

Bruselj, 1. april 2019
(OR. en)

7726/19

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0293(COD)

CODEC 742
CLIMA 88
ENV 325
TRANS 214
MI 281
PE 104

INFORMATIVNI DOPIS

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev) – izid prve obravnave v Evropskem parlamentu (Strasbourg, 25.–28. marec 2019)

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 neuradno sestali, da bi o tej zadevi dosegli dogovor v prvi obravnavi ter se tako izognili drugi obravnavi in spravnemu postopku.

¹ UL C 145, 30.6.2007, str. 5.

V zvezi s tem je poročevalka Miriam DALLI (S&D, MT) v imenu Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane predstavila sporazumni predlog spremembe (predlog spremembe 100) predloga uredbe. Dogovor o tem predlogu spremembe je bil dosežen na navedenih neuradnih sestankih.

Poleg tega je bila vložena izjava Komisije (predlog spremembe 101).

II. GLASOVANJE

Poslanci in poslanke so na glasovanju na plenarnem zasedanju 27. marca 2019 sprejeli sporazumno spremembo (sprememba 100) predloga uredbe in izjavo Komisije (sprememba 101). 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.

Standardi emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila *I**

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 27. marca 2019 o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Redni zakonodajni postopek – prenovitev)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2017)0676),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C8-0395/2017),
 - ob upoštevanju mnenja Odbora za pravne zadeve o predlagani pravni podlagi,
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 14. februarja 2018³,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju Medinstitucionalnega sporazuma z dne 28. novembra 2001 o bolj sistematičnem ponovnem sprejemu pravnih aktov⁴,
 - ob upoštevanju pisma Odbora za pravne zadeve z dne 3. maja 2018, naslovljenega na Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane v skladu s členom 104(3) Poslovnika,
 - ob upoštevanju začasnega dogovora, ki sta ga odobrila pristojna odbora v skladu s členom 69f(4) Poslovnika, in zaveze predstavnika Sveta v pismu z dne 16. januarja 2019, da bo odobril stališče Evropskega parlamenta v skladu s členom 294(4) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju členov 104 in 59 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane ter mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko in Odbora za promet in turizem (A8-0287/2018),
- A. ker po mnenju posvetovalne skupine pravnih služb Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije predlog ne predvideva bistvenih sprememb, razen tistih, ki so v njem opredeljene kot take, in

³ UL C 227, 28.6.2018, str. 52.

⁴ UL C 77, 28.3.2002, str. 1.

ker je ta predlog, kar zadeva kodifikacijo nespremenjenih določb prejšnjih obstoječih besedil skupaj z njihovimi spremembami, zgolj kodifikacija obstoječih besedil brez vsebinskih sprememb;

1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju in kakor je bilo prilagojeno v skladu s predlogi posvetovalne skupine pravnih služb Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije⁵;
2. se seznaja z izjavo Komisije, priloženo tej resoluciji;
3. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;
4. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

⁵ To stališče nadomesti spremembe, sprejete 3. oktobra 2018 (Sprejeta besedila, P8_TA(2018)0370).

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi dne 27. marca 2019 z namenom sprejetja Uredbe (EU) 2019/... Evropskega parlamenta in Sveta 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 (prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁶,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom⁷,

⁶ UL C 227, 28.6.2018, str. 52.

⁷ Stališče Evropskega parlamenta z dne 27. marca 2019.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ in Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁹ sta bili večkrat bistveno spremenjeni. Ker so potrebne nove spremembe, bi ju bilo treba zaradi jasnosti prenoviti.
- (2) Da bi omogočili dosleden in učinkovit prehod po prenovitvi in razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011, bi se morala ta uredba uporabljati od 1. januarja 2020. Vsekakor je primerno do leta 2024 ohraniti nespremenjene standarde emisijskih vrednosti CO₂ in načine za njihovo doseganje, kot je določeno v navedenih uredbah.
- (3) *V Pariškem sporazumu¹⁰ je med drugim določen dolgoročen cilj, skladen s ciljem o omejitvi dviga povprečne svetovne temperature na precej pod 2 °C nad predindustrijsko ravno in o nadaljevanju prizadevanj, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C nad predindustrijsko ravno. Zadnje znanstvene ugotovitve, ki jih je Medvladni odbor za podnebne spremembe (IPCC) vključil v svoje posebno poročilo o učinkih globalnega segrevanja za 1,5 °C nad predindustrijsko ravno in s tem povezanih globalnih usmeritvah glede emisij toplogrednih plinov, nedvoumno potrjujejo negativne posledice podnebnih sprememb. Iz navedenega posebnega poročila izhaja, da je zmanjšanje emisij v vseh sektorjih ključnega pomena za omejitev globalnega segrevanja.*

⁸ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

⁹ Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

¹⁰ **UL L 282, 19.10.2016, str. 4.**

- (4) ***Da bi prispevali k ciljem Pariškega sporazuma, je treba pospešiti preoblikovanje celotnega prometnega sektorja v smeri ničelnih emisij ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 28. novembra 2018 z naslovom „Čist planet za vse – Evropska strateška dolgoročna vizija za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtrarno gospodarstvo“, ki vsebuje pregled gospodarskih in družbenih sprememb, potrebnih v vseh gospodarskih in družbenih sektorjih, da bi do leta 2050 dosegli ničelne emisije toplogrednih plinov. Tudi emisije onesnaževal zraka v prometu, ki zelo škodijo našemu zdravju in okolju, je treba brez odlašanja izrazito zmanjšati. Emisije iz konvencionalnih vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem bo treba še naprej zmanjševati tudi po letu 2020. Do leta 2030 bo treba uvesti brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki bodo morala pridobiti znaten tržni delež. Po letu 2030 bo treba dodatno zmanjšati tudi emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.***
- (5) Komisija v sporočilih z dne 31. maja 2017 z naslovom „Evropa v gibanju – Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“ in z dne 8. novembra 2017 z naslovom „Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce“ poudarja, da so standardi emisijskih vrednosti CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila močno gonilo inovacij in učinkovitosti ter bodo prispevali h krepitvi konkurenčnosti avtomobilske industrije ter na tehnološko nevtralen način utrli pot brezemisijskim in nizkoemisijskim vozilom.

- (6) Ta uredba določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ s strani sektorja cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega cilja vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v vsem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, kot ga je potrdil Evropski svet v svojih sklepih z zasedanja 23. in 24. oktobra 2014 ter ki ga je Svet za okolje na zasedanju 6. marca 2015 odobril kot načrtovani nacionalno določeni prispevek Unije in njenih držav članic na podlagi Pariškega sporazuma.
- (7) ***Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ določa obveznosti za države članice, da do leta 2030 dosežejo cilj Unije, in sicer zmanjšanje njenih emisij toplogrednih plinov za 30 % pod ravnjo iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami, vzpostavljenega z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹². Velik del emisij v teh sektorjih nastane v cestnem prometu ■ . Poleg tega se emisije v cestnem prometu povečujejo in ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še povečevale, bodo ta povečanja še naprej spodkopavala zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.***

¹¹ ***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).***

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).

- (8) Evropski svet je v sklepih z dne 23. in 24. oktobra 2014 poudaril pomen zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in tveganj zaradi odvisnosti od fosilnih goriv v prometnem sektorju, in sicer s celovitim in tehnološko nevtralnim pristopom za spodbujanje zmanjšanja emisij in energijske učinkovitosti v prometu, za električni prevoz in obnovljive vire energije v prometu tudi po letu 2020.
- (9) Da bi potrošnikom v Uniji zagotovili zanesljivo, trajnostno, konkurenčno in cenovno dostopno oskrbo z energijo, je energijska učinkovitost, ki prispeva k zmernosti povpraševanja, ena od petih medsebojno dopolnjujočih se in tesno povezanih razsežnosti *iz sporočila Komisije z dne 25. februarja 2015 z naslovom „Okvirna strategija za trdno energetska unijo s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost“*. V tem *sporočilu* je navedeno, da morajo sicer vsi gospodarski sektorji sprejeti ukrepe za učinkovitejšo rabo energije, vendar pa ima promet ogromen potencial glede energijske učinkovitosti, ki se lahko izkoristi tudi z neprekinjenim prizadevanjem za zaostritev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila v perspektivi za leto 2030.

- (10) Pri oceni uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 v letu 2015 je bilo ugotovljeno, da sta relevantni, na splošno skladni ter da sta ustvarili znatne prihranke emisij, pri tem pa sta bili bolj stroškovno učinkoviti, kot je bilo sprva predvideno. Prav tako sta za Unijo ustvarili znatno dodano vrednost, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi. ***Vendar je koristi teh uredb spodkopala vse večja razlika med emisijami CO₂, merjenimi v okviru novega evropskega voznega cikla (NEDC), in emisijami CO₂ vozil pri vožnji v dejanskih razmerah.***
- (11) Zato je primerno uresničevati cilje uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 501/2011 z določitvijo novih ciljev za celotni vozni park EU glede zmanjšanja emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v obdobju do leta 2030. Pri opredelitvi ravni teh ciljev so bili upoštevani njihova učinkovitost pri doseganju stroškovno učinkovitega prispevka k zmanjšanju emisij v sektorjih, ki so zajeti z Uredbo (EU) 2018/842, do leta 2030, nastali stroški in prihranki za družbo, proizvajalce in uporabnike vozil ter njihove neposredne in posredne posledice za zaposlovanje, konkurenčnost in inovativnost ter posredne koristi v smislu zmanjšanja onesnaženosti zraka in zanesljivosti oskrbe z energijo. ***Glede na to, da sta tržni delež in posledično skupni prispevek emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov bistveno višja od tistih iz lahkih gospodarskih vozil, je primeren diferenciran pristop za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila.***

