

Bruselj, 16. februar 2023
(OR. en)

6421/23

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

**CODEC 188
CLIMA 75
ENV 132
TRANS 59
MI 111
PE 11**

INFORMATIVNI DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije – izid prve obravnave v Evropskem parlamentu (Strasbourg, 13.–16. februar 2023)

I. UVOD

V skladu z določbami člena 294 PDEU in Skupno izjavo o praktičnih ureditvah za postopek soodločanja¹ so se Svet, Evropski parlament in Komisija večkrat neformalno sestali, da bi dogovor o tej zadevi dosegli v prvi obravnavi.

V zvezi s tem je poročevalec Jan HUITEMA (RE, NL) v imenu Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI) predstavil sporazumni predlog spremembe (predlog spremembe 131) navedenega predloga uredbe. Dogovor o tem predlogu spremembe je bil dosežen na navedenih neformalnih sestankih.

Poleg tega je en predlog spremembe (predlog spremembe 132) vložila tudi skupina ID.

¹ UL C 145, 30.6.2007, str. 5.

II. GLASOVANJE

Poslanci in poslanke so na glasovanju na plenarnem zasedanju 14. februarja 2023 sprejeli sporazumni predlog spremembe (sprememba 131) navedenega predloga uredbe. Drugi predlogi sprememb niso bili sprejeti. Tako spremenjeni predlog Komisije predstavlja stališče Parlamenta v prvi obravnavi, ki je del zakonodajne resolucije iz priloge k temu dopisu².

Stališče Parlamenta odraža predhodni dogovor med institucijami, zato bi ga moral biti Svet pripravljen odobriti.

Akt bi bil nato sprejet v obliki, ki ustreza stališču Parlamenta.

² V različici stališča Parlamenta iz zakonodajne resolucije so spremembe predloga Komisije označene na naslednji način: deli, ki so bili besedilu Komisije dodani, so označeni s ***krepkim in poševnim tiskom***, znak „■“ pa označuje črtano besedilo.

P9_TA(2023)0039

Standardi za emisije CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 14. februarja 2023 o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Parlamentu in Svetu (COM(2021)0556),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C9-0322/2021),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju obrazloženega mnenja irskega senata v skladu s Protokolom št. 2 o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, v katerem izjavlja, da osnutek zakonodajnega akta ni v skladu z načelom subsidiarnosti,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 19. januarja 2022¹,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 27. januarja 2022²,
 - ob upoštevanju začasnega dogovora, ki ga je odobril pristojni odbor na podlagi člena 74(4) Poslovnika, in zaveze predstavnika Sveta v pismu z dne 16. novembra 2022, da bo odobril stališče Evropskega parlamenta v skladu s členom 294(4) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,
 - ob upoštevanju mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko ter Odbora za promet in turizem,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (A9-0150/2022),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju¹;

¹ UL C 194, 12.5.2022, str. 81.

² UL C 270, 13.7.2022, str. 38.

2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;
3. naroči svoji predsednici, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu, Komisiji in nacionalnim parlamentom.

¹ To stališče nadomesti spremembe, sprejete 8. junija 2022 (Sprejeta besedila, P9_TA(2022)0234).

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi 14. februarja 2023 z namenom sprejetja Uredbe (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

¹ UL C 194, 12.5.2022, str. 81.

² UL C 270, 13.7.2022, str. 38.

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne 14. februarja 2023.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pariški sporazum⁴, sprejet 12. decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum), je začel veljati 4. novembra 2016. Pogodbenice Pariškega sporazuma so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. ***Ta zaveza je bila okrepljena s sprejetjem Glasgowskega podnebnega pakta 13. novembra 2021 v okviru UNFCCC, v katerem Konferenca pogodbenic UNFCCC, ki ima vlogo zasedanja pogodbenic Pariškega sporazuma, priznava, da bodo vplivi podnebnih sprememb veliko manjši pri dvigu temperature za 1,5 °C v primerjavi z 2 °C, in se odločila, da si bo prizadevala za omejitve dviga temperature na 1,5 °C.***

- (2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor). ***Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 15. januarja 2020 o evropskem zelenem dogovoru⁵ pozval k potrebnemu prehodu na podnebno nevtralno družbo najpozneje do leta 2050, v resoluciji z dne 28. novembra 2019 o izrednih podnebnih in okoljskih razmerah pa je razglasil izredne podnebne in okoljske razmere⁶.*** Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.

⁴ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

⁵ UL C 270, 7.7.2021, str. 2.

⁶ UL C 232, 16.6.2021, str. 28.

