije so pod krivuljo zmanjševanja emisij, opredeljeno z referenčnimi emisijami [...] in ciljem za leto 2025, možnost, da navedene emisijske olajšave prenese za namen skladnosti s ciljem za leto 2025. Podobno bi moral imeti proizvajalec, katerega povprečne specifične emisije so pod krivuljo zmanjševanja emisij od cilja za leto 2025 do cilja, veljavnega od leta 2030 dalje, možnost, da prenese navedene emisijske olajšave za namen skladnosti s cilji v obdobju od 1. julija 2025 do 30. junija 2030.
- (27) V primeru neskladnosti s ciljem specifičnih emisij v katerem koli 12-mesečnem obdobju od 1. julija 2025 do 30. junija 2030 bi moral imeti proizvajalec tudi možnost, da pridobi omejeni emisijski dolg. Ves morebitni preostali emisijski dolg pa bi morali proizvajalci poravnati do 30. junija 2030.
- (28) Emisijske olajšave in dolgovi bi se morali upoštevati samo za določanje skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij in ne kot sredstva, ki so prenosljiva ali za katera veljajo fiskalni ukrepi.
- (29) Komisija bi morala naložiti finančno kazen v obliki premije za presežne emisije, kadar se ob upoštevanju emisijskih olajšav in dolgov ugotovi, da ima proizvajalec presežne emisije. Da bi proizvajalcem zagotovili zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, bi morala premija presežati povprečne mejne stroške tehnologij, potrebnih za doseganje ciljev. Premija bi se morala šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije. Metodologija za zbiranje premij bi morala biti določena z izvedbenim aktom ob upoštevanju metodologije, sprejete na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009.

- (30) Za zagotovitev doseganja ciljev iz te uredbe je potreben trden mehanizem za doseganje skladnosti. Obveznosti, naložene proizvajalcem, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) 2018/956, in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti z navedeno obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe.
- (31) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da so emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi skladne z vrednostmi, ki so določene na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. 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 težkih vozil v uporabi.
- (32) Da bi Komisija lahko sprejela take ukrepe, bi morala imeti pooblastila za pripravo in izvedbo postopka za preverjanje skladnosti emisij CO₂ iz težkih vozil, danih na trg, v prometu. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 595/2009 spremeniti.
- (33) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri zmanjševanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti metodologije, ki se uporablja za določanje emisij CO₂. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)¹⁵ glede lahkih vozil je primerno, da se tudi v primeru težkih vozil vzpostavi mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki so določene na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev razpoložljivosti takih podatkov javnosti ter po potrebi razviti postopke za opredelitev in zbiranje podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje.

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

- (34) Leta 2022 bi morala Komisija oceniti učinkovitost standardov glede emisij CO₂, ki so določeni v tej uredbi, in zlasti raven zmanjšanja, ki naj bi bila dosežena do leta 2030, načine, ki bi morali biti na voljo, da se doseže ali preseže navedeni cilj, ter določitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za druge tipe težkih vozil, kot so manjši tovornjaki, avtobusi in priklopniki. Navedena ocena bi morala, izključno za namen te uredbe, vključevati tudi preudarke o težkih vozilih in kombinacijah vozil ter pri tem upoštevati [...] mase in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, **denimo modularne in intermodalne koncepte, hkrati pa oceniti morebitne vidike varnosti in učinkovitosti prevoza, intermodalne, okoljske, infrastrukturne in povratne učinke ter geografski položaj držav članic.**
- (35) Da bi zagotovili nadaljnjo reprezentativnost in najnovejše stanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, se morajo v tej uredbi odražati spremembe Uredbe (ES) št. 595/2009 in njene izvedbene zakonodaje, ki vpliva na navedene vrednosti. V ta namen bi morala imeti Komisija pooblastila, da določi metodologijo za opredelitev reprezentativnega težkega vozila za vsako podskupino vozil, na podlagi katere bi se morale ocenjevati spremembe specifičnih emisij CO₂.
- (36) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, določena v členih 8(3), 9(3), 11(3) in 12(2). Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶.

¹⁶ 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).

- (37) Zaradi sprememb ali dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte zaradi prilagoditve referenčnih emisij CO₂ [...] ter spremembe prilog [...] k tej uredbi glede nekaterih tehničnih parametrov, vključno s ponderji profilov namembnosti, koristnih tovorov in letnih kilometrin ter faktorji prilagoditve koristnega tovora. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016¹⁷. Zlasti zaradi zagotovitve enakovrednega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet vse dokumente prejeti sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično udeleževati sestankov strokovnih skupin Komisije, na katerih se obravnava priprava delegiranih aktov.
- (38) Ker cilja te uredbe, tj. določitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja –

¹⁷ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1
Vsebina in cilji

V tej uredbi so z namenom prispevanja k uresničevanju cilja Unije, da v sektorjih, zajetih v členu 2 Uredbe (EU) 2018/842, zmanjša svoje emisije toplogrednih plinov v letu 2030 za 30 % pod ravni iz leta 2005, in dosege ciljev iz Pariškega sporazuma ter zaradi zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga določeni standardi emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, pri čemer se specifične emisije CO₂ iz voznega parka novih težkih vozil Unije v primerjavi z referenčnimi emisijami CO₂ zmanjšajo:

- (a) za poročevalska obdobja leta 2025 in pozneje za 15 %;
- (b) za poročevalska obdobja leta 2030 in pozneje za najmanj 30 %, če se to potrdi na podlagi pregleda, predvidenega v členu 13.