- (12) *Zagotoviti bi bilo treba družbeno sprejemljiv in pravičen prehod na brezemisijsko mobilnost. Zato je pomembno, da se upoštevajo družbeni učinki tega prehoda vzdolž celotne avtomobilske vrednostne verige in da se proaktivno obravnavajo posledice za zaposlovanje. Zato je treba razmisliti o ciljno usmerjenih programih na ravni Unije ter na nacionalni in regionalni ravni za preusposabljanje, dodatno usposabljanje in prerazporejanje delavcev, pa tudi o pobudah za izobraževanje in iskanje zaposlitve v prizadetih skupnostih in regijah, vse to pa v tesnem dialogu s socialnimi partnerji in pristojnimi organi. Kot del tega prehoda bi bilo treba okrepiti zaposlovanje žensk in enake možnosti v tem sektorju.*
- (13) *Uspešen prehod na brezemisijsko mobilnost zahteva celosten pristop in okolje, naklonjeno spodbujanju inovacij, Unija pa bi morala tudi ohraniti vodilni položaj na tehnološkem področju v tem sektorju. To vključuje javne in zasebne naložbe v raziskave in inovacije, povečanje ponudbe brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture, vključitev v energetske sisteme, pa tudi trajnostno dobavo materialov in trajnostno proizvodnjo ter ponovno uporabo in recikliranje baterij v Evropi. Za to je potrebno usklajeno ukrepanje na ravni Unije ter na nacionalni, regionalni in lokalni ravni.*

- (14) *V okviru izvajanja Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta¹³ se je leta 2017 začel uporabljati nov preskusni postopek za merjenje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil ter njihove porabe goriva, in sicer globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila (WLTP), določen v Uredbi Komisije (EU) 2017/1151¹⁴. S tem ■ preskusnim postopkom se **zagotovi**, da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva bolje odražajo vrednosti v dejanskih razmerah. Zato je primerno, da bi novi cilji glede emisij CO₂ temeljili na emisijah CO₂, določenih na podlagi tega preskusnega postopka. Ker pa bodo od leta 2021 za zagotavljanje skladnosti s ciljem na voljo vrednosti emisij CO₂ na WLTP, je primerno nove standarde emisijskih vrednosti CO₂ opredeliti kot ravni zmanjšanja emisij, določene v zvezi s cilji za leto 2021, **izračunanimi na podlagi emisij CO₂, izmerjenih za namen preskusnega postopka za emisije WLTP. Za zagotovitev zanesljivosti in reprezentativnosti vrednosti, ki se uporabijo kot izhodišče za opredelitev ciljev zmanjšanja emisij, ki bodo uporabljene v letih 2025 in 2030, so bili pogoji za izvedbo teh meritev pojasnjeni v okviru izvajanja izvedbenih uredb Komisije (EU) 2017/1152¹⁵ in (EU) 2017/1153¹⁶.***

¹³ *Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).*

¹⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

¹⁵ *Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1152 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku v zvezi z lahkimi gospodarskimi vozili, in spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 293/2012 (UL L 175, 7.7.2017, str. 644).*

¹⁶ *Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1153 z dne 2. junija 2017 o opredelitvi metodologije za določitev korelacijskih parametrov, potrebnih za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku, in spremembi Uredbe (EU) št. 1014/2010 (UL L 175, 7.7.2017, str. 679).*

- (15) Pomembno je, da določanje zahtev za zmanjševanje emisij CO₂ še naprej omogoča predvidljivost in varnost načrtovanja na ravni Unije za proizvajalce vozil za njihov celotni vozni park novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v Uniji.
- (16) *Pri oceni Direktive 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷, ki jo je Komisija opravila leta 2016, se je pokazalo, da je treba dodatno pojasniti in poenostaviti navedeni zakonodajni akt, s čimer bi lahko povečali njeno relevantnost, izvedljivost, učinkovitost in doslednost. Zato bi morala Komisija navedeno direktivo pregledati najpozneje do 31. decembra 2020 in po potrebi predložiti ustrezen zakonodajni predlog. Da bi podprli uporabo okolju najbolj prijaznih vozil z najučinkovitejšo porabo goriva, bi bilo treba pri tem pregledu upoštevati zlasti možnost vključitve lahkih gospodarskih vozil ter potrebo po bolj zasnovanih in bolj usklajenih zahtevah Unije glede označevanja, ki bi potrošnikom lahko zagotavljalo primerljive, zanesljive in uporabniku prijazne informacije o koristih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, vključno z informacijami o onesnaževalih zraka.*

¹⁷ *Direktiva 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil (UL L 12, 18.1.2000, str. 16).*

- (17) Cilje zmanjšanja emisij za celotni vozni park Unije novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil bi bilo zato treba določiti za leto 2025 in 2030, ob upoštevanju časa obnove voznega parka in potrebe po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničevanju podnebnih in energetske ciljev za leto 2030. Ta postopni pristop avtomobilsko industrijo tudi jasno in zgodaj opozarja, da ne sme odlašati z uvajanjem energijsko učinkovitih tehnologij ter brezemisijских in nizkoemisijских vozil na trg.
- (18) *Standardi emisijskih vrednosti CO₂, določeni v tej uredbi, se uporabljajo za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila. V zvezi z obstoječim voznim parkom teh vozil, vključno z rabljenimi vozili, se lahko, med drugim, na nacionalni ravni kot na ravni Unije sprejmejo še dodatni ukrepi za zmanjševanje emisij. Sprejmejo se lahko na primer ukrepi za spodbujanje hitrejših obnove voznega parka, da bi bila starejša vozila, ki ustvarjajo več emisij, čim hitreje nadomeščena z učinkovitejšimi vozili. Cenovno dostopnejša brezemisijська in nizkoemisijська vozila bi lahko spodbudila spremembo vedenjskih vzorcev potrošnikov in hitrejši prehod na nizkoemisijские tehnologije.*

- (19) Unija sicer spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v svetovnem avtomobilskem sektorju, vendar pa se konkurenca povečuje in ta sektor se hitro spreminja z novimi inovacijami v električnem pogonskem sistemu ter s sodelovalno, povezano in avtomatizirano mobilnostjo. Da bi ohranila svojo globalno konkurenčnost in dostop do trgov, potrebuje Unija regulativni okvir, vključno z določeno spodbudo na področju brezemisijских in nizkoemisijских vozil, **ki bodo prispevali k oblikovanju velikega domačega trga ter podpirali tehnološki razvoj in inovacije.**
- (20) Uvesti bi bilo treba namenski mehanizem spodbud, s katerim bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijско mobilnost. Ta mehanizem bi bilo treba zasnovati tako, da bi se spodbujala uvedba brezemisijских in nizkoemisijских vozil na trg Unije. ***Uvesti bi bilo treba tudi poseben prehodni ukrep, da bi dostop do brezemisijских in nizkoemisijских vozil omogočili tudi potrošnikom iz držav članic, na trgih katerih je delež takšnih vozil majhen.***

- (21) Določitev *ustreznih referenčnih* vrednosti za delež brezemisijских in nizkoemisijских vozil v voznem parku EU, skupaj z uvedbo dobro zasnovanega mehanizma za prilagoditev cilja specifičnih emisij za posameznega proizvajalca, ki bi temeljil na deležu brezemisijских in nizkoemisijских vozil v proizvajalčevem voznem parku, bi morala pomeniti odločno in prepričljivo sporočilo, da sta potrebna razvoj, uvedba *in trženje* takih vozil ter hkrati omogočene nadaljnje izboljšave učinkovitosti konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem.
- (22) Pri določanju olajšav za brezemisijська in nizkoemisijська vozila je primerno upoštevati razlike v emisijah CO₂ med vozili. ***Kar zadeva osebna vozila, bi bilo treba pri prehodu na brezemisijська vozila upoštevati vlogo nizkoemisijских vozil, zlasti priključnih hibridov.*** Prilagoditveni mehanizem bi moral zagotoviti, da se proizvajalcu, ki presega referenčno raven, omogoči višji cilj specifičnih emisij. Da se zagotovi uravnotežen pristop, bi bilo treba določiti omejitve glede ravni prilagoditve, ki je sploh mogoča v tem mehanizmu. Tako se bodo ustvarile spodbude, s katerimi se bo podpirala pravočasna postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter dosegle velike koristi za potrošnike, konkurenčnost in okolje.

- (23) Pravni okvir za doseganje cilja za celotni vozni park EU bi moral zagotoviti konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja emisij, ki upoštevajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti vsako neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi.
- (24) Da bi ohranili raznolikost trga osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil ter njegovo zmožnost zadovoljevanja različnih potreb potrošnikov, bi morali biti cilji specifičnih emisij opredeljeni linearno v povezavi z uporabnostjo vozil. Ohranitev mase kot parametra uporabnosti je v skladu z obstoječo ureditvijo. Da bi se bolje odražala masa vozil na cestah, bi bilo treba z učinkom od leta 2025 parameter mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, nadomestiti s parametrom preskusne mase vozila, kot je določena v **WLTP**.
- (25) Preprečiti bi bilo treba spreminjanje ciljev za celotni vozni park EU zaradi sprememb v povprečni masi voznega parka. Spremembe povprečne mase bi bilo zato treba brez odlašanja upoštevati v izračunih ciljev specifičnih emisij in vrednost povprečne mase, ki se uporablja v ta namen, bi bilo treba prilagoditi vsaki dve leti z učinkom od leta 2025.

- (26) Da bi se povsem nevtrarno in pravično porazdelila prizadevanja za zmanjšanje emisij, in sicer tako, da bi se odražala raznolikost trga za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ter upoštevale spremembe v ciljih specifičnih emisij na podlagi WLTP iz leta 2021, je primerno določiti naklon krivulje mejnih vrednosti na podlagi specifičnih emisij CO₂ vseh novoregistriranih vozil v zadevnem letu ter upoštevati spremembe ciljev za celotni vozni park EU med leti 2021, 2025 in 2030, da bi se tako zagotovila enaka prizadevanja za zmanjšanje emisij vseh proizvajalcev. Kar zadeva lahka gospodarska vozila, bi se moral za proizvajalce lažjih kombiniranih vozil, izpeljanih iz osebnih avtomobilov, uporabljati isti pristop kot za proizvajalce osebnih avtomobilov, za proizvajalce težjih vozil pa bi bilo treba določiti bolj strm in nespremenljiv naklon krivulje za celotno ciljno obdobje.
- (27) *Namen* te uredbe ***je doseči v njej zastavljene cilje, med drugim z oblikovanjem*** spodbud za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Ta uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in določa mehanizem, ki bi moral upoštevati tehnološki razvoj v prihodnosti. Izkušnje kažejo, da so ekološke inovacije uspešno prispevale k stroškovni učinkovitosti uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 ter k zmanjšanju dejanskih emisij CO₂, ki nastajajo med vožnjo. To ureditev bi zato bilo treba ohraniti in področje uporabe razširiti na ustvarjanje spodbud za izboljšanje učinkovitosti klimatskih naprav.