- (3) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, **usmerjeno v preoblikovanje** Unije v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom **ter dinamičnimi industrijskimi panogami, ki bodo še naprej vodilne na svetu na svojem področju in svetovna gonilna sila inovacij, ob tem pa bodo zagotavljale visoko plačana kakovostna delovna mesta v Uniji.** Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred z okoljem povezanimi tveganji in vplivi. **V tem smislu se z osmim okoljskim akcijskim programom, ki se bo izvajal do leta 2030 in je določen v Sklepu (EU) 2022/591 Evropskega parlamenta in Sveta⁷, krepi cilj, ki je na pravičen in vključujoč način pospešiti zeleni prehod na podnebno nevtralno, trajnostno, z viri gospodarno, odporno in konkurenčno krožno gospodarstvo brez strupenih snovi, ki temelji na obnovljivih virih energije, ter varovati, obnoviti in izboljšati kakovost okolja, ob podpiranju in nadgradnji sklopa ukrepov in pobud, napovedanih v okviru evropskega zelenega dogovora.** Hkrati prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. **Poleg tega bo prehod različno vplival na regije Unije, predvsem na strukturno prikrajšane, oddaljene in najbolj oddaljene regije.** Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo prezrt.

⁷ Sklep (EU) 2022/591 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. aprila 2022 o splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2030 (UL L 114, 12.4.2022, str. 22).

- (4) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (5) Unija je cilj **zmanjšanja emisij na ničelno stopnjo najpozneje** do leta 2050 **in cilj doseganja negativnih emisij po tem**, vključila v zakonodajo s sprejetjem Uredbe (EU) **2021/1119** Evropskega parlamenta in Sveta⁸. Navedena uredba določa tudi zavezujoč cilj Unije za domače **zmanjšanje** neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) **za vsaj 55 %** do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (6) Vse gospodarske panoge, vključno s sektorjem cestnega prometa, naj bi prispevale k doseganju teh zmanjšanj emisij. **Prometni sektor je edini sektor, v katerem se emisije od leta 1990 povečujejo. V to je zajet cestni promet z lahкими in težkimi vozili, ki skupaj ustvarijo več kot 70 % vseh emisij v prometu. Da bi dosegli podnebno nevtralnost, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije v prometu za 90 %.**

⁸ Uredba (EU) **2021/1119** Evropskega parlamenta in Sveta z **dne 30. junija 2021** o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L **243**, **9.7.2021**, str. 1).

- (7) *Digitalni in zeleni prehod bi morala obravnavati tudi pomen socialne razsežnosti za zagotovitev, da je mobilnost cenovno ugodna in dostopna za vse, zlasti za vozače, ki nimajo dostopa do kakovostnega javnega prevoza ali drugih rešitev za mobilnost. Ambicioznejši standardi CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila naj bi pospešili uvajanje brezemisijских vozil, povečali njihovo cenovno dostopnost in poleg tega pospešili razogljičenje trga rabljenih vozil v vseh segmentih, kar bo potrošnikom z nizkimi in srednjimi dohodki prineslo večje koristi. Pri sprejemanju teh standardov je pomembno upoštevati tudi pomembne gospodarske in socialne posledice digitalnega in zelenega prehoda ter potrebo po zaščiti delovnih mest in ohranitvi konkurenčnosti industrije Unije.*
- (8) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za doseg splošnega cilja Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov *in zmanjšanja odvisnosti Unije od uvoženih fosilnih goriv. Bistveno je, da Komisija sodeluje z državami članicami in industrijskimi deležniki, da bi zavarovala dobavno verigo kritičnih surovin, potrebnih za brezemisijška in nizkoemisijška vozila. To bo podprlo tudi konkurenčnost industrije Unije in okrepilo strateško avtonomijo Unije.*

- (9) Da bi do leta 2030 dosegli zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta⁹ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen načrt za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, v katerih je razogljčenje zahtevnejše.
- (10) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečanje deleža brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka, **povečanja energetske varnosti in učinkovitosti ter s tem povezanih** prihrankov energije, pa tudi zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti avtomobilska vrednostna veriga Unije tudi vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ so pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za doseganje cilja, da brezemisijski postane celotni vozni park, so in ostajajo na voljo različne tehnologije. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, imajo lahko še naprej vlogo v načrtu prehoda. **V zvezi s tem je pomembno zagotoviti točne in popolne podatke o emisijskih vrednostih teh priključnih hibridnih električnih vozil.**

⁹ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

- (11) *Komisija bo po posvetovanju z deležniki pripravila predlog za registracijo, po letu 2035, vozil, ki v skladu s pravom Unije delujejo izključno na goriva, nevtralna glede emisij CO₂, zunaj področja uporabe standardov za vozni park in v skladu s ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.*
- (12) V zvezi s tem bi bilo treba od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in tudi za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki daje močan znak za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način.