Referenčne emisije CO₂ temeljijo na podatkih o spremljanju [...], sporočenih na podlagi Uredbe (EU) 2018/956 za obdobje od 1. julija 2019 do 30. junija 2020 (v nadaljnjem besedilu: referenčno obdobje), razen za delovna vozila, in se izračunajo v skladu s točko 3 Priloge I.

Člen 2
Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za nova vozila kategorij N2 in N3, ki izpolnjujejo naslednje značilnosti:
 - (a) tovornjaki s togo konstrukcijo z osno konfiguracijo 4x2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila, ki presega 16 ton;
 - (b) tovornjaki s togo konstrukcijo z osno konfiguracijo 6x2;

- (c) vlečna vozila z osno konfiguracijo 4x2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila, ki presega 16 ton;
- (d) vlečna vozila z osno konfiguracijo 6x2.

Ta uredba se za namene člena 5 in točke 2.3 Priloge I uporablja tudi za [...] vozila kategorije N, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d).

Navedene kategorije vozil se nanašajo na kategorije vozil, opredeljene v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁸.

2. Vozila iz odstavka 1 se za namene te uredbe štejejo za nova težka vozila v danem 12-mesečnem obdobju, ki se začne 1. julija, če so v navedenem obdobju prvič registrirana v Uniji in niso bila predhodno registrirana zunaj nje.

Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Unije, opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.

3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme poseben postopek za identifikacijo vozil, ki so certificirana kot delovna vozila na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov, niso pa registrirana kot taka, in za upoštevanje teh vozil popravi letne povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca, začnši s poročevalskim obdobjem leta 2021 in za vsako naslednje poročevalsko obdobje. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

¹⁸ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

Člen 3
Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „referenčne emisije CO₂“ pomenijo povprečje specifičnih emisij v referenčnem obdobju iz člena 1 iz vseh novih težkih vozil v vsaki podskupini vozil, razen delovnih vozil, določeno v skladu s točko 3 Priloge I;
- (b) „specifične emisije“ pomenijo emisije CO₂ iz posameznega težkega vozila, določene v skladu s točko 2.1 Priloge I;
- (ba) „poročevalsko obdobje leta Y“ pomeni obdobje od 1. julija leta Y do 30. junija leta Y+1;
- (c) „povprečne specifične emisije“ pomenijo povprečje specifičnih emisij iz novih težkih vozil proizvajalca v danem poročevalskem obdobju, določene v skladu s točko 2.7 Priloge I;
- (d) „cilj specifičnih emisij“ pomeni cilj posameznega proizvajalca, izražen v g/tkm in določen letno za predhodno poročevalsko obdobje v skladu s točko 4 Priloge I;
- (e) „tovornjak s togo konstrukcijo“ pomeni tovornjak, ki ni zasnovan ali izdelan za vleko polpriklopnika;
- (f) „vlečno vozilo“ pomeni vlečno enoto, ki je zasnovana in izdelana izključno ali predvsem za vleko polpriklopnikov;
- (g) „podskupina vozil“ pomeni razvrstitev vozil, kot so opredeljena v točki 1 Priloge I, za katere je značilna vrsta skupnih in specifičnih tehničnih meril, primernih za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri navedenih vozilih;

- (h) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, [...] za katero so emisije CO₂ in poraba goriva v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi določeni samo za profile namembnosti, ki niso opredeljeni v točki 2.1 Priloge I k tej uredbi;
- (i) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je odgovorna za predložitev podatkov v zvezi z novimi težkimi vozili na podlagi člena 5 Uredbe (EU) 2018/956, ali – v primeru brezemisijskih težkih vozil – fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije za celotno vozilo ali posamezne odobritve v skladu z Direktivo 2007/46/ES ter za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
- (j) „brezemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem z emisijami, manjšimi od 1 g CO₂/kWh, kot je določeno na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov, ali manjšimi od 1 g CO₂/km, kot je določeno na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007 in njenih izvedbenih ukrepov.
- (k) „nizkoemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂, manjšimi od 350 g CO₂/km, kot je določeno na podlagi točke 2.1 Priloge I;
- (l) „profil namembnosti“ pomeni kombinacijo cikla ciljne hitrosti, vrednosti koristnega tovora, konfiguracije karoserije ali priklopnika in po potrebi drugih parametrov, ki odražajo posebno uporabo vozila, na podlagi katere se določijo uradne emisije CO₂ in poraba goriva pri težkem vozilu;
- (m) „cikel ciljne hitrosti“ pomeni opis hitrosti vozila, ki jo želi voznik doseči ali na katero je omejen s prometnimi razmerami, kot funkcija razdalje, ki jo zajema potovanje;
- (n) „koristni tovor“ pomeni teža blaga ali oseb, ki jih vozilo prepelje v različnih razmerah.

Člen 4
Povprečne specifične emisije proizvajalca

Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm za predhodno poročevalsko obdobje ob upoštevanju:

- (a) podatkov, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) 2018/956 za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, razen za delovna vozila;
- (b) brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja, določenega v skladu s členom 5.

Povprečne specifične emisije se izračunajo v skladu s točko 2.7 Priloge I.