- (28) Zagotoviti pa bi bilo treba ravnotežje med spodbudami za ekološke inovacije in tistimi tehnologijami, za katere je učinek zmanjšanja emisij dokazan v uradnem preskusnem postopku. Zato je primerno ohraniti zgornjo mejo prihrankov zaradi ekoloških inovacij, ki jih proizvajalec lahko upošteva pri zagotavljanju skladnosti s cilji. Komisija bi morala imeti možnost pregledati višino te zgornje meje, zlasti da bi upoštevala učinke sprememb v uradnem preskusnem postopku. Prav tako je primerno pojasniti, kako bi bilo treba izračunati prihranke za zagotavljanje skladnosti s cilji.
- (29) ***Trajnostne lahke komponente so pomembne za zmanjšanje porabe energije in emisij CO₂ novih vozil. Njihov nadaljnji razvoj in uvajanje bi morala podpirati prehod na brezemisijsko in nizkoemisijsko mobilnost.***

- (30) Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁸ je vzpostavila usklajen okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za odobritev vseh novih vozil iz njenega področja uporabe. Subjekt, ki je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, bi moral biti isti kot subjekt, ki je odgovoren za vse vidike postopka homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje.
- (31) Za namene homologacije se za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, uporabljajo posebne zahteve, zato bi jih bilo treba izključiti iz področja uporabe te uredbe.
- (32) *V primerih, kadar bi brezemisijka lahka gospodarska vozila, katerih referenčna masa presega 2610 kg oziroma 2840 kg, izpadla iz področje uporabe te uredbe samo zaradi mase sistema za shranjevanje energije, je primerno, da bi za ta vozila vseeno šteli, da spadajo v področje uporabe te uredbe.*

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).

- (33) Ni primerno, da se uporabi ista metoda za določitev ciljev glede zmanjševanja emisij za velike in za male proizvajalce, ki so na podlagi meril iz te uredbe obravnavani kot neodvisni. Ti mali proizvajalci bi morali imeti možnost, da zaprosijo za alternativne cilje glede zmanjševanja emisij, ki bi bili vezani na tehnološke možnosti posameznega proizvajalca, da zmanjša specifične emisije CO₂ iz svojih vozil, ter bili skladni z značilnostmi zadevnih tržnih segmentov.
- (34) Glede na nesorazmeren učinek izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno breme v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi v smislu zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, bi morali biti proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 1000 novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, letno registriranih v Uniji, izključeni s področja uporabe cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije. Kadar pa proizvajalec, za katerega velja izjema, kljub temu zaprosi za odstopanje in mu je tudi odobreno, je primerno, da mora tak proizvajalec cilj glede odstopanja tudi izpolnjevati.

- (35) Postopek za odobritev odstopanj od cilja 95 g CO₂/km za celotni vozni park EU za ozko specializirane proizvajalce vozil zagotavlja usklajenost prizadevanj teh ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje emisij s prizadevanji velikih proizvajalcev v zvezi z navedenim ciljem. ***Primerno je, da imajo ti ozko specializirani proizvajalci še naprej možnost, da se jim odobri odstopanje tudi od ciljev, ki veljajo za obdobje od leta 2025 do 2028.***
- (36) Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ za vse nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, registrirane v Uniji, za katere so odgovorni proizvajalci, bi bilo treba upoštevati vse osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ne glede na maso oziroma druge značilnosti. Čeprav Uredba (ES) št. 715/2007 ne vključuje osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil z referenčno maso, ki presega 2610 kg in za katere se ne uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) ***navedene*** uredbe ■ , bi bilo treba emisije za ta vozila meriti v skladu z istimi ***postopki merjenja***, kot so določeni ***na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, zlasti postopkih, določenih*** v Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008¹⁹ ***in*** Uredbi (EU) 2017/1151, ter ***po postopkih korelacije, sprejetih na podlagi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011, zlasti*** pa izvedbenih uredb (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153. Tako dobljene vrednosti emisij CO₂ bi bilo treba vpisati v certifikat o skladnosti vozil, da se lahko vključijo v shemo za spremljanje.

¹⁹ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

- (37) Specifične emisije CO₂ iz dodelanih lahkih gospodarskih vozil bi bilo treba dodeliti proizvajalcu osnovnega vozila.
- (38) Preučiti bi bilo treba posebni položaj proizvajalcev lahkih gospodarskih vozil, ki izdelujejo nedokončana vozila, homologirana v več stopnjah. Ker so ti proizvajalci odgovorni za izpolnjevanje ciljev glede emisij CO₂, bi morali imeti možnost z zadostno gotovostjo predvideti emisije CO₂ dodelanih vozil. Komisija bi morala zagotoviti, da so te potrebe ustrezno obravnavane v *izvedbenih ukrepih, sprejetih na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007*.
- (39) Da bi omogočili prožnost za namene doseganja ciljev iz te uredbe, bi se lahko proizvajalci združevali na odprti, transparentni in nediskriminatorni podlagi. Sporazum o združevanju sme trajati največ pet let, vendar bi morala obstajati možnost obnovitve. Kadar se proizvajalci združijo, se šteje, da so dosegli zastavljene cilje iz te uredbe, če povprečna vrednost emisij združenih proizvajalcev ne presega cilja specifičnih emisij tega združenja.

- (40) Pokazalo se je, da je možnost proizvajalcev, da se združijo, stroškovno učinkovit način za doseganje skladnosti s cilji glede emisij CO₂, zlasti pri olajšanju skladnosti za tiste proizvajalce, ki proizvajajo omejen obseg vozil. Da bi se povečala konkurenčna nevtrálnost, bi morala imeti Komisija pooblastila, da pojasni pogoje, pod katerimi se lahko neodvisni proizvajalci združujejo, s čimer bi zagotovila, da bi bili v enakovrednem položaju kot povezana podjetja.
- (41) Da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe, je potreben trden mehanizem za doseganje skladnosti.
- (42) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je tudi bistveno, da so emisije iz vozil v uporabi skladne z vrednostmi CO₂, določenimi pri homologaciji. Zato bi morale biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz vozil v uporabi.

- (43) Komisija bi morala imeti pooblastila za določitev in izvedbo postopka za preverjanje, ali emisije CO₂ iz  vozil v prometu, kot je določeno v skladu z WLTP, ustrezajo vrednostim emisij CO₂, zabeleženim v certifikatih o skladnosti. Pri pripravi tega postopka bi bilo treba posebno pozornost nameniti opredelitvi metod, vključno z uporabo podatkov, pridobljenih z napravami za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenimi v vozilu, s katerimi bi odkrivali strategije za umetno izboljšanje učinkovitosti vozil glede emisij CO₂ v postopku homologacije. Kadar se pri takem preverjanju odkrijejo odstopanja ali strategije, ki umetno izboljšajo učinkovitost vozil glede emisij CO₂, bi se morale ta odkritja šteti za zadosten razlog za sum resnega tveganja neizpolnjevanja zahtev iz Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰ ter Uredbe (ES) št. 715/2007, države članice pa bi morale na podlagi tega sprejeti potrebne ukrepe v skladu s poglavjem XI Uredbe (EU) 2018/858.

²⁰ 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).

- (44) Specifične emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil se v Uniji merijo na usklajen način v skladu z **WLTP**. Da se karseda zmanjša upravno breme te uredbe, bi bilo treba skladnost ugotavljati s podatki o registraciji novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v Uniji, ki jih zbirajo države članice in sporočijo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, bi morala biti pravila za zbiranje in sporočanje teh podatkov čim bolj usklajena. Zato bi moralo biti jasno navedeno, da so pristojni organi odgovorni za predložitev pravih in celovitih podatkov ter da morajo ti organi in Komisija učinkovito sodelovati pri obravnavanju vprašanj kakovosti podatkov.
- (45) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe bi bilo treba oceniti na ravni Unije. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, bi morali plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto. Zneske premije za presežne emisije bi bilo treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije. ***Komisija bi morala v svojem pregledu leta 2023 oceniti možnost dodelitve zneskov premij za presežne emisije v poseben sklad ali ustrezen program, katerega cilj je zagotoviti pravičen prehod na brezemisijsko mobilnost ter podpirati preusposabljanje, dodatno usposabljanje ter drugo pridobivanje znanj in spretnosti delavcev v avtomobilskem sektorju.***

- (46) Nacionalni ukrepi, ki jih države članice ohranijo ali uvedejo v skladu s členom 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), glede na namen te uredbe in postopkov, ki se uvajajo z njo, ne bi smeli nalagati dodatnih ali strožjih kazni proizvajalcem, ki ne izpolnjujejo ciljev iz te uredbe.
- (47) Ta uredba ne bi smela posegati v popolno uporabo pravil Unije o konkurenci.

- (48) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri dejanskem zmanjšanju emisij CO₂ je močno odvisna od **dejanske** reprezentativnosti uradnega preskusnega postopka. V skladu z znanstvenim mnenjem 1/2016 mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM) z naslovom „Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja“ in priporočilom Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2017 Svetu in Komisiji po njegovi preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju²¹ bi bilo treba vzpostaviti mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije vozil, ki so določene **v skladu s WLTP. Najbolj zanesljiv način za zagotovitev dejanske reprezentativnosti homologacijskih vrednosti je uporaba podatkov iz naprav za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenih v vozilu.** Komisija bi zato morala imeti pooblastila za ■ pripravo postopkov, potrebnih za ■ zbiranje **in obdelavo podatkov o porabi goriva in energije**, potrebnih za to ocenjevanje, **ter za zagotavljanje, da so ti podatki na voljo javnosti, pri čemer bi morala poskrbeti za varstvo vseh osebnih podatkov. Poleg tega je primerno, da se delo v zvezi s standardizacijo naprav za spremljanje porabe goriva in energije, nameščenih v vozilu, v okviru izvajanja Uredbe (EU) 2017/1151 brez odlašanja začne, da bi zagotovili razpoložljivost podatkov o porabi goriva in/ali energije iz električnih vozil z baterijo in vozil s pogonskim sistemom, ki uporabljajo plinasta goriva, vključno z vodikom.**

²¹ UL C 298, 23.8.2018, str. 140.