(13) Tehnološke inovacije so osnovni pogoj za razogljičenje mobilnosti v Uniji, zato bi jih bilo treba podpirati. Znatna sredstva za inovacije v ekosistemu mobilnosti so že na voljo v različnih instrumentih financiranja Unije, zlasti programu Obzorje Evropa - okvirnem programu za raziskave in inovacije vzpostavljenem z Uredbo (EU) 2021/695 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰, InvestEU, vzpostavljenem z Uredbo (EU) 2021/523 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹, Evropskem skladu za regionalni razvoj, Kohezijskem skladu, skladu za inovacije, ustanovljenem z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹², ter mehanizmu za okrevanje in odpornost, vzpostavljenem z Uredbo (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta¹³. Unija in države članice bi si morale še naprej prizadevati za podporo javnih in zasebnih naložb v evropske raziskave in inovacije na področju avtomobilizma, tudi s pobudami, ki spodbujajo sinergije v avtomobilskem sektorju, kot je evropsko zavezništvo za baterije. Ta prizadevanja bodo skupaj z jasnimi regulativnimi signali podprla in spodbujala naložbene odločitve proizvajalcev, ohranila vodilni tehnološki položaj Evrope v tem sektorju, pomagala pri razvoju industrijske odličnosti na področju tehnologij prihodnosti v Uniji ter zagotovila dolgoročno trajnostnost in konkurenčnost njene industrijske baze.

¹⁰ Uredba (EU) 2021/695 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. aprila 2021 o vzpostavitvi okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa, določitev pravil za sodelovanje in razširjanje rezultatov ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1290/2013 in (EU) št. 1291/2013 (UL L 170, 12.5.2021, str. 1).

¹¹ Uredba (EU) 2021/523 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. marca 2021 o vzpostavitvi Programa InvestEU in spremembi Uredbe (EU) 2015/1017 (UL L 107, 26.3.2021, str. 30).

¹² 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 in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

¹³ Uredba (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. februarja 2021 o vzpostavitvi Mehanizma za okrevanje in odpornost (UL L 57, 18.2.2021, str. 17).

- (14) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO₂ bi morala spremljati strategija Unije za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinaša širitev proizvodnje brezemisijjskih vozil in s tem povezanih tehnologij, **pri čemer je treba upoštevati posebnosti vsake države članice**, potrebo po dodatnem usposabljanju in preusposabljanju delavcev v panogi ter gospodarsko diverzifikacijo in preoblikovanjem dejavnosti, **ob hkratnem ohranjanju zaposlitvenih ravni v avtomobilskem sektorju v Uniji. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti učinku, ki ga bo imel ta prehod na mikro, mala in srednja podjetja (MSP) vzdolž avtomobilske dobavne verige ter na prizadete regije in skupnosti, ki bi lahko bile ranljivejše zaradi prisotnosti intenzivne avtomobilske industrije.** Po potrebi bi bilo treba preučiti finančno podporo na ravni Unije in držav članic za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/1057 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴, Sklada za pravični prehod, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/1056 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵, sklada za inovacije, **Evropskega sklada za regionalni razvoj, Kohezijskega sklada**, mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira iz Uredbe Sveta (EU, Euratom) 2020/2093¹⁶ in Instrumenta Evropske unije za okrevanje, vzpostavljenega z Uredbo Sveta (EU) 2020/2094¹⁷, v skladu s pravili o državni pomoči, **in drugih razpoložljivih finančnih instrumentov, kot je Evropska investicijska banka.** Sporočilo Komisije z dne 18. februarja 2022 o smernicah o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 omogoča državam članicam, da podjetjem pomagajo razogljčiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru Sporočila Komisije z dne 5. maja 2021 o posodobitvi nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope („posodobljena nova industrijska strategija“). **Priporočilo Sveta z dne**

¹⁴ Uredba (EU) 2021/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1296/2013 (UL L 231, 30.6.2021, str. 21).

¹⁵ Uredba (EU) 2021/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Sklada za pravični prehod (UL L 231, 30.6.2021, str. 1).

¹⁶ Uredba Sveta (EU, Euratom) 2020/2093 z dne 17. decembra 2020 o določitvi večletnega finančnega okvira za obdobje 2021–2027 (UL L 433I, 22.12.2020, str. 11).

¹⁷ Uredba Sveta (EU) 2020/2094 z dne 14. decembra 2020 o vzpostavitvi Instrumenta Evropske unije za okrevanje v podporo okrevanju po krizi zaradi COVID-19 (UL L 433I, 22.12.2020, str. 23).

16. junija 2022¹⁸ je za države članice pomembno orodje za obravnavanje zaposlitvenih in socialnih vidikov pravičnega prehoda na podnebno nevtralnno gospodarstvo. Komisija bi morala preučiti nadaljnje možnosti za podporo navedenega prehoda in – natančneje – za ublažitev njegovih morebitnih negativnih učinkov na zaposlovanje v avtomobilskem sektorju.

¹⁸ Priporočilo Sveta 2022/C 243/04 z dne 16. junija 2022 o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnno (UL C 243, 27.6.2022, str. 35).

(15) Da bi opredelili vrzeli v financiranju pri zagotavljanju pravičnega prehoda v avtomobilski dobavni verigi, pri čemer bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP in regijam, ki jih bo prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo najbolj prizadel, bi morala Komisija do 31. decembra 2025, na datum predložitve prvega poročila o napredku in na podlagi tekočih pobud, kot sta načrt za prehod za ekosistem mobilnosti in Zveza avtomobilskih regij Odbora regij, v sodelovanju z državami članicami, regijami in lokalnimi organi ter vsemi ustreznimi deležniki, predložiti poročilo z analizo, v kateri bi opredelila take vrzeli v financiranju. Temu poročilu bi morali biti po potrebi priloženi predlogi za ustrezne finančne ukrepe za obravnavanje ugotovljenih potreb.