Člen 5
Brezemisijška in nizkoemisijška težka vozila

1. Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi brezemisijški in nizkoemisijški faktor iz člena 4(b) za predhodno poročevalsko obdobje.

Pri brezemisijškem in nizkoemisijškem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz brezemisijških in nizkoemisijških težkih vozil v voznem parku proizvajalca v posameznem poročevalskem obdobju, vključno z brezemisijškimi vozili kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1) ter brezemisijškimi in nizkoemisijškimi delovnimi vozili.

Brezemisijški in nizkoemisijški faktor se izračunata v skladu s točko 2.3 Priloge I.

2. Za namen odstavka 1 se brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila upoštevajo, kot sledi:
 - (a) brezemisijsko težko vozilo se upošteva kot dve vozili;
 - (b) nizkoemisijsko težko vozilo se upošteva kot do dve vozili v skladu s funkcijo njegovih specifičnih emisij CO₂ in mejne vrednosti emisij 350 g CO₂/km.
3. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih težkih vozil kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1) k navedenemu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 1,5 %.

Člen 6

[...] Cilj specifičnih emisij proizvajalca

Komisija od 1. julija 2026 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi cilj specifičnih emisij za predhodno poročevalsko obdobje. Cilj specifičnih emisij je vsota naslednjih vrednosti iz vseh podskupin vozil:

- (a) cilja zmanjšanja emisij CO₂ iz člena 1(a) ali (b), kot je ustrezno;
- (b) referenčnih emisij CO₂;
- (c) deleža vozil proizvajalca v vsaki podskupini vozil;
- (d) utežnih faktorjev letne kilometrine in koristnega tovora, uporabljenih v vsaki podskupini.

Cilj specifičnih emisij se izračuna v skladu s točko 4 Priloge I.

Člen 7
Emisijske olajšave in dolgovi

1. Pri določanju skladnosti proizvajalca z njegovimi cilji specifičnih emisij v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2029 se upoštevajo njegove emisijske olajšave ali dolgovi, ki ustrezajo številu novih težkih vozil proizvajalca, razen delovnih vozil, v poročevalskem obdobju, pomnoženem z razliko med:
- (a) krivuljo zmanjševanja emisij CO₂ iz odstavka 2 in povprečnimi specifičnimi emisijami proizvajalca, če je razlika pozitivna („emisijske olajšave“);
 - (b) povprečnimi specifičnimi emisijami in ciljem specifičnih emisij proizvajalca, če je navedena razlika pozitivna („emisijski dolgovi“).

Emisijske olajšave se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2019 do 2029. Vendar se olajšave, pridobljene v poročevalskih obdobjih let od 2019 do 2024, upoštevajo zgolj pri določanju skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij v poročevalskem obdobju leta 2025.

Emisijski dolgovi se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2029, vendar skupni dolg ne sme preseči 5 % cilja specifičnih emisij proizvajalca v poročevalskem obdobju leta 2025, pomnoženega s številom težkih vozil proizvajalca v navedenem obdobju („mejna vrednost emisijskih dolgov“).

Emisijske olajšave in dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2028, se prenesejo, kadar je mogoče, iz enega poročevalskega obdobja v naslednje do poročevalskega obdobja leta 2029, ko se poravnajo morebitni preostali emisijski dolgovi.

2. Krivulja zmanjševanja emisij CO₂ [...] se za vsakega proizvajalca določi v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi krivulje linearnega zmanjševanja od referenčnih emisij CO₂ iz drugega odstavka člena 1 do cilja, ki je za poročevalsko obdobje leta 2025 določen v točki (a) prvega odstavka navedenega člena, ter od cilja za poročevalsko obdobje leta 2025 do cilja, ki velja od poročevalskega obdobja leta 2030 dalje.

Člen 8

Skladnost s cilji specifičnih emisij

1. Kadar se ugotovi, da ima proizvajalec v danem poročevalskem obdobju od leta 2025 dalje presežne emisije na podlagi odstavka 2, Komisija naloži premijo za presežne emisije, izračunano po naslednji formuli:
- (premija za presežne emisije) = (presežne emisije x 6 800 EUR/g CO₂/tkm).
2. Za proizvajalca se šteje, da ima presežne emisije v katerem koli od naslednjih primerov:
- (a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju v letih 2025 do 2028 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1);
 - (b) kadar v poročevalskem obdobju leta 2029 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega vrednost nič;
 - (c) kadar od poročevalskega obdobja leta 2030 dalje povprečne specifične emisije proizvajalca presegajo njegov cilj specifičnih emisij.

Presežne emisije v danem poročevalskem obdobju se izračunajo v skladu s točko 6 Priloge I.

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 14(2).