- (49) *Komisija bi morala tudi oceniti, kako bi podatki o porabi goriva in energije lahko pripomogli k temu, da bi emisije CO₂ vozil, ugotovljene v skladu z WLTP, dolgoročno odražale dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za vse proizvajalce, in zlasti to, kako bi lahko te podatke uporabili za spremljanje razkoraka med emisijami CO₂, izmerjenimi v laboratoriju, in tistimi, ki nastajajo med vožnjo, po potrebi pa tudi preprečili, da bi se ta razkorak še povečal.*
- (50) *Pomembno je ocenjevati emisije v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil na ravni Unije. Zato bi morala Komisija najpozneje do leta 2023 preučiti možnost razvoja skupne metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu takih vozil, ki se dajo na trg Unije, in dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija bi morala sprejeti nadaljnje ukrepe, po potrebi pa tudi zakonodajne predloge.*

- (51) Leta 2024 se bo pregledal napredek, dosežen na podlagi Uredbe (EU) 2018/842 in Direktive 2003/87/ES. ■ Zato je primerno *celovito* pregledati učinkovitost te uredbe v letu **2023**, da se omogoči usklajena in dosledna ocena meritev, opravljenih na podlagi vseh teh instrumentov. *Komisija bi morala pri tem pregledu iz leta 2023 tudi določiti jasno pot do nadaljnjega zmanjšanja emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila po letu 2030, da bi se znatno prispevalo k uresničitvi dolgoročnega cilja iz Pariškega sporazuma. Kadar je primerno, bi bilo treba poročilu o tem pregledu priložiti predlog za spremembo te uredbe.*

- (52) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z: *določitvijo podrobnih pogojev za združevanje; sprejetjem podrobnih pravil o postopkih za spremljanje in sporočanje podatkov o povprečnih emisijah ter o uporabi prilog II in III; sprejetjem podrobnih pravil o postopkih za sporočanje odstopanj, ki so bila odkrita v emisijah CO₂ iz vozil v prometu pri preverjanjih in za upoštevanje teh odstopanj pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca; določitvijo sredstev za zbiranje premij za presežne emisije, objavo učinkovitosti proizvajalcev; sprejetjem podrobnih določb o postopku za odobritev inovativnih tehnologij ali inovativnih tehnoloških svežnjev; sprejetjem podrobno določenega postopka zbiranja in obdelave parametrov v zvezi z dejanskimi emisijami CO₂, ki nastajajo med vožnjo, in porabo goriva ali energije pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih; določitvijo postopkov za izvajanje preverjanj, (i) da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v certifikatih o skladnosti, ustrezajo emisijam CO₂ iz vozil v uporabi in njihovi porabi goriva in (ii) obstoj strategij v vozilih ali strategij, povezanih z vzorčnimi vozili, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozil na preskusih, ki se izvajajo za namene homologacije; in v zvezi z določitvijo korelacijskih parametrov, ki so potrebni za prilagoditev na morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²².*

²² 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).

- (53) Za spreminjanje ■ oziroma dopolnjevanje nebistvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 **PDEU** sprejme akte v zvezi s: spreminjanjem zahtev glede podatkov in podatkovnih parametrov iz prilog II in III k tej uredbi; določitvijo pravil ***o razlagi meril za upravičenost nekaterih proizvajalcev do odstopanj, o vsebini prošenj za odstopanje, o vsebini in oceni programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂; spremembo dela A Priloge I k tej uredbi z namenom določitve formul za izračun ciljev glede odstopanja za ozko specializirane proizvajalce;*** prilagoditvijo zgornje meje z učinkom od leta 2025 dalje ***za skupne prispevke inovativnih tehnologij k zmanjšanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ posameznega proizvajalca;*** ***določitvijo vodilnih načel in meril za opredelitev postopkov za opravljanje preverjanj;*** ***določitvijo ukrepov za prilagoditev vrednosti M₀ in TM₀; in prilagoditvijo formul za izračun ciljev specifičnih emisij za odraz spremembe v regulativnem preskusnem postopku.*** . 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 zakonodaje²³. 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.

²³ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (54) Uredbi (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 bi bilo treba razveljaviti z učinkom od 1. januarja 2020.
- (55) Ker ciljev te uredbe, in sicer določitve zahtev za vrednosti 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 navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in cilji

1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila z namenom ***prispevanja k doseganju cilja Unije glede zmanjšanja njenih emisij toplogrednih plinov, kakor je določeno v Uredbi (EU) 2018/842, in ciljev iz Pariškega sporazuma ter z namenom*** zagotavljanja pravilnega delovanja notranjega trga.
2. Ta uredba od 1. januarja 2020 za celotni vozni park EU določa cilj 95 g CO₂/km za povprečne emisije novih osebnih avtomobilov in za celotni vozni park EU cilj 147 g CO₂/km za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji, izmerjene do 31. decembra 2020 v skladu z Uredbo (ES) št. 692/2008, skupaj z izvedbenima uredbama (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153, ter od 1. januarja 2021 izmerjene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151.

3. Ta uredba se bo do 31. decembra 2024 dopolnila z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO₂/km, kot del celostnega pristopa Unije iz Sporočila Komisije z dne 7. februarja 2007 z naslovom „Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil“.
4. Od 1. januarja 2025 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:
 - (a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I;
 - (b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I.

5. Od 1. januarja 2030 za celotni vozni park EU veljajta naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **37,5**-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela A Priloge I;
 - (b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **31**-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela B Priloge I.
6. *V skladu s točko 6.3 dela A Priloge I oziroma točko 6.3 dela B Priloge I za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil od 1. januarja 2025 velja referenčna vrednost, enaka 15-odstotnemu deležu voznih parkov novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil.*
7. *V skladu s točko 6.3 dela A Priloge I oziroma točko 6.3 dela B Priloge I za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil od 1. januarja 2030 veljata naslednji referenčni vrednosti:*
- (a) *referenčna vrednost, enaka 35-odstotnemu deležu voznega parka novih osebnih avtomobilov, oziroma*
 - (b) *referenčna vrednost, enaka 30-odstotnemu deležu voznega parka novih lahkih gospodarskih vozil.*

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za naslednja motorna vozila:

- (a) kategorije M₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES (v nadaljnjem besedilu: osebni avtomobili), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: novi osebni avtomobili);
- (b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2610 kg, in **vozila** kategorije N₁, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila). ***V primeru brezemisijских vozil kategorije N z referenčno maso, ki presega 2610 kg ali 2840 kg, kakor je primerno, se bodo ta vozila od 1. januarja 2025 za namene te uredbe in brez poseganja v Direktivo 2007/46/ES 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.***

2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Unije, opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.
3. Ta uredba se ne uporablja za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.
4. Člen 4, točki (b) in (c) člena 7(4), člen 8 ter točki (a) in (c) člena 9(1) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot 1000 novih osebnih avtomobilov ali za manj kot 1000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji v prejšnjem koledarskem letu, razen če ta proizvajalec zaprosi za odstopanje v skladu s členom 10, ki se mu tudi odobri.

Člen 3

Opredelitev pojmov

1. V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „povprečne specifične emisije CO₂“ pomeni, v zvezi s proizvajalcem, povprečje specifičnih emisij CO₂ vseh novih osebnih avtomobilov ali vseh novih lahkih gospodarskih vozil tega proizvajalca;
- (b) „certifikat o skladnosti“ pomeni certifikat o skladnosti iz člena 18 Direktive 2007/46/ES;
- (c) „dodelano vozilo“ pomeni lahko gospodarsko vozilo, za katero je podeljena homologacija po končanju postopka večstopenjske homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES;
- (d) „dokončano vozilo“ pomeni vsako lahko gospodarsko vozilo, ki ga ni treba dodelati, da bi izpolnjevalo ustrezne tehnične zahteve iz Direktive 2007/46/ES;

- (e) „osnovno vozilo“ pomeni vsako lahko gospodarsko vozilo, ki se uporablja na začetni stopnji postopka večstopenjske homologacije;
- (f) „proizvajalec“ pomeni osebo ali organ, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
- (g) „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo,“ ali „M“ pomeni maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila z nadgradnjo, pripravljenega za vožnjo, kakor je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v točki 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
- (h) „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂ iz osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi uredbami ter določene kot (skupna) masa emisij CO₂ v certifikatu o skladnosti vozila. Za osebne avtomobile ali lahka gospodarska vozila, ki niso bila homologirana v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂, izmerjene **na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, zlasti** v skladu z istim postopkom merjenja, kot je določen v Uredbi (ES) št. 692/2008, do 31. decembra 2020 oziroma od 1. januarja 2021 v Uredbi (EU) 2017/1151, ali v skladu s postopki, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO₂ pri takih vozilih;

- (i) „odtis“ pomeni povprečni kolotek vozila, pomnožen z medosno razdaljo, kakor je naveden v certifikatu o skladnosti in opredeljen v točkah 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
- (j) „cilj specifičnih emisij“ pomeni „v zvezi s proizvajalcem, letni cilj, določen v skladu s Prilogo I, ali, če je za proizvajalca odobreno odstopanje v skladu s členom 10, cilj specifičnih emisij, določen s tem odstopanjem;
- (k) „cilj za celotni vozni park EU“ pomeni povprečne emisije CO₂ vseh novih osebnih avtomobilov ali vseh novih lahkih gospodarskih vozil, ki jih je treba doseči v danem obdobju;
- (l) „preskusna masa“ ali „TM“ pomeni preskusno maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila, kakor je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v točki 3.2.25 Priloge XXI k Uredbi (EU) 2017/1151;
- (m) „brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo“ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo z emisijami iz izpušne cevi od 0 do 50 g CO₂/km, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151;
- (n) „koristni tovor“ pomeni razliko med največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila v skladu s Prilogo II k Direktivi 2007/46/ES in maso vozila.