- (16) Nova posodobljena industrijska strategija predvideva, da se zeleni in digitalni načrti za prehod ustvarjajo v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V zvezi s tem bi bilo treba razviti načrt za prehod, ki bi zagotavljal, da se ekosistem mobilnosti prilagodi prehodu avtomobilske vrednostne verige, **med drugim z zagotavljanjem kontinuitete socialnega dialoga, ki vključuje sektor in njegove deležnike, ob popolni preglednosti.** Pri tem načrtu bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami. Prav tako bi moral temeljiti na sporočilu Komisije s 1. julija 2020 z naslovom „Evropski program znanj in spretnosti za trajnostno konkurenčnost, socialno pravičnost in odpornost“, ki vključuje pobude, kot je pakt za znanja in spretnosti, za mobilizacijo zasebnega sektorja in drugih deležnikov, da se dodatno usposobi in preusposobi evropska delovna sila v skladu z zelenim in digitalnim prehodom. V scenariju bi bilo treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na ravni Unije in držav članic za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijских vozil.

Napredek, dosežen pri tem celovitem načrtu za prehod za ekosistem mobilnosti, bi bilo treba spremljati vsaki dve leti v okviru poročila o napredku, ki ga predloži Komisija. To poročilo o napredku bi med drugim moralo obravnavati napredek pri uvajanju **brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, zlasti v segmentu lahkih gospodarskih vozil, ter ukrepe na ravni Unije, držav članic in lokalni ravni za olajšanje prehoda držav članic na brezemisijska lahka vozila, razvoj njihovih cen in energijske učinkovitosti**, uvedbo alternativnih goriv in napredek pri postavitvi **javne in zasebne polnilne in oskrbovalne** infrastrukture, kar je treba določiti v Uredbi Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva) **in prenovitvi Direktive 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹**, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo ter dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti, **zlasti v MSP**. Poročilo o napredku bi moralo temeljiti tudi na dvoletnih poročilih o napredku, ki jih države članice predložijo v skladu z uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se morala pri pripravi poročila o napredku, tudi pri rezultatih socialnega dialoga, posvetovati s socialnimi partnerji. Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot je proizvodnja električnega goriva z zajemanjem iz zraka, bi lahko, če bi se nadalje razvijale, ponudile možnosti za cenovno ugodno podnebno nevtralno mobilnost. Zato bi morala Komisija v svojem poročilu o napredku še naprej spremljati napredek na področju inovacij v panogi.

¹⁹ Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetske učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

- (17) *Da bi zaščitili okolje ter zdravje državljanov v vseh državah članicah, je pomembno tudi razogljčiti obstoječi vozni park. Trg rabljenih vozil povzroča tveganje prenosa emisij CO₂ in onesnaževanja zraka v manj gospodarsko razvite regije v Uniji. Za hitrejše zmanjšanje emisij obstoječega voznega parka in pospešitev prehoda na brezemisijski promet je izjemno pomembno spodbujati predelavo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem v akumulatorska električna vozila ali električna vozila s pogonom na gorivne celice, za kar je potrebno preučiti tudi, kako olajšati uvajanje takih rešitev v državah članicah.*
- (18) *Kot je navedeno v sporočilu Komisije z dne 18. maja 2022 z naslovom „Načrt REPOwerEU“, je za povečanje prihrankov energije in učinkovitosti v prometnem sektorju ter pospešitev prehoda na brezemisijska vozila pomembno povečati delež brezemisijskih vozil v javnih in službenih voznih parkih nad določeno velikostjo. V ta namen sporočilo Komisije z dne 18. oktobra 2022 z naslovom „Delovni program Komisije za leto 2023“ vključuje pobudo za ozelenitev voznih parkov podjetij. Komisija bi morala pri predlaganju navedene pobude zagotoviti enake konkurenčne pogoje in preprečiti razdrobljenost notranjega trga.*

- (19) *Za spodbujanje uvajanja vozil, ki porabijo manj energije, bi morala Komisija preučiti učinke določitve minimalnih pragov energijske učinkovitosti za nove brezemisijske osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki se dajo na trg Unije.*
- (20) *Cilje za celotni vozni park EU je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture v okviru Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva in prenovitve Direktive 2010/31/EU. Pri tem je pomembno, da se ohranijo in povečajo naložbe v vzpostavitev potrebne infrastrukture. Hkrati je izjemno pomembno zagotoviti hitro uvedbo energije iz obnovljivih virov, kot je določeno v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰.*