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

Člen 9

Preverjanje podatkov o spremljanju

1. Homologacijski organi nemudoma obvestijo Komisijo o odstopanjih, ki so bila odkrita pri emisijah CO₂ iz težkih vozil v prometu pri preverjanjih v skladu s postopkom iz [člena 5(4)(l)] Uredbe (ES) št. 595/2009, v primerjavi z vrednostmi, navedenimi v certifikatu o skladnosti ali dokumentaciji za stranke.
2. Komisija navedena odstopanja upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca.
3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje takih odstopanj in za njihovo upoštevanje pri izračunu povprečnih specifičnih emisij. Navedeni [...] izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Člen 9a

Ocena referenčnih emisij CO₂

Komisija z izvedbenimi akti sprejme postopek za oceno in po potrebi popravek referenčnih emisij CO₂, s čimer zagotovi, da predstavljajo reprezentativno podlago za izračun ciljev emisij za celotni vozni park EU. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Člen 10

Objava podatkov in dosežkov proizvajalcev

1. Komisija z izvedbenimi akti, ki se sprejmejo do 30. aprila vsako leto, objavi seznam, v katerem so navedeni:
 - (a) od 1. julija 2020 dalje za vsakega proizvajalca njegove povprečne specifične emisije CO₂ iz člena 4 v predhodnem poročevalskem obdobju;
 - (b) od 1. julija 2020 dalje za vsakega proizvajalca brezemisijski in nizkoemisijski faktor iz člena 5 v predhodnem poročevalskem obdobju;
 - (c) od 1. julija 2026 dalje za vsakega proizvajalca njegov cilj specifičnih emisij iz člena 6 za predhodno poročevalsko obdobje;
 - (d) od 1. julija 2020 do 30. junija 2031 za vsakega proizvajalca njegova krivulja zmanjševanja CO₂ in emisijske olajšave ter od 1. julija 2026 dalje njegovi emisijski dolgovi v predhodnem poročevalskem obdobju, navedeni v členu 7;
 - (e) od 1. julija 2026 dalje za vsakega proizvajalca njegove presežne emisije iz člena 8 v predhodnem poročevalskem obdobju;
 - (f) od 1. julija 2020 dalje povprečje specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, registriranih v Uniji v predhodnem poročevalskem obdobju.

Seznam, ki se objavi do 30. aprila 2021, vključuje referenčne emisije CO₂ iz člena 1.

2. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 15, da se referenčne emisije CO₂ iz odstavka 1 tega člena prilagodijo v skladu z naslednjim:

- (a) kadar se ponderji profila namembnosti ali vrednosti koristnega tovora prilagodijo na podlagi člena 12(1)(b) ali (c), v skladu s postopkom iz točke 1 Priloge II;
- (b) kadar se prilagoditveni faktorji določijo na podlagi člena 12(2) z uporabo navedenih prilagoditvenih faktorjev na referenčnih emisijah CO₂.

Komisija objavi prilagojene vrednosti referenčnih emisij CO₂ in navedene vrednosti uporabi za izračun ciljev specifičnih emisij proizvajalca, ki se uporabljajo v poročevalskih obdobjih od datuma začetka uporabe delegiranih aktov, ki prilagajajo vrednosti.

Člen 11

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

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določenih v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009. Zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se reprezentativnost sčasoma razvija.
2. V ta namen Komisija zagotovi, da so ji od 1. januarja 2021 dalje – bodisi s strani proizvajalcev ali nacionalnih organov bodisi prek neposrednega prenosa podatkov iz vozil – redno na voljo vsaj naslednji parametri v zvezi z dejanskimi vrednostmi emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih:
 - (a) identifikacijska številka vozila;
 - (b) porabljeno gorivo in/ali električna energija;
 - (c) skupna prevožena razdalja;

(d) koristni tovor;

(e) za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem porabljeno gorivo in električna energija ter prevožena razdalja glede na različne vrste pogona.

Komisija obdela prejete podatke, ki jih uporabi za oblikovanje zbirke anonimiziranih in zbirnih podatkov za namene iz odstavka 1. Identifikacijske številke vozila se uporabijo zgolj za obdelavo podatkov in se ne smejo hraniti dlje, kot je potrebno za navedeni namen.

3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopku zbiranja in obdelave podatkov za ukrepe iz odstavka [...] 2 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Člen 12 Prilagoditve prilog I in II

1. Zaradi zagotovitve, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovornega prometa, je Komisija pooblaščen, da v skladu s členom 15 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:
- (a) navedb za tip kabine in moč motorja iz tabele 1 Priloge I ter opredelitev „spalne kabine“ in „dnevne kabine“ v navedeni tabeli;
 - (b) ponderjev profila namembnosti iz tabele 2 Priloge I;
 - (c) vrednosti koristnega tovora iz tabele 3 Priloge I in faktorjev prilagoditve koristnega tovora iz tabele 1 Priloge II;
 - (d) vrednosti letnih kilometrin iz tabele 4 Priloge I.

2. Kadar se homologacijski postopki, določeni v Uredbi (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih aktih, spremenijo z drugimi spremembami, kot so spremembe iz odstavka 1(b) in (c), tako da se raven emisij CO₂ iz reprezentativnih vozil, opredeljena na podlagi tega odstavka, poveča ali zmanjša za več kot 5 g CO₂/km, Komisija v skladu s členom 10(2)(b) uporabi prilagoditev referenčnih emisij CO₂ iz člena 10(1), ki se izračuna po formuli iz točke 2 Priloge II.
3. Komisija z izvedbenimi akti [...] določi metodologijo za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil podskupine vozil, vključno z njihovimi statističnimi ponderji, na podlagi katerih se določi prilagoditev iz odstavka 2 tega člena, ob upoštevanju podatkov o spremljanju, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) 2018/956, in tehničnih značilnosti vozil, navedenih v členu 12(1) Uredbe (EU) 2017/2400. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Člen 13 *Pregled in poročanje*

Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, cilju zmanjšanja CO₂, ki se uporablja od leta 2030 [...], določitvi ciljev zmanjšanja CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki, ter o uvedbi zavezujočih ciljev zmanjšanja emisij za težka vozila za leto 2035 in naprej ter leto 2040 in naprej. Navedeno poročilo vključuje tudi oceno učinkovitosti načinov, zlasti v zvezi s sistemom olajšav za CO₂, ter ustreznost podaljšanja uporabe navedenih načinov v letu 2030 in po njem. V poročilu bi bilo poleg tega treba oceniti tudi načine, kar zadeva brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES¹⁹, [...] da bi od leta 2025 dalje nadomestili sistem olajšav, predviden v členu 5, z mehanizmom spodbud, ki bi temeljil na določitvi ustreznih referenčnih vrednosti za letne prodaje brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil. Tej oceni se po potrebi priloži predlog za spremembo te uredbe.