2. V tej uredbi „skupina povezanih proizvajalcev“ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja. „Povezana podjetja“ v zvezi s proizvajalcem pomeni:
- (a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:
 - (i) pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic, ali
 - (ii) pooblastilo za imenovanje več kakor polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali
 - (iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;

- (b) podjetja, ki imajo v zvezi s proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali pooblastila iz točke (a);
- (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila iz točke (a);
- (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točke (a), (b) ali (c), ali v katerih imata dve ali več teh podjetij skupne pravice ali pooblastila iz točke (a);
- (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz točke (a) proizvajalci skupaj ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.

Člen 4

Cilji specifičnih emisij

1. Proizvajalec zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO₂ ne presežejo naslednjih ciljev specifičnih emisij:
 - (a) za koledarsko leto 2020 cilja specifičnih emisij, ki je določen v skladu s točkama 1 in 2 dela A Priloge I v primeru osebnih avtomobilov ali točkama 1 in 2 dela B Priloge I v primeru lahkih gospodarskih vozil ali, kadar je proizvajalcu odobreno odstopanje na podlagi člena 10, v skladu s tem odstopanjem;
 - (b) za vsako koledarsko leto od leta 2021 do leta 2024 ciljev specifičnih emisij, ki so določeni v skladu s točkama 3 in 4 dela A ali B Priloge I, kakor je ustrezno, ali kadar se proizvajalcu odobri odstopanje na podlagi člena 10, v skladu z navedenim odstopanjem in točko 5 dela A ali B Priloge I;
 - (c) za vsako koledarsko leto od leta 2025 cilja specifičnih emisij, ki je določen v skladu s točko 6.3 dela A ali B Priloge I, ali kadar se proizvajalcu odobri odstopanje na podlagi člena 10, v skladu z navedenim odstopanjem.

2. V primeru lahkih gospodarskih vozil, kadar specifične emisije CO₂ dodelanega vozila niso na voljo, proizvajalec osnovnega vozila za določitev povprečnih specifičnih emisij CO₂ uporabi specifične emisije CO₂ osnovnega vozila.
3. Za namene določanja povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotni deleži novih osebnih avtomobilov vsakega proizvajalca, registriranih v ustreznem letu:
 - 95 % v letu 2020,
 - 100 % od leta 2021 dalje.

Člen 5

Olajšave

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

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

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

Člen 6

Združevanje

1. Proizvajalci, razen proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom 10, se lahko združujejo za namene doseganja svojih obveznosti iz člena 4.
2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet koledarskih let in se mora skleniti najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se emisije združujejo. Proizvajalci, ki se združijo, Komisiji predložijo naslednje informacije:
 - (a) proizvajalce, ki bodo vključeni v združenju;
 - (b) proizvajalca, ki je bil imenovan za vodjo združenja, ki bo kontaktna točka združenja in bo odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8;
 - (c) dokaze, da bo vodja združenja sposoben izpolnjevati obveznosti iz točke (b);
 - (d) kategorijo vozil, registriranih kot vozila M₁ ali N₁, za katero se bo združenje prijavilo.

3. Kadar predlagani vodja združenja ne izpolni zahteve za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8, Komisija obvesti proizvajalce.
4. Proizvajalci, ki so v združenju, Komisijo skupno obveščajo o vseh spremembah glede vodje združenja ali njegovega finančnega statusa, če to vpliva na njegovo zmožnost izpolnjevanja zahtev za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8, ter o vseh spremembah v članstvu združenja ali razpustitvi združenja.
5. Proizvajalci se lahko združujejo, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 101 in 102 PDEU ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, pregledno in nediskriminacijsko sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v združenju. Brez poseganja v splošno veljavnost pravil Unije o konkurenci za takšna združenja vsi člani združenja zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporabljajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:
 - (a) povprečnih specifičnih emisij CO₂;
 - (b) cilja specifičnih emisij;
 - (c) skupnega števila registriranih vozil.

6. Odstavek 5 se ne uporablja, kadar so vsi proizvajalci, ki so vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.
7. Proizvajalci združenja, za katero se predložijo informacije Komisiji, se zaradi izpolnjevanja obveznosti iz člena 4 obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3 tega člena. Informacije o spremljanju in sporočanju za posamezne proizvajalce ter za vsa združenja se bodo evidentirala in posredovala ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena 7(4).
8. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi podrobne pogoje, ki se uporabljajo za združevanje na podlagi odstavka 5 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Člen 7

Spremljanje in sporočanje povprečnih emisij

1. Za vsako koledarsko leto vsaka država članica zabeleži informacije za vsak nov osebni avtomobil in vsako novo lahko gospodarsko vozilo, registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A prilog II in III k tej uredbi. Te informacije so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno delovanje poročevalnih organov. Vsaka država članica zagotovi, da se specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov, ki niso homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, izmerijo in zabeležijo v certifikatu o skladnosti.
2. Do 28. februarja vsakega leta vsaka država članica določi in Komisiji posreduje informacije, naštetе v delih A prilog II in III, glede na predhodno koledarsko leto. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v delu B Priloge II in delu C Priloge III .
3. Na zahtevo Komisije država članica posreduje tudi popoln sklop podatkov, zbranih v skladu z odstavkom 1.

4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do 30. junija v vsakem letu za vsakega proizvajalca začasno izračuna:
- (a) povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
 - (b) cilj specifičnih emisij v predhodnem koledarskem letu;
 - (c) razliko med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij za navedeno leto.

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

Register je javno dostopen.

5. Proizvajalci lahko v treh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz odstavka 4 obvestijo Komisijo o napakah v podatkih in navedejo državo članico, v kateri menijo, da se je pojavila napaka.

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

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

Imenovani pristojni organi zagotovijo, da so podatki, posredovani Komisiji, pravilni in popolni, ter **zagotovijo** kontaktno **točko**, ki mora hitro odgovarjati na zahteve Komisije po odpravljanju napak in izpustov v posredovanih zbirkah podatkov.

7. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za spremljanje in sporočanje podatkov iz odstavkov 1 do **6 tega člena** ter o uporabi prilog II in III. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

8. *Na* Komisija je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 zaradi spremembe zahtev glede podatkov in podatkovnih parametrov iz prilog II in III.

9. Homologacijski organi brez odlašanja obvestijo Komisijo o odstopanjih, ki so bila odkrita v emisijah CO₂ iz vozil v prometu pri preverjanjih v skladu s **členom 13**, v primerjavi s specifičnimi emisijami CO₂, navedenimi v certifikatu o skladnosti.

Komisija ta odstopanja upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

Komisija z **izvedbenimi akti** sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje takih odstopanj in za njihovo upoštevanje pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂. Ti **izvedbeni akti** se sprejmejo ■ v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

10. ***Komisija najpozneje do leta 2023 preuči možnost, da bi razvili skupno metodologijo Unije 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 ugotovitve posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi.***
11. Poleg tega države članice v skladu s tem členom zberejo in sporočijo podatke o registraciji vozil kategorij M₂ in N₂, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2610 kg, in vozil, katerih homologacija se uporablja v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

Člen 8

Premija za presežne emisije

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

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

V tem členu se uporabljajo naslednje opredelitve:

- „presežne emisije“ pomeni pozitivno število gramov na kilometer, za kolikor so proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ – upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi inovativnih tehnologij, odobrenih v skladu s členom 11 – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu ali delu koledarskega leta, za katero velja obveznost iz člena 4, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, in
- „število novoregistriranih vozil“ pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov ali novih lahkih gospodarskih vozil, šteto ločeno, ki so bila registrirana v navedenem obdobju, v skladu z merili za postopno uvajanje iz člena 4(3).

3. Komisija z izvedbenimi akti določi načine zbiranja naloženih premij za presežne emisije iz odstavka 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).
4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.

Člen 9

Objava učinkovitosti proizvajalcev

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

2. Na seznamu, objavljenem v skladu z odstavkom 1 tega člena, se navede tudi, ali je proizvajalec izpolnil zahteve iz člena 4 za predhodno koledarsko leto.
3. Na seznamu iz odstavka 1 tega člena je za objavo do 31. oktobra 2022 navedeno tudi naslednje:
 - (a) cilji za celotni vozni park EU od leta 2025 in od leta 2030 iz člena 1(4) oziroma (5), ki jih izračuna Komisija v skladu s točkama 6.1.1 in 6.1.2 delov A in B Priloge I;
 - (b) vrednosti za a_{2021} , a_{2025} in a_{2030} , ki jih Komisija izračuna v skladu s točko 6.2 delov A in B Priloge I.

Člen 10

Odstopanje za nekatere proizvajalce

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

2. Odstopanje, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, se lahko odobri za največ pet koledarskih let z možnostjo podaljšanja. Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:
- (a) ime proizvajalca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;
 - (b) dokazilo o upravičenosti proizvajalca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;
 - (c) podrobne podatke o osebnih avtomobilih ali lahkih gospodarskih vozilih, ki jih proizvajalec proizvaja, vključno s preskusno maso in specifičnimi emisijami CO₂ iz teh osebnih avtomobilov ali lahkih gospodarskih vozil, ter
 - (d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevo možnostjo za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju značilnosti trga za tip proizvedenega osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila.
3. Kadar Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do odstopanja, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, in meni, da je cilj specifičnih emisij, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovo možnostjo za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, proizvajalcu ob upoštevanju značilnosti trga za tip proizvedenega **osebnega avtomobila ali** lahkega gospodarskega vozila odobri odstopanje.

Prošnja se vloži najpozneje do 31. oktobra prvega leta, za katero velja odstopanje.