²⁰ *Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).*

- (21) Proizvajalcem bi bilo treba zagotoviti dovolj prožnosti, da sčasoma prilagodijo svoje vozne parke in da prehod na brezemisijška vozila upravljajo stroškovno učinkovito, **kar podpira njihovo konkurenčnost in pripravlja podlago za nadaljnje inovacije**. Zato je primerno, da se ohrani pristop zmanjševanja ciljnih ravni v petletnih korakih.
- (22) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijških vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/631. Zato bi bilo treba od 1. januarja 2030 opustiti mehanizem spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila. Do tega datuma in torej v tem desetletju bo mehanizem spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila še naprej podpiral uvedbo vozil z emisijami od 0 do 50 g CO₂/km, vključno z akumulatorskimi električnimi vozili, električnimi vozili s pogonom na gorivne celice, ki uporabljajo vodik, in priključnimi hibridnimi električnimi vozili. **Vendar bi bilo treba referenčne vrednosti za brezemisijška in nizkoemisijška vozila revidirati, da bi se upoštevalo hitrejšo uvajanje brezemisijških vozil na trg Unije**. Po 1. januarju 2030 se priključna hibridna električna vozila še naprej upoštevajo v ciljnih celotnega voznega parka EU, ki jih morajo proizvajalci doseči.

- (23) *Olajšave za ekološke inovacije, ki jih lahko uveljavlja proizvajalec, so trenutno omejene na 7 g CO₂/km. To zgornjo mejo bi bilo treba prilagoditi navzdol v skladu s ciljnim ravnmi, da se zagotovi uravnotežena raven te zgornje meje glede na povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev.*
- (24) Izvajanje standardov emisijskih vrednosti CO₂ je močno povezano s homologacijsko zakonodajo. Po razveljavitvi in nadomestitvi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta²¹ 1. septembra 2020 z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta²² je primerno, da se zagotovi doslednost med obema naboroma instrumentov za nadaljnjo uskladitev opredelitve pojmov in posodobitev sklicev v Uredbi (EU) 2019/631 na okvirno homologacijsko zakonodajo.

²¹ 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).

²² Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (25) Prizadevanja za zmanjšanje emisij, potrebna za doseg ciljev za celotni vozni park EU, so porazdeljena med proizvajalce z uporabo krivulje mejnih vrednosti, ki temelji na povprečni masi voznega parka EU novih vozil, in novega voznega parka proizvajalca. Čeprav je primerno ohraniti ta mehanizem, je treba preprečiti okoliščine, v katerih bi cilj specifičnih emisij zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU za proizvajalca postal negativen. Zato je treba pojasniti, da je treba v takih okoliščinah cilj emisij določiti na 0 g CO₂/km.

- (26) Vrednosti, uporabljene za izračun specifičnih ciljev emisij in povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca, temeljijo na podatkih, zabeleženih v homologacijski dokumentaciji in v certifikatih o skladnosti zadevnih vozil. Za zagotovitev učinkovitosti standardov emisijskih vrednosti CO₂ je bistveno, da so podatki, uporabljeni za te namene, pravilni. Če pa so v podatkih ugotovljene napake, na podlagi homologacijske zakonodaje morda ne bo mogoče popraviti homologacijske dokumentacije ali že izdanih certifikatov o skladnosti, če se podatki nanašajo na homologacije, ki so prenehale veljati. V takih primerih bi bilo treba Komisijo pooblastiti, da od ustreznih homologacijskih organov ali po potrebi od proizvajalcev zahteva, da izdajo izjavo o popravku, na podlagi katere je mogoče popraviti vrednosti, uporabljene za določanje učinkovitosti proizvajalca pri doseganju njegovih ciljev.
- (27) Poročanje o podatkih za vozila kategorij M₂ (avtobusi) in N₂ (srednje veliki tovornjaki) spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta²³, zato je primerno to zahtevo o poročanju črtati iz Uredbe (EU) 2019/631.

²³ Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

- (28) Zaradi povečanja globalnega cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in v izogib možnim učinkom izkrivljanja trga bi bilo treba zahteve po zmanjšanju uskladiti za vse proizvajalce, prisotne na trgu Unije, razen za tiste proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih vozil, registriranih v koledarskem letu. Možnost, da se proizvajalcem, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 osebnih avtomobilov ali 1 000 do 22 000 lahkih gospodarskih vozil, na novo registriranih v koledarskem letu, odobri odstopanje od njihovih ciljev specifičnih emisij, bi posledično morala prenehati veljati od 1. januarja **2036**.
- (29) Da bi zagotovili pravno jasnost in skladnost s sedanjo prakso, je primerno pojasniti, da je treba vrednosti M_0 in TM_0 prilagoditi z delegiranimi akti, ki spreminjajo Prilogo I k Uredbi (EU) 2019/631 namesto z delegiranim aktom, ki dopolnjuje navedeno uredbo.
- (30) Napredek, dosežen na podlagi Uredbe (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, bi bilo treba pregledati leta 2026. Pri tem pregledu bi bilo treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava dvoletno poročilo.