¹⁹ Direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU.

Člen 14
Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen z Uredbo (EU) .../2018 [upravljanje]. Navedeni 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.
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.

Člen 15
Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 10(2) in 12(1) se na Komisijo prenese za [...] obdobje petih let od datuma začetka veljavnosti te uredbe. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred iztekom vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz členov 10(2) in 12(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje [...].
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 10(2) in členom 12(1), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 16
Sprememba Uredbe (ES) št. 595/2009

[...] Člen 5(4) Uredbe (ES) št. 595/2009 se spremeni:

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

„(e) emisije CO₂, porabo goriva, porabo električne energije in doseg vozila na električni pogon;“;

(b) dodata se naslednji točki (l) in (m):

„(l) postopek za preverjanje na podlagi primernih in reprezentativnih vzorcev, ali so vozila, ki so bila registrirana in so se začela uporabljati, skladna z emisijami CO₂, porabo goriva, porabo električne energije in dosegom vozila na električni pogon, določenimi na podlagi te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov;“

(m) merjenje in beleženje (v vozilih) porabe goriva in električne energije motornih vozil ter koristnega tovora in kilometrine motornih vozil in priklopnikov.“

Člen 16a

Sprememba Uredbe (EU) 2018/956 (spremljanje in poročanje v zvezi s težkimi vozili)

Uredba (EU) 2018/956 se spremeni:

(a) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (ES) št. 595/2009 in [Uredbe o standardih glede emisij CO2 za težka vozila].“;

(b) odstavek 1 člena 4 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice od 1. januarja 2019 dalje spremljajo podatke, ki so opredeljeni v delu A Priloge I, o novih težkih vozilih, prvič registriranih v Uniji.

Pristojni organi držav članic do 30. septembra vsakega leta, začevši z letom 2020, Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge II sporočajo te podatke v zvezi s predhodnim poročevalskim obdobjem, ki traja od 1. julija do 30. junija.

Kar zadeva leto 2019, podatki, sporočeni 30. septembra 2020, zajemajo podatke, ki so se spremljali od 1. januarja 2019 do 30. junija 2020.

Podatki, ki se nanašajo na nova težka vozila, ki so bila prej registrirana zunaj Unije, se ne spremljajo in sporočajo, razen če je bila ta registracija opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.“;

(c) odstavek 1 člena 5 se nadomesti z naslednjim:

„1. Z začetkom v letih, kakor so določena v točki 1 dela B Priloge I, proizvajalci težkih vozil spremljajo podatke, opredeljene v točki 2 dela B Priloge I, za vsako novo težko vozilo.

Proizvajalci težkih vozil do 30. septembra vsakega leta, z začetkom v letih, kakor so določena v točki 1 dela B Priloge I, Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge II sporočajo te podatke za vsako novo težko vozilo, katerega simulacija je bila izvedena v predhodnem poročevalskem obdobju, ki traja od 1. julija do 30. junija.

Kar zadeva leto 2019, proizvajalci sporočijo podatke za vsako novo težko vozilo, katerega simulacija je bila izvedena v obdobju od 1. januarja 2019 do 30. junija 2020.

Datum simulacije je datum, sporočen v skladu s podatkovnim vnosom 71 v točki 2 dela B Priloge I.“;

(d) odstavek 1 člena 10 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija do 30. aprila vsakega leta objavi letno poročilo s svojo analizo podatkov, ki so jih države članice in proizvajalci sporočili za predhodno poročevalsko obdobje.“;

(e) točka 3.2 Priloge II se nadomesti z naslednjim:

„3.2. Podatki, ki zadevajo težka vozila, registrirana v preteklem poročevalskem obdobju, in so shranjeni v registru, se vsako leto objavijo do 30. aprila, prvič leta 2021, z izjemo podatkovnih vnosov iz člena 6(1).“

Člen 16b

Sprememba Uredbe (ES) št. 661/2009

Uredba (ES) št. 661/2009 se spremeni:

(a) v členu 1 se doda naslednji odstavek 4:

„4. homologacijo novih vozil kategorije O, kar zadeva njihovo okoljsko učinkovitost.“;

(b) v členu 14(3) se dodata naslednji točki (c) in (d):

„(c) ukrepi za ocenjevanje učinkovitosti vozil kategorije O, kar zadeva njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva in porabo električne energije ter doseg motornih vozil na električni pogon;

(d) **tehnične zahteve za merjenje in beleženje (v vozilih) koristnega tovora vozil kategorije O.**“

Člen 17
Začetek veljavnosti

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

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Za Svet

Predsednik

Predsednik

PRILOGA I

Izračun povprečnih specifičnih emisij, cilja povprečnih specifičnih emisij in presežnih emisij

1. PODSKUPINE VOZIL

Vsako novo težko vozilo se razporedi v eno od podskupin iz tabele 1 v skladu z navedenimi pogoji.