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

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

- (a) vse informacije iz točk (a) in (c) odstavka 2, vključno z informacijami o povezanih podjetjih, kjer je to potrebno;
- (b) *za prošnje iz točk 1 do 4 dela A Priloge I* cilj, ki je zmanjšanje za 45 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007 ali, kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, zmanjšanje za 45 % glede na povprečje njihovih povprečnih specifičnih emisij CO₂ leta 2007;
- (c) *za prošnje iz točke 6.3 dela A Priloge I k tej uredbi cilj, ki velja za obdobje od koledarskega leta 2025 do 2028, ki je zmanjšanje iz točke (a) člena 1(4) te uredbe glede na cilj, izračunan v skladu s točko (b) tega odstavka, ob upoštevanju emisij CO₂, izmerjenih na podlagi Uredbe (ES) 2017/1151.*

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

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

5. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o vseh spremembah, ki vplivajo ali bi lahko vplivale na njegovo upravičenost do odstopanja.
6. Kadar Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 5 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajalca.
7. Kadar proizvajalec ne doseže cilja specifičnih emisij, Komisija proizvajalcu naloži plačilo premije za presežne emisije, kakor je določeno v členu 8.

8. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, s katerimi določi pravila za dopolnitev odstavkov 1 do 7 tega člena v zvezi z razlago meril za upravičenost do odstopanj, vsebino prošenj ter vsebino in ocenjevanjem programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.

Na Komisijo je preneseno tudi pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo dela A Priloge I, da se določijo formule za izračun ciljev glede odstopanja iz točke (c) drugega pododstavka odstavka 4 tega člena.

9. Prošnje za odstopanje, vključno s podporno dokumentacijo, obvestili iz odstavka 5, razveljavitvami iz odstavka 6, katero od premij za presežne emisije iz odstavka 7 ter ukrepi, sprejetimi na podlagi odstavka 8, se dajo na voljo javnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta²⁴.

²⁴ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1049/2001 z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije (UL L 145, 31.5.2001, str. 43).

Člen 11

Ekološke inovacije

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.

Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni to uredbo s tem, da prilagodi zgornjo mejo iz tretjega pododstavka tega odstavka 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.

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij ali inovativnih tehnoloških svežnjev iz odstavka 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2). Navedene podrobne določbe temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:
- (a) dobavitelj ali proizvajalec mora doseči prihranke emisij CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij;
 - (b) inovativne tehnologije morajo preverjeno prispevati k zmanjšanju emisij CO₂;
 - (c) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v standardnih preskusnih ciklih za merjenje CO₂;
 - (d) inovativne tehnologije ne smejo:
 - (i) biti zajete v obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1(3) ali
 - (ii) biti obvezne po drugih določbah prava Unije.

Merilo iz točke (d)(i) prvega pododstavka se z učinkom od 1. januarja 2025 ne uporablja za izboljšanje učinkovitosti klimatskih naprav.

3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija ali inovativni tehnološki sveženj, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni in priglašeni organ. V primeru morebitnega medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo ali drugim že potrjenim inovativnim tehnološkim svežnjem se v tem poročilu to medsebojno vplivanje omeni, v poročilu o preverjanju pa se oceni, v kolikšnem obsegu se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.
4. Komisija doseženo zmanjšanje potrdi na podlagi meril iz odstavka 2.

Člen 12

Dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, in poraba goriva ali energije

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali energije, določenih *na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007*.

Komisija tudi redno zbira podatke o dejanskih emisijah CO₂, ki nastajajo med vožnjo, in porabi goriva ali energije pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, ki uporabljajo naprave za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščene v vozilu, začeni z novimi osebnimi avtomobili in novimi lahкими gospodarskimi vozili v letu 2021.

Komisija zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se ta dejanska reprezentativnost sčasoma razvija.

2. Za namen iz odstavka 1 Komisija z začetkom od 1. januarja 2021 zagotovi, da so ***ji s strani proizvajalcev***, nacionalnih ***organov ali prek neposrednega prenosa podatkov iz vozil***, kakor je ustrezno, ***redno*** na voljo ***naslednji parametri v zvezi z dejanskimi*** emisijami CO₂, ki nastajajo med vožnjo, in porabo goriva ali energije pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih:

- (a) ***identifikacijska številka vozila;***
- (b) ***porabljeno gorivo in/ali električna energija;***
- (c) ***skupna prevožena razdalja;***
- (d) ***za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem porabljeno gorivo in električna energija ter prevožena razdalja glede na različne vrste pogona;***
- (e) ***drugi parametri, potrebni za izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 1.***

Komisija za namene iz odstavka 1 obdelata podatke, prejete na podlagi prvega pododstavka, in oblikuje zbirke anonimiziranih in zbirnih podatkov, tudi po proizvajalcu. Identifikacijske številke vozila se uporabijo zgolj za obdelavo teh podatkov in se ne smejo hraniti dlje, kot je potrebno za ta namen.

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 porabi goriva in energije, 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.*

V obdobju od 2021 do 2026 Komisija spremlja in letno poroča o spremembah v razkoraku iz prvega pododstavka in leta 2027 z namenom, da se prepreči povečanje razkoraka, oceni, ali bi bilo izvedljivo od leta 2030 uvesti mehanizem za prilagajanje povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca, in po potrebi predloži zakonodajni predlog za vzpostavitev takega mehanizma.

4. Komisija ■ z izvedbenimi akti ■ sprejme *podrobno določen postopek zbiranja in obdelave podatkov iz odstavka 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).*

Člen 13

Preverjanje emisij CO₂ iz vozil v uporabi

- 1. Proizvajalci zagotovijo, da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v certifikatih o skladnosti, ustrezajo emisijam CO₂ iz in porabi goriva vozil v uporabi, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151.***
- 2. Po začetku veljavnosti postopkov iz prvega pododstavka odstavka 4 homologacijski organi za tiste družine vozil, za katere izdajajo homologacijo, na podlagi primernih in reprezentativnih vzorčnih vozil preverijo, da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v certifikatih o skladnosti, ustrezajo emisijam CO₂ iz vozil v uporabi in njihovi porabi goriva, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151, pri čemer se med drugim upoštevajo razpoložljivi podatki, pridobljeni z napravami za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenimi v vozilu.***

Homologacijski organi preverijo tudi obstoj strategij v vozilih ali strategij, povezanih z vzorčnimi vozili, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozil na preskusih, ki se izvajajo za namene homologacije, med drugim z uporabo podatkov, pridobljenih z napravami za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenimi v vozilu.

3. *Kadar se na podlagi preverjanj, opravljenih v skladu z odstavkom 2, odkrije neujemanje vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali obstoj strategij, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozila, odgovorni homologacijski organ poleg tega, da sprejme potrebne ukrepe iz Poglavja XI Uredbe 2018/858, popravi certifikat o skladnosti.*
4. *Komisija z izvedbenimi akti določi postopke za izvajanje preverjanj iz odstavka 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).*

Na Komisijo se pred sprejetjem izvedbenih aktov iz prvega pododstavka tega odstavka v skladu s členom 17 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev te uredbe z določitvijo vodilnih načel in meril za opredelitev postopkov iz prvega pododstavka tega odstavka.

Člen 14

Prilagoditev vrednosti M_0 in TM_0

1. Vrednosti M_0 in TM_0 iz delov A in B Priloge I se prilagodijo:
 - (a) do 31. oktobra 2020 se vrednost M_0 v točki 4 dela A Priloge I prilagodi povprečni masi v stanju, pripravljenem za vožnjo, vseh novih osebnih avtomobilov, registriranih v letih 2017, 2018 in 2019. Navedena nova vrednost M_0 se uporablja od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2024;
 - (b) do 31. oktobra 2022 se vrednost M_0 v točki 4 dela B Priloge I prilagodi povprečni masi v stanju, pripravljenem za vožnjo, vseh novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v letih 2019, 2020 in 2021. Navedena nova vrednost M_0 se uporablja v letu 2024;

- (c) do 31. oktobra 2022 se okvirna vrednost TM_0 za leto 2025 določi kot povprečna preskusna masa vseh novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v letu 2021;
 - (d) do 31. oktobra 2024 in vsako drugo leto po tem se vrednost TM_0 v točki 6.2 delov A in B Priloge I prilagodi povprečni preskusni masi vseh novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v preteklih dveh koledarskih letih, začnši z letoma 2022 in 2023. Nova ustrezna vrednost TM_0 se uporablja od 1. januarja koledarskega leta, ki sledi letu prilagoditve.
2. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe, in sicer z določitvijo ukrepov iz odstavka 1 tega člena.

Člen 15
Pregled in poročanje

1. Komisija leta 2023 temeljito pregleda učinkovitost te uredbe in Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.
2. V poročilu iz odstavka 1 Komisija med drugim obravnava dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali energije, določenih na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007; uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije, zlasti lahkih gospodarskih vozil; postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁵, vključno z njenim financiranjem; potencialni prispevek uporabe sintetičnih in naprednih alternativnih goriv, proizvedenih iz obnovljivih virov energije, k zmanjšanju emisij; dejansko ugotovljeno zmanjšanje emisij CO₂ na ravni obstoječega voznega parka; delovanje mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila; morebitne učinke prehodnega ukrepa iz točke 6.3 dela A Priloge I; učinek te uredbe na potrošnike, zlasti na tiste z nizkimi in srednjimi dohodki; pa tudi vidike dodatnega ekonomsko vzdržnega in socialno pravičnega prehoda na čisto, konkurenčno in cenovno dostopno mobilnost v Uniji.

²⁵ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

Komisija v tem poročilu opredeli tudi jasno pot do nadaljnjega zmanjšanja emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila po letu 2030, da bi bistveno prispevala k uresničitvi dolgoročnega cilja iz Pariškega sporazuma.

3. *Poročilu iz odstavka 2 se po potrebi priloži predlog za spremembo te uredbe, zlasti morebitno revizijo ciljev za celotni vozni park EU za leto 2030 na podlagi elementov iz odstavka 2 ter uvedbo zavezujočih ciljev zmanjšanja emisij za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila za obdobje od leta 2035 oziroma leta 2040 dalje, da se zagotovi pravočasno preoblikovanje prometnega sektorja v smeri dosega ničelnih emisij v skladu s cilji iz Pariškega sporazuma.*
4. *Komisija v okviru pregleda iz odstavka 1 tega člena oceni, ali je izvedljiv razvoj poskusnih postopkov za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, z uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij.* Komisija upošteva *to oceno, pa tudi* ocene, opravljene v skladu s členom 12 te uredbe, in lahko po potrebi pregleda postopke za merjenje emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007. Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih.