- (31) *Več držav članic je napovedalo načrte za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil z določitvijo datuma za postopno odpravo emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil pred letom 2035. Komisija bi morala opredeliti možnosti za olajšanje tega prehoda in razmisliti o potrebi po dodatnih ukrepih v skladu s takimi načrti.*
- (32) Možnost dodelitve prihodkov od premij za presežne emisije v poseben sklad ali ustrezen program je bila ocenjena v skladu s členom 15(5) Uredbe (EU) 2019/631, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, čeprav avtomobilska panoga pri prehodu ne bi imela neposrednih koristi. Zato bi morali prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/631.
- (33) *Pomembno je, da se emisije CO₂ ocenjujejo na ravni Unije v celotnem življenjskem ciklu lahkih vozil. Komisija bi morala v ta namen razviti metodologijo za oceno in dosledno sporočanje podatkov o emisijah CO₂ v celotnem življenjskem ciklu lahkih vozil, ki se dajejo na trg Unije.*

- (34) Da bi se določila skupna metodologija Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil in da bi zagotovili, da se lahko izračun ciljev specifičnih emisij za proizvajalce, odgovorne za emisije CO₂ iz večstopenjskih lahkih gospodarskih vozil, prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v postopku za določanje emisij CO₂ in masa takih vozil, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi z dopolnitvijo Uredbe (EU) 2019/631 z določitvijo skupne metodologije Unije in po potrebi s spremembo formul za izračun iz dela B Priloge I k navedeni uredbi. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje²⁴. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

²⁴ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (35) Ker cilja te uredbe, in sicer okrepitev zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (36) Uredbo (EU) 2019/631 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) 2019/631 se spremeni:

(1) člen 1 se spremeni:

(a) odstavek 5 se spremeni:

(i) v točki (a) se vrednost „37,5 %“ nadomesti s „55 %“;

(ii) v točki (b) se vrednost „31 %“ nadomesti s „50 %“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

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

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

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

(c) odstavek 6 *se nadomesti z naslednjim:*

„6. V skladu s Prilogo I, del A, točka 6.3 oziroma Prilogo I, del B, točka 6.3 za delež brezemisijских in nizkoemisijских vozil od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 velja referenčna vrednost, enaka 25-odstotnemu deležu voznega parka novih osebnih avtomobilov oziroma 17-odstotnemu deležu voznega parka novih lahkih gospodarskih vozil.“;

(d) odstavek 7 se črta;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) v točki (a) se besedilo „Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES“ nadomesti z besedilom „členu 4(1), točka (a)(i), Uredbe (EU) 2018/858“;

(ii) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v členu 4(1), točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858 in ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila); v primeru brezemisijских vozil kategorije N z referenčno maso, ki presega 2 610 kg ali 2 840 kg, kakor je primerno, se bodo ta vozila od 1. januarja 2025 za namene te uredbe in brez poseganja v Uredbo (EU) 2018/858 in Uredbo (ES) št. 715/2007 štela za lahka gospodarska vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, če je referenčna masa presežena izključno zaradi mase sistema za shranjevanje energije.“;

(b) v odstavku 3 se besedilo „točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES“ nadomesti z besedilom „Priloga I, del A, točka 5, k Uredbi (EU) 2018/858“;

(3) v členu 3 se odstavek 1 spremeni:

(a) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„1. V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz Uredbe (EU) 2018/858.
Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:“;

(b) točke (b) do (g) ter (i) in (n) se črtajo;

(4) v členu 4(1) se doda naslednji pododstavek:

„Za namene prvega pododstavka, točka (c), kadar je cilj specifičnih emisij določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.3, ali Prilogo I, del B, točka 6.3, negativen, je cilj specifičnih emisij 0 g/km.“;

(5) člen 7 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„6a. Kadar Komisija ugotovi, da začasni podatki, ki so jih predložile države članice v skladu z odstavkom 2, ali podatki, ki so jih sporočili proizvajalci v skladu z odstavkom 5, temeljijo na napačnih podatkih v homologacijski dokumentaciji ali v certifikatih o skladnosti, Komisija obvesti homologacijski organ ali, po potrebi, proizvajalca ter od homologacijskega organa ali, po potrebi, proizvajalca zahteva, da izda izjavo o popravku, v kateri so navedeni popravljeni podatki. Izjava o popravku se predloži Komisiji, popravljeni podatki pa se uporabijo za spremembo začasnih izračunov v skladu z odstavkom 4.“;

(b) odstavka 10 in 11 se črtata;

(6) vstavi se naslednji člen:

„Člen 7a

Emisije CO₂ v življenjskem ciklu

- 1. Komisija najpozneje do 31. decembra 2025 objavi poročilo, v katerem določi metodologijo za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija to poročilo predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.***
- 2. Komisija do 31. decembra 2025 sprejme delegirane akte v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo skupne metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil ter dosledno sporočanje podatkov o njih.***
- 3. Proizvajalci lahko od 1. junija 2026 Komisiji prostovoljno predložijo podatke o emisijah CO₂ v življenjskem ciklu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil z uporabo metodologije iz odstavka 2.“;***

(7) člen 10 se spremeni:

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

„Lahko se odobri odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta **2035**, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;

(b) v odstavku 4 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„4. *Prošnjo za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s točkami 1 do 4 in 6.3 dela A Priloge I, lahko vloži za leta do vključno koledarskega leta 2028, proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji vsako koledarsko leto.*“;

(8) v členu 11 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„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 povprečnih specifičnih emisij CO₂ posameznega proizvajalca je lahko največ:

- 7 g CO₂/km do leta 2024;
- 6 g CO₂/km od leta 2025 do leta 2029;
- 4 g CO₂/km od leta 2030 do vključno leta 2034.

Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni to uredbo s tem, da prilagodi vrednosti zgornje meje iz tretjega pododstavka tega odstavka navzdol z učinkom od leta 2025 dalje, da se upošteva tehnološki razvoj in hkrati zagotovi uravnotežena raven zgornje meje glede na povprečne specifične emisije CO₂ posameznih proizvajalcev.“;

(9) v členu 12 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Za preprečitev, da bi se razkorak dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, še povečal, Komisija najpozneje do 1. junija 2023 oceni, kako bi lahko uporabili podatke o dejanski porabi goriva in energije, zbrane na podlagi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/392*, da bi zagotovili, da bodo vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali energije vozil, ugotovljene na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, dolgoročno odražale dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za vsakega proizvajalca.

Komisija spremlja in letno poroča o spremembah v razkoraku iz prvega pododstavka od leta 2021 dalje in takoj, ko je na voljo dovolj podatkov, najpozneje pa 31. decembra 2026 objavi poročilo, v katerem določi metodologijo za mehanizem za prilagajanje povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca od leta 2030 z uporabo dejanskih podatkov, zbranih na podlagi Izvedbene uredbe (EU) 2021/392, in oceni izvedljivost takšnega mehanizma.

Komisija poročilo predloži Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi skupaj s predlogi za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi za uvedbo takšnega mehanizma.

* *Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 z dne 4. marca 2021 o spremljanju in sporočanju podatkov v zvezi z emisijami CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi izvedbenih uredb Komisije (EU) št. 1014/2010, (EU) št. 293/2012, (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153 (UL L 77, 5.3.2021, str. 8).“;*

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

„Kadar podatkov v homologacijski dokumentaciji ni mogoče popraviti v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, pristojni homologacijski organ izda izjavo o popravku s popravljenimi podatki ter to izjavo predloži Komisiji in zadevnim strankam.“;

(11) v členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo Priloge I, kot je določeno v odstavku 1 tega člena.“;

(12) vstavi se naslednji člen:

„Člen 14a

Poročilo o napredku

1. Do 31. decembra 2025 in nato vsaki dve leti Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in oceni potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje *pravičnega* prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

2. V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050, kar vključuje:
- (a) *napredek pri* uvajanju brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, *zlasti v segmentu lahkih gospodarskih vozil, ter ukrepe na ravni Unije, držav članic in lokalni ravni za olajšanje prehoda držav članic na brezemisijska lahka vozila;*
 - (b) *napredek v zvezi z energijsko učinkovitostjo in cenovno dostopnostjo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil;*
 - (c) *učinke na potrošnike, zlasti na gospodinjstva z nizkimi in srednjimi dohodki, vključno s cenami električne energije;*
 - (d) *analizo trga rabljenih vozil;*
 - (e) *morebitni prispevek dodatnih ukrepov za znižanje povprečne starosti in s tem emisij voznega parka lahkih vozil v smislu prihrankov emisij CO₂, na primer ukrepov za podporo postopnemu opuščanju starejših vozil na socialno pravičen in okolju prijazen način;*

- (f) učinke na zaposlovanje v avtomobilskem sektorju, zlasti na mikro, mala in srednja podjetja (MSP), ter učinkovitost ukrepov za podporo preusposabljanju in dodatnemu usposabljanju delovne sile;*
- (g) učinkovitost obstoječih finančnih ukrepov in potrebo po nadaljnjem ukrepanju, vključno z ustreznimi finančnimi ukrepi, na ravni Unije, držav članic ali lokalni ravni, za zagotovitev pravičnega prehoda in ublažitev morebitnih negativnih socialno-ekonomskih učinkov, zlasti v najbolj prizadetih regijah in skupnostih;*
- (h) napredek v socialnem dialogu ter vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost;*
- (i) napredek pri vzpostavljanju javne in zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, vključno z napredkom na podlagi Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta in prenovitve Direktive 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta*;*

- (j) morebitni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv, *vključno s sintetičnimi gorivi*, k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti;
- (k) *emisije v življenjskem ciklu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg, kot so sporočene v skladu s členom 7a;*
- (l) učinek *te uredbe na doseganje ciljev držav članic iz Uredbe (EU) 2018/842 in prenovitve Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta* **.