Tabela 1 – Podskupine vozil (sg)

Težka vozila	Tip kabine	Moč motorja	Podskupina vozil (sg)
Tovornjaki s tego konstrukcijo z osno konfiguracijo 4x2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila > 16 ton	Vse	< 170 kW	4-UD
	Dnevna kabina	≥ 170 kW	4-RD
	Spalna kabina	≥ 170 kW in < 265 kW	
	Spalna kabina	≥ 265 kW	4-LH
Tovornjaki s tego konstrukcijo z osno konfiguracijo 6x2	Dnevna kabina	Vse	9-RD
	Spalna kabina		9-LH
Vlečna vozila z osno konfiguracijo 4x2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila > 16 ton	Dnevna kabina	Vse	5-RD
	Spalna kabina	< 265 kW	
	Spalna kabina	≥ 265 kW	5-LH
Vlečna vozila z osno konfiguracijo 6x2	Dnevna kabina	Vse	10-RD
	Spalna kabina		10-LH

„Spalna kabina“ pomeni vrsto kabine, ki ima za voznikom sedežem prostor, namenjen za spanje, kot je sporočeno v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

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

Če se novo težko vozilo ne more razporediti v podskupino vozil, ker niso na voljo informacije o tipu kabine ali moči motorja, se razporedi v podskupino za dolge razdalje (LH), ki ustreza tipu njegove šasije (tovornjak s togo konstrukcijo ali vlečno vozilo) in osni konfiguraciji (4x2 ali 6x2).

Kadar je novo težko vozilo razporejeno v podskupino 4-UD, vendar podatki o emisijah CO₂ v g/km niso na voljo v zvezi s profiloma namembnosti UDL ali UDR, kot sta opredeljena v tabeli 2 v točki 2.1, se novo težko vozilo razporedi v podskupino 4-RD.

2. IZRAČUN POVPREČNIH SPECIFIČNIH EMISIJ PROIZVAJALCA

2.1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km (CO_{2v}) iz novega težkega vozila *v*, razporejenega v podskupino *sg*, se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

pri čemer je/so:

$\sum mp$ vsota vseh profilov namembnosti *mp* iz tabele 2;

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

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v tabeli 2;

$CO_{2v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila *v*, določene za profil namembnosti *mp* in sporočene v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

Specifične emisije CO₂ iz brezemisijskega težkega vozila se nastavijo na 0 g CO₂/km.

Specifične emisije CO₂ iz delovnega vozila so povprečje emisij CO₂ v g/km, sporočeno v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

Tabela 2 – Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$)

Podskupina vozil <i>sg</i>	Profil namembnosti ¹ (<i>mp</i>)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Opredelitve profilov namembnosti

RDL	Regionalna dostava majhnega koristnega tovora
RDR	Regionalna dostava reprezentativnega koristnega tovora
LHL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje
LHR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolge razdalje
UDL	Mestna dostava majhnega koristnega tovora
UDR	Mestna dostava reprezentativnega koristnega tovora
REL	Regionalna dostava (EMS) majhnega koristnega tovora
RER	Regionalna dostava (EMS) reprezentativnega koristnega tovora
LEL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje (EMS)
LER	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolge razdalje (EMS)

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

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se izračunajo povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm ($avgCO2_{sg}$) iz vseh novih težkih vozil v podskupini sg po naslednji formuli:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

pri čemer je/so:

$\sum v$	vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg , razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a);
$CO2_v$	specifične emisije CO ₂ iz novega težkega vozila v , določene v skladu s točko 2.1;
V_{sg}	število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg , razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a);
PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini sg , kot je določen v točki 2.5.

2.3. Izračun brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja iz člena 5

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

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

pri čemer je:

V	število novih težkih vozil proizvajalca, razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a).
V_{conv}	število novih težkih vozil proizvajalca, razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a) ter brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil;
V_{zlev}	vsota V_{in} in V_{out} ,

pri čemer je/so:

- V_{in} = $\sum_v \square (1 + (1 - CO2_v/350))$
 $\sum_v \square$ vsota vseh novih brezemisijjskih in nizkoemisijjskih težkih vozil z značilnostmi iz člena 2(1)(a) do (d);
- $CO2_v$ specifične emisije CO₂ v g/km iz brezemisijjskih in nizkoemisijjskih težkih vozil v , določene v skladu s točko 2.1;
- V_{out} skupno število brezemisijjskih težkih vozil kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1), pomnoženo z 2 in z največ 1,5 % V_{conv} .

2.4. Izračun deleža vozil proizvajalca v podskupini

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

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

pri čemer je:

- V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini sg , razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a);
- V število novih težkih vozil proizvajalca, razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a).

2.5. Izračun povprečnih vrednosti koristnega tovora vseh vozil v podskupini

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

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

pri čemer je:

- \sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp
- $W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v tabeli 2 v točki 2.1;
- $PL_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, razporejena k vozilom v podskupini sg za profil namembnosti mp , kot je določeno v tabeli 3.

Tabela 3 – Vrednosti koristnega tovora $PL_{sg, mp}$ (v tonah)

Podskupina vozil sg	Profil namembnosti ¹ (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Glej opredelitve profilov namembnosti v tabeli 2 v točki 2.1.