5. *Komisija v okviru pregleda iz odstavka 1 tega člena oceni možnost, da bi prihodke od premij za presežne emisije dodelili določenemu skladu ali ustreznemu programu, da se zagotovi pravičen prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo iz člena 4.1 Pariškega sporazuma in zlasti podpre preusposabljanje, dodatno usposabljanje ter drugo pridobivanje znanj in spretnosti in prerazporejanje delavcev v avtomobilskem sektorju v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki jih bo prehod najbolj prizadel. Komisija po potrebi v ta namen najpozneje do leta 2027 pripravi zakonodajni predlog.*
6. *Komisija do 31. decembra 2020 pregleda Direktivo 1999/94/ES, pri čemer upošteva, da je treba potrošnikom zagotoviti točne, zanesljive in primerljive informacije o porabi goriva, 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 emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Pregledu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.*

7. Komisija z izvedbenimi akti določi korelacijske parametre, ki so potrebni za prilagoditev na morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 692/2008 ter po potrebi iz Uredbe (EU) 2017/1151. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.
8. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni to uredbo s tem, da prilagodi formule iz Priloge I, pri čemer se uporablja metodologija, sprejeta v skladu z **odstavkom 7 tega člena**, ter obenem zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja emisij za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.

Člen 16

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za *podnebne spremembe* iz točke (a) člena 44(1) Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta²⁶. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

²⁶ Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

Člen 17

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz ■ člena 7(8), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(4), člena 14(2) in ■ člena 15(8) se prenese na Komisijo za *obdobje šestih let* od ... [datum začetka veljavnosti te uredbe]. ***Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem tega šestletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.***
3. Prenos pooblastila iz ■ člena 7(8), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(4), člena 14(2) in ■ člena 15(8) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu 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 na podlagi **■** člena 7(**8**), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(4), člena 14(2) in **■** člena 15(**8**), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

■

Člen 18
Razveljavitev

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

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

Člen 19
Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od 1. januarja 2020.

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

V ...

Za Evropski parlament

Za Svet

Predsednik

Predsednik

PRILOGA I

DEL A. CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ ZA OSEBNE AVTOMOBILE

1. Za koledarsko leto 2020 se specifične emisije CO₂ za vsak nov osebni avtomobil za namene izračunov v tej točki in v točki 2 določijo v skladu z naslednjo formulo:

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

pri čemer je:

M	=	masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, v kilogramih (kg)
M ₀	=	1379,88
a	=	0,0333

2. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v letu 2020 izračuna kot povprečje specifičnih emisij CO₂, določenih v skladu s točko 1, iz vsakega novega osebnega avtomobila, ki ga je proizvedel, registriranega v navedenem koledarskem letu.

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

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

pri čemer je:

WLTP_{CO2}

povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ v letu 2020, določena v skladu s Prilogo XXI k Uredbi (EU) 2017/1151 in izračunana v skladu z drugo alineo člena 4(3) te uredbe, brez prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe členov 5 in 11 te uredbe;

NEDC_{CO2}

povprečna vrednost specifičnih emisij CO₂ v letu 2020, določena v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2017/1153 in izračunana v skladu z drugo alineo člena 4(3) te uredbe, brez prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe členov 5 in 11 te uredbe;

NEDC_{2020cilj}

cilj specifičnih emisij za leto 2020, izračunan v skladu s točkama 1 in 2.

4. Za koledarska leta 2021 do 2024 se cilj specifičnih emisij za proizvajalca izračuna, kot sledi:

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

pri čemer je:

WLTP _{referenčni cilj}	referenčni cilj specifičnih emisij na podlagi WLTP za leto 2021, izračunan v skladu s točko 3;
a	vrednost 0,0333;
M _∅	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nove osebne avtomobile proizvajalca, registrirane v zadevnem ciljnem letu, v kilogramih (kg);
M ₀	vrednost 1379,88 v letu 2021 in kot je opredeljena v točki (a) člena 14(1) za leta 2022, 2023 in 2024;
M _{∅2020}	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nove osebne avtomobile proizvajalca, registrirane v letu 2020, v kilogramih (kg);
M _{0,2020}	vrednost 1379,88.

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

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

pri čemer je:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, kot je opredeljena v točki 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, kot je opredeljena v točki 3;

$\text{NEDC}_{2021 \text{ cilj}}$ cilj glede odstopanja za leto 2021, ki ga odobri Komisija v skladu s členom 10.

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

6.0. Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁

Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ je s številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v letu 2021, ponderirano povprečje referenčnih vrednosti₂₀₂₁, določenih za vsakega posameznega proizvajalca, za katerega se v skladu s točko 4 uporablja cilj specifičnih emisij.

Referenčna vrednost₂₀₂₁ se za vsakega proizvajalca določi, kot sledi:

$$\text{referenčna vrednost}_{2021} = WLTP_{CO_2, \text{izmerjen}} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, \text{cilj voznega parka}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

pri čemer je:

<i>WLTP_{CO2,izmerjen}</i>	<i>za vsakega proizvajalca povprečna vrednost skupnih izmerjenih emisij CO₂ iz vsakega novega osebnega avtomobila, registriranega v letu 2020, kot so določene in sporočene v skladu s členom 7a Izvedbene uredbe (EU) 2017/1153;</i>
<i>NEDC_{2020, cilj voznega parka}</i>	<i>vrednost 95 g/km;</i>
<i>NEDC_{CO2}</i>	<i>vrednost, opredeljena v točki 3;</i>
<i>M_{∅2021}</i>	<i>povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, pri novih osebnih avtomobilih proizvajalca v kilogramih, registriranih v letu 2021;</i>
<i>M_{0,2021}</i>	<i>povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, v kilogramih pri vseh novih osebnih avtomobilih, ki jih v letu 2011 registrirajo tisti proizvajalci, za katere se uporablja cilj specifičnih emisij v skladu s točko 4;</i>
<i>a</i>	<i>vrednost, opredeljena v točki 4.</i>

6.1. Cilja za celotni vozni park EU za leto 2025 in leto 2030

6.1.1. Cilj za celotni vozni park EU za leta 2025 do 2029

Cilj za celotni vozni park EU_{2025} = cilj za celotni vozni park EU_{2021} · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₂₅),

pri čemer je:

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

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

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

Cilj za celotni vozni park EU_{2030} = cilj za celotni vozni park EU_{2021} · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₃₀),

pri čemer je:

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

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

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

6.2.1. Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

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

pri čemer je:

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

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park EU}_{2025}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$$

pri čemer je:

a₂₀₂₁ naklon najboljše prilegajoče se premice, določene z uporabo metode linearne prileganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (neodvisna spremenljivka) in specifične emisije CO₂ (odvisna spremenljivka) vsakega novega osebnega avtomobila, registriranega v letu 2021;

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

TM povprečna preskusna masa vseh novih osebnih avtomobilov proizvajalca, registriranih v zadevnem koledarskem letu v kilogramih (kg);

TM₀ vrednost v kilogramih (kg), določena v skladu s točko (d) člena 14(1).

6.2.2. Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2030 dalje

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$,
pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2030} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2;

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

pri čemer je:

a_{2021} vrednost, *opredeljena v točki 6.2.1*;

$\text{povprečne emisije}_{2021}$ vrednost, *opredeljena v točki 6.2.1*;

TM vrednost, *opredeljena v točki 6.2.1*;;

TM_0 vrednost, *opredeljena v točki 6.2.1*.

6.3. Cilji specifičnih emisij za obdobje od leta 2025 dalje

Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij · faktor ZLEV (*Zero Level Emission Vehicle* – vozilo z ničelno stopnjo emisij),

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij referenčni cilj specifičnih emisij CO₂, določen v skladu s točko 6.2.1 za obdobje 2025–2029 in točko 6.2.2 za obdobje od leta 2030 dalje;

faktor ZLEV $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV 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 izmed njih 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 brezemisijских in nizkoemisijских vozil v voznem parku manjši od 60 % povprečja Unije²⁷ in manj kot 1000 novih brezemisijских in nizkoemisijских vozil, registriranih v letu 2017, se $ZLEV_{\text{specifični}}$ do vključno leta 2030 izračuna v skladu z naslednjo formulo:

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

Če delež brezemisijских in nizkoemisijских vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice, registriranih v letu med letoma 2025 in 2030, preseže 5 %, ta država članica v naslednjih letih ne more uporabiti množitelja 1,85;

x

15 % v obdobju 2025–2029 in 35 % od leta 2030 dalje.

²⁷ *Delež brezemisijских in nizkoemisijских vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice se izračuna kot skupno število novih brezemisijских in nizkoemisijских vozil, registriranih v letu 2017, deljeno s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v istem letu.*

DEL B. CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ ZA LAHKA GOSPODARSKA VOZILA

1. Za koledarsko leto 2020 se specifične emisije CO₂ za vsako novo lahko gospodarsko vozilo za namene izračunov v tej točki in v točki 2 določijo v skladu z naslednjo formulo:

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

pri čemer je:

M	=	masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo, v kilogramih (kg)
M ₀	=	1766,4
a	=	0,096

2. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v letu 2020 izračuna kot povprečje specifičnih emisij CO₂, določenih v skladu s točko 1, iz vsakega njegovega novega lahkega gospodarskega vozila, registriranega v navedenem koledarskem letu.

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

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

pri čemer je:

WLTP_{CO2}

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

NEDC_{CO2}

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

NEDC_{2020cilj}

cilj specifičnih emisij za leto 2020, izračunan v skladu s točkama 1 in 2.