3. *Komisija na datum predložitve prvega poročila o napredku iz odstavka 1 v sodelovanju z državami članicami in vsemi ustreznimi deležniki predloži tudi poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu, ki vključuje analizo, v kateri opredeli morebitne vrzeli v financiranju pri zagotavljanju pravičnega prehoda v avtomobilski dobavni verigi, pri čemer posebno pozornost nameni MSP in regijam, ki jih bo prehod najbolj prizadel. Temu poročilu se po potrebi priložijo predlogi ustreznih finančnih ukrepov za obravnavanje ugotovljenih potreb.*

* *Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetske učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).*

** *Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).“;*

(13) člen 15 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija leta **2026** na podlagi **dveh letnih** poročanj pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda. ***Komisija zlasti oceni napredek, dosežen v okviru te uredbe pri doseganju ciljev zmanjšanja iz člena 1(5a), pri čemer upošteva tehnološki razvoj, tudi v zvezi s priključnimi hibridnimi tehnologijami, ter pomen ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko mobilnost. Komisija na podlagi te ocene oceni potrebo po pregledu ciljev iz člena 1(5a). Komisija oceni tudi učinke določitve minimalnih pragov energijske učinkovitosti za nove brezemisijske osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki se dajo na trg Unije.***

Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe.“;

(b) odstavki 2 do 5 se črtajo;

(c) *odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:*

„6. Komisija do 31. decembra 2024 pregleda Direktivo 1999/94/ES, pri čemer upošteva, da je treba potrošnikom zagotoviti točne, zanesljive in primerljive informacije, ki vključujejo tudi dejanske razmere, o porabi goriva in energije, emisijah CO₂ in emisijah onesnaževal zraka za nove osebne avtomobile, ki se dajo na trg, ter oceni možnosti za uvedbo oznake o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Pregledu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.“;

(d) *doda se naslednji odstavek:*

„9. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni formule iz dela B Priloge I, kadar so takšne spremembe potrebne za upoštevanje postopka za večstopenjska vozila kategorije N₁, določenega v delu A Priloge III.“;

- (14) člen 17 se spremeni:
- (a) v odstavku 2 se sklicevanje na „člen 7(8), člen 10(8), četrti pododstavek člena 11(1), člen 13(4), člen 14(2) in člen 15(8)“ nadomesti z besedilom „člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2) ter člena 15(8) in (9)“;
 - (b) v odstavku 3 se sklicevanje na „člen 7(8), člen 10(8), četrti pododstavek člena 11(1), člen 13(4), člen 14(2) in člen 15(8)“ nadomesti z besedilom „člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2) ter člena 15(8) in (9)“;
 - (c) v odstavku 6 se sklicevanje na „člen 7(8), člen 10(8), četrti pododstavek člena 11(1), člen 13(4), člen 14(2) in člen 15(8)“ nadomesti z besedilom „člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2) ter člena 15(8) in (9)“;
- (15) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

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

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

V ...,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA

Priloga I k Uredbi (EU) 2019/631 se spremeni:

(1) del A se spremeni:

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

„Cilja za celotni vozni park EU od leta 2025 dalje“;

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

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

(c) doda se naslednja točka:

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

Cilj za celotni vozni park EU_{2035} = cilj za celotni vozni park $EU_{2021}(1 -$
faktor zmanjšanja $_{2035})$

pri čemer je:

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

faktor zmanjšanja $_{2035}$ opredeljen v členu 1(5a), točka (a).“;

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

„Referenčni cilji specifičnih emisij“;

(e) točka 6.2.2 se črta;

(f) točka 6.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2025 dalje

6.3.1 Cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029:

Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij · faktor ZLEV (Zero and Low Emission Vehicle – brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo),

pri čemer je:

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

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

pri čemer je:

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

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

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

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

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

- x je 25 % v letih 2025 do 2029.

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

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

pri čemer je:

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

a₂₀₃₀ $\frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park EU}_{2030}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$

pri čemer je:

a₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

6.3.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM – TM₀),

pri čemer je:

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

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park EU}_{2035}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$$

pri čemer je:

a₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

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

(2) del B se spremeni:

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

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

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

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

(c) doda se naslednja točka:

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

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

pri čemer je:

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

faktor zmanjšanja $_{2035}$ opredeljen v členu 1(5a), točka (b).“;

(d) točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.2 Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

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

pri čemer je:

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

α a_{2030} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , in a_{2021} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 ;

pri čemer je:

a_{2030} $\frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park EU}_{2030}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$

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

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“;

(e) doda se naslednja točka:

„6.2.3 Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

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

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2035} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;

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

pri čemer je:

$$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{cilj za celotni vozni park } EU_{2025}}$$

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

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“;

(f) točka 6.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.3. Cilji specifičnih emisij od leta 2025 dalje

6.3.1 Cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

Cilj specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – (θ_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅) · faktor ZLEV

pri čemer je:

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

θ_{cilji} povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.1, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;

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

pri čemer je:

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

$$ZLEV_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO}_2}{50} \right)$$

x je 17 % v letih 2025 do 2029.

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

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

pri čemer je:

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

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

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

6.3.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

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

pri čemer je:

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

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

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