2.6. Izračun ponderja kilometrine in koristnega tovora

Utežni faktor kilometrine in koristnega tovora (MPW_{sg}) v podskupini sg je opredeljen kot zmnožek letne kilometrine, določene v tabeli 4, in vrednosti koristnega tovora na podskupino, določene v tabeli 3 v točki 2.5, standardiziran na ustrezno vrednost za podskupino 5-LH, in se izračuna po naslednji formuli:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

pri čemer je:

AM_{sg} letna kilometrina, določena v tabeli 4 za vozila v ustrezni podskupini;

AM_{5-LH} letna kilometrina, določena za podskupino 5-LH v tabeli 4;

PL_{sg} kot je določen v točki 2.5;

PL_{5-LH} povprečna vrednost koristnega tovora za podskupino 5-LH, kot je določena v točki 2.5.

Tabela 4 – Letne kilometrine

Podskupine vozil sg	Letna kilometrina AM_{sg} (v km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca iz člena 4 v g/tkm

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se izračunajo povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm (CO_2) po naslednji formuli:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

pri čemer je:

$$\sum_{sg} \quad \text{vsota vseh podskupin;}$$

$ZLEV$ kot je določen v točki 2.3;

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

MPW_{sg} kot je določen v točki 2.6;

$avgCO_{2,sg}$ kot je določen v točki 2.2;

3. IZRAČUN REFERENČNIH EMISIJ CO₂ IZ ČLENA 1

Referenčne emisije CO₂ ($rCO_{2,sg}$) se izračunajo za vsako podskupino sg na podlagi vseh novih težkih vozil vseh proizvajalcev v referenčnem obdobju po naslednji formuli:

$$rCO_{2,sg} = \frac{\sum_v (CO_{2,v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

pri čemer je/so:

\sum_v vsota vseh novih težkih vozil, registriranih v referenčnem obdobju, v podskupini sg , razen vseh delovnih vozil v skladu z drugim pododstavkom člena 1;

$CO2_v$	specifične emisije CO ₂ iz vozila v, kot so določene v skladu s točko 2.1, po potrebi prilagojene na podlagi Priloge II;
rV_{sg}	število vseh novih težkih vozil, registriranih v <u>referenčnem obdobju</u> , v podskupini sg , razen vseh delovnih vozil v skladu z drugim pododstavkom člena 1;
PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini sg , kot je določen v točki 2.5.

4. IZRAČUN CILJA SPECIFIČNIH EMISIJ PROIZVAJALCA IZ ČLENA 6

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje od 1. julija 2025 dalje se izračuna cilj specifičnih emisij T po naslednji formuli:

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

pri čemer je:

\sum_{sg} vsota vseh podskupin;

$share_{sg}$ kot je določen v točki 4 oddelka 2;

MPW_{sg} kot je določen v točki 6 oddelka 2;

rf cilj zmanjšanja emisij CO₂ (v %), ki velja v specifičnem poročevalskem obdobju;

$rCO2_{sg}$ kot je določen v oddelku 3.

5. EMISIJSKE OLAJŠAVE IN DOLGOVI IZ ČLENA 7

5.1. Izračun krivulje zmanjševanja CO₂ za emisijske olajšave

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje let Y v obdobju od 2019 do 2030 se krivulja zmanjševanja emisij CO₂ (ET_Y) določi po naslednji formuli:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

pri čemer je:

$\sum_{sg} (...)$ vsota vseh podskupin;

$share_{sg}$ kot je določen v točki 4 oddelka 2;

MPW_{sg} kot je določen v točki 6 oddelka 2;

$rCO2_{sg}$ kot je določen v oddelku 3;

pri čemer je:

za poročevalska obdobja let Y od 2019 do 2025:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

in za poročevalska obdobja let Y od 2026 do 2030:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} in rf_{2030} sta cilja zmanjšanja emisij CO₂ (v %), ki veljata za poročevalska obdobja v letih [...] 2025 oziroma 2030.

5.2. Izračun emisijskih olajšav in dolgov za vsako poročevalsko obdobje

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje let Y v obdobju od 2019 do 2029 se izračunajo emisijske olajšave (cCO_{2Y}) in emisijski dolgovi (dCO_{2Y}) po naslednjih formulah:

če je $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{in}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

če je $CO_{2Y} > T_Y$ za leta od 2025 do 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{in}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

V vseh drugih primerih sta vrednosti dCO_{2Y} in cCO_{2Y} nastavljeni na 0,

pri čemer je/so:

ET_Y	emisijska krivulja proizvajalca v <u>poročevalskem obdobju</u> leta Y, določena v skladu s točko 5.1;
CO_{2Y}	povprečne specifične emisije v <u>poročevalskem obdobju</u> leta Y, določene v skladu s točko 2.7;
T_Y	cilj specifičnih emisij proizvajalca v <u>poročevalskem obdobju</u> leta Y, določen v skladu z oddelkom 4;
V_Y	število novih težkih vozil proizvajalca v <u>poročevalskem obdobju</u> leta Y, razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a).

5.3. Mejna vrednost emisijskega dolga

Za vsakega proizvajalca se mejna vrednost emisijskega dolga ($limCO_2$) določi po naslednji formuli:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

pri čemer je:

T_{2025} cilj specifičnih emisij proizvajalca v poročevalskem obdobju leta 2025, določen v skladu z oddelkom 4;

V_{2025} število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta 2025, razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a).

5.4. Emisijske olajšave, pridobljene pred letom 2025

Emisijski dolgovi, pridobljeni za poročevalsko obdobje leta 2025, se zmanjšajo za znesek ($redCO_2$), ki ustreza emisijskim olajšavam, pridobljenim pred tem poročevalskim obdobjem, kar se določi za vsakega proizvajalca po naslednji formuli:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2Y)$$

pri čemer je/so:

\min manjša od obeh vrednosti, navedenih v oklepaju;

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

dCO_{2025} emisijski dolgovi za poročevalsko obdobje leta 2025, kot so določeni v skladu s točko 5.2;

cCO_2Y emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta Y, določene v skladu s točko 5.2.

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

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje od leta 2025 dalje se presežne emisije ($exeCO_2Y$), če je vrednost pozitivna, določijo po naslednjih formulah:

Za poročevalsko obdobje leta 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_2Y - limCO_2$$

Za poročevalska obdobja let Y od 2026 do 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_I - redCO2 - limCO2$$

Za poročevalsko obdobje leta 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Za poročevalska obdobja let Y od leta 2030 dalje

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

pri čemer je/so:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ vsota v poročevalskih obdobjih let Y od 2019 do 2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ vsota v poročevalskih obdobjih let I od leta 2025 do leta Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ vsota v poročevalskih obdobjih let J od leta 2025 do leta (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ vsota v poročevalskih obdobjih let J od 2025 do 2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ vsota v poročevalskih obdobjih let I od 2025 do 2029;

$dCO2_Y$ emisijski dolgovi za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določeni v skladu s točko 5.2;

$cCO2_Y$ emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določene v skladu s točko 5.2;

$limCO2$ mejna vrednost emisijskega dolga, kot je določena v skladu s točko 5.3;

$redCO2$ zmanjšanje emisijskih dolgov za poročevalsko obdobje leta 2025, kot je določeno v skladu s točko 5.4.

V vseh drugih primerih se vrednost presežnih emisij $exeCO2_Y$ nastavi na 0.

PRILOGA II

Postopki prilagoditve

1. FAKTORJI PRILAGODITVE KORISTNEGA TOVORA IZ ČLENA 12(1)(C)

Ob upoštevanju določb iz člena 10(2)(a) se za namene izračuna referenčnih emisij CO₂ iz člena 1 uporabijo ponderji profila namembnosti in vrednosti koristnega tovora, ki se uporabljajo v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz člena 12(1)(c) za vsa nova težka vozila, emisije CO₂ v g/km iz težkega vozila *v*, določene za profil namembnosti *mp* iz tabele 2 v točki 2.1 Priloge I, pa se prilagodijo z naslednjo formulo:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PLa_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

pri čemer je/so:

sg podskupina, v katero spada vozilo *v*;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ iz vozila *v* v g/km, kot so določene za profil namembnosti *mp* in ki temeljijo na podatkih o spremljanju za [...] referenčno obdobje, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956;

$PL(\underline{RP})_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, ki se je pripisala vozilom *v* v podskupini *sg* za profil namembnosti *mp* v referenčnem obdobju v skladu s tabelo 3 v točki 2.5 Priloge I za namene priprave podatkov o spremljanju za [...] referenčno obdobje, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, pripisana vozilom *v* v podskupini *sg* za profil namembnosti *mp* v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz člena 12(1)(c) za vsa nova težka vozila, v skladu s tabelo 3 v točki 2.5 Priloge I;

$PLa_{sg,mp}$ faktor prilagoditve koristnega tovora, določen v tabeli 5.

Tabela 5 – Faktorji prilagoditve koristnega tovora $PLa_{sg,mp}$

$PLa_{sg,mp}$ (v 1/tonne)		Profili namembnosti mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podskupine vozil sg	4-UD	0,026	n.r.	0,015	n.r.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ Glej opredelitve profilov namembnosti v točki 1 oddelka 2 Priloge I.

2. PRILAGODITVENI FAKTORJI IZ ČLENA 10(2)(B)

Ob upoštevanju določb iz člena 10(2)(a) se za namene izračuna referenčnih emisij CO₂ iz člena 1 uporabijo ponderji profila namembnosti in vrednosti koristnega tovora, ki se uporabljajo v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz člena 12(1)(c) za vsa nova težka vozila, emisije CO₂ v g/km iz težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp iz tabele 2 v točki 2.1 Priloge I, pa se prilagodijo z naslednjo formulo:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2[...]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

pri čemer je/so:

\sum_r vsota vseh reprezentativnih vozil r za podskupino sg ;

sg podskupina, v katero spada vozilo v ;

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

$CO2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ iz vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp in ki temeljijo na podatkih o spremljanju za [...] referenčno obdobje, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956;

- $CO_2(RP)_{r,mp}$ specifične emisije CO₂ iz reprezentativnega vozila r v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi akti v referenčnem obdobju, ko je bil določen $CO_2(RP)_{v,mp}$;
- $CO_{2r,mp}$ specifične emisije CO₂ iz reprezentativnega vozila r , kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi akti v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz člena 12(2) za vsa nova težka vozila.

Reprezentativno vozilo se opredeli v skladu z metodologijo iz člena 12(3).