4. Za koledarska leta 2021 do 2024 se cilj specifičnih emisij za proizvajalca izračuna, kot sledi:

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

pri čemer je:

WLTP _{referenčni cilj}	referenčni cilj specifičnih emisij na podlagi WLTP za leto 2021, izračunan v skladu s točko 3;
a	vrednost 0,096;
M _θ	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nova lahka gospodarska vozila proizvajalca, registrirana v zadevnem ciljnem letu, v kilogramih (kg);
M ₀	v letu 2020 vrednost 1766,4, za leta 2021, 2022 in 2023 vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(5) Uredbe (EU) št. 510/2011, ter za leto 2024 vrednost, sprejeta na podlagi točke (b) člena 14(1) te uredbe;
M _{θ2020}	povprečna vrednost mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, (M) za nova lahka gospodarska vozila proizvajalca, registrirana v letu 2020, v kilogramih (kg);
M _{0,2020}	vrednost 1766,4.

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

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

pri čemer je:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, kot je opredeljena v točki 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, kot je opredeljena v točki 3;

$\text{NEDC}_{2021 \text{ cilj}}$ cilj odstopanja za leto 2021, ki ga odobri Komisija v skladu s členom 10.

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

6.0. Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁

Cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₁ je s številom novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v letu 2021, ponderirano povprečje referenčnih vrednosti₂₀₂₁, določenih za vsakega posameznega proizvajalca, za katerega se v skladu s točko 4 uporablja cilj specifičnih emisij.

Referenčna vrednost₂₀₂₁ se za vsakega proizvajalca določi, kot sledi:

$$\text{referenčna vrednost}_{2021} = WLP_{CO_2, \text{izmerjen}} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, \text{cilj voznega parka}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

pri čemer je:

<i>$WLP_{CO_2, \text{izmerjen}}$</i>	<i>za vsakega proizvajalca povprečna vrednost skupnih izmerjenih emisij CO₂ iz vsakega novega lahkega gospodarskega vozila, registriranega v letu 2020, kot so določene in sporočene v skladu s členom 7a Izvedbene uredbe (EU) 2017/1152;</i>
<i>$NEDC_{2020, \text{cilj voznega parka}}$</i>	<i>vrednost 147 g/km;</i>
<i>$NEDC_{CO_2}$</i>	<i>vrednost, opredeljena v točki 3;</i>
<i>$M_{\emptyset 2021}$</i>	<i>povprečna vrednost mase novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca v stanju, pripravljenem za vožnjo, registriranih v letu 2021 v kilogramih (kg);</i>
<i>$M_{0,2021}$</i>	<i>povprečna vrednost mase vseh novih osebnih avtomobilov v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki jih v letu 2021 registrirajo tisti proizvajalci, za katere se uporablja cilj specifičnih emisij v skladu s točko 4, v kilogramih (kg);</i>
<i>a</i>	<i>vrednost, opredeljena v točki 4.</i>

6.1. Cilja za celotni vozni park EU za leto 2025 in leto 2030

6.1.1. Cilj za celotni vozni park EU za leta 2025 do 2029

Cilj za celotni vozni park EU_{2025} = cilj za celotni vozni park EU_{2021} · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₂₅),

pri čemer je:

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

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

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

Cilj za celotni vozni park EU_{2025} = cilj za celotni vozni park EU_{2021} · (1 – faktor zmanjšanja₂₀₃₀),

pri čemer je:

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

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

6.2. Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2025 dalje

6.2.1. Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2025} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.1;

α a_{2025} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , določene v skladu s točko (d) člena 14(1), in a_{2021} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 , določene v skladu s točko (d) člena 14(1),

čemer je:

a_{2025}
$$\frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2025}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$$

a_{2021}	naklon najboljše prilagojene se premice, določene z uporabo metode linearnega prilaganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (neodvisna spremenljivka) in specifične emisije CO ₂ (odvisna spremenljivka) vsakega novega lahkega gospodarskega vozila, registriranega v letu 2021;
povprečne emisije ₂₀₂₁	povprečna vrednost specifičnih emisij CO ₂ iz vseh novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalcev, registriranih v letu 2021, za katere je cilj specifičnih emisij izračunan v skladu s točko 4;
TM	povprečna preskusna masa vseh novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca, registriranih v zadevnem koledarskem letu v kilogramih (kg);
TM ₀	vrednost v kilogramih (kg), določena v skladu s točko (d) člena 14(1).

6.2.2. Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2030 dalje

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

pri čemer je:

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

α a_{2030} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , določene v skladu s točko (d) člena 14(1), in a_{2021} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 , določene v skladu s točko (d) člena 14(1),

pri čemer je:

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

a_{2021} vrednost, *opredeljena* v točki 6.2.1;

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, *opredeljena* v točki 6.2.1;

TM vrednost, *opredeljena* v točki 6.2.1;

TM_0 vrednost, *opredeljena* v točki 6.2.1.

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 – ($\emptyset_{\text{cilji}}$ – cilj za celotni vozni park EU₂₀₂₅)) · faktor ZLEV,

pri čemer je:

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

$\emptyset_{\text{cilji}}$ 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 izmed njih šteje za $ZLEV_{\text{specifični}}$, deljeno s skupnim številom **novoregistriranih** lahkih gospodarskih vozil ■ v zadevnem koledarskem letu;

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

x 15 %.

6.3.2. Cilji specifičnih emisij od leta 2030 dalje

Cilj specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – ($\emptyset_{\text{cilji}}$ – cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀)) · faktor ZLEV,

pri čemer je:

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

$\bar{e}_{cilji}$ 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;

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 v skladu z naslednjo formulo vsako izmed njih šteje za $ZLEV_{specifični}$, deljeno s skupnim številom **novoregistriranih** lahkih gospodarskih vozil N v zadevnem koledarskem letu;

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

x 30 %.

PRILOGA II

SPREMLJANJE IN SPOROČANJE EMISIJ IZ NOVIH OSEBNIH AVTOMOBILOV

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

1. Države članice za vsako koledarsko leto beležijo naslednje podrobne podatke o vsakem novem osebnem avtomobilu, ki ga registrirajo kot vozilo kategorije M1 na svojem ozemlju:
 - (a) proizvajalec;
 - (b) homologacijska številka in njene razširitve;
 - (c) tip, varianta in različica (če je ustrezno);
 - (d) znamka in trgovsko ime;
 - (e) kategorija homologiranega vozila;
 - (f) skupno število novih registracij;
 - (g) masa v stanju, pripravljenem za vožnjo;

- (h) specifične emisije CO₂ (NEDC in WLTP) ;
- (i) odtis: medosna razdalja, kolotek krmiljene osi in kolotek druge osi;
- (j) vrsta goriva in način izgorevanja;
- (k) delovna prostornina motorja;
- (l) poraba električne energije;
- (m) oznaka za inovativno tehnologijo ali skupino inovativnih tehnologij in zmanjšanje emisij CO₂ zaradi navedene tehnologije (NEDC in WLTP);
- (n) največja neto moč;
- (o) identifikacijska številka vozila;
- (p) preskusna masa na podlagi WLTP;
- (q) faktorja odstopanja in preverjanja iz točke 3.2.8 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) 2017/1153;
- (r) kategorija registriranega vozila;

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

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

- 2. Za podrobne podatke iz točke 1 se uporabijo podatki iz certifikata o skladnosti za zadevni osebni avtomobil. Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati o skladnosti navajajo specifične vrednosti emisij CO₂ za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.
- 3. Države članice za vsako koledarsko leto določijo:
 - (a) skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, ki so predmet ES-homologacije;
 - (b) skupno število novih registracij novih posamično odobrenih osebnih avtomobilov;
 - (c) skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, ki so predmet nacionalne homologacije za majhne serije.

DEL B – Oblika za prenos podatkov

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

Oddelek 1 – Zbirni podatki o spremljanju

Država članica ²⁸	
Leto	
Skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, ki so predmet ES-homologacije	
Skupno število novih registracij novih posamično odobrenih osebnih avtomobilov	
Skupno število novih registracij novih osebnih avtomobilov, ki so predmet nacionalne homologacije za majhne serije	

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

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

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

(i)	Medosna razdalja
	Kolotek krmiljene osi (os 1)
	Kolotek druge osi (os 2)

(j)	Vrsta goriva
	Način izgorevanja
(k)	Delovna prostornina motorja (v cm ³)
(l)	Poraba električne energije (v Wh/km)
(m)	Oznaka ekološke(-ih) inovacij(-e)
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi NEDC do 31. decembra 2020
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi WLTP
(n)	Največja neto moč
(o)	Identifikacijska številka vozila
(p)	Preskusna masa na podlagi WLTP
(q)	Faktor odstopanja De (če je na voljo)
	Faktor preverjanja (če je na voljo)
(r)	Kategorija registriranega vozila
(s)	Identifikacijska številka družine vozil
(t)	Električni doseg, če je na voljo

Opomba:

- (1) V primeru nacionalne homologacije za majhne serije (NSS) ali posamične odobritve (IVA) se ime proizvajalca navede v stolpcu „Ime proizvajalca v registru države članice“, v stolpcu „Ime proizvajalca – standardno poimenovanje v EU“ pa se navede naslednje: „AA-NSS“ ali „AA-IVA“.

PRILOGA III

SPREMLJANJE IN SPOROČANJE EMISIJ IZ NOVIH LAHKIH GOSPODARSKIH VOZIL

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

1. Podrobni podatki

1.1. Dokončana vozila, registrirana kot N₁

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

- (a) proizvajalec;
- (b) homologacijska številka in njene razširitve;
- (c) tip, varianta in različica;
- (d) znamka;
- (e) kategorija homologiranega vozila;

- (f) kategorija registriranega vozila;
- (g) specifične emisije CO₂ (NEDC in WLTP);
- (h) masa v stanju, pripravljenem za vožnjo;
- (i) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- (j) odtis: medosna razdalja, kolotek krmiljene osi in kolotek druge osi;
- (k) vrsta goriva in način izgorevanja;
- (l) delovna prostornina motorja;
- (m) poraba električne energije;
- (n) oznaka za inovativno tehnologijo ali skupino inovativnih tehnologij in zmanjšanje emisij CO₂ zaradi te tehnologije (NEDC in WLTP);

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

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

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

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

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

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

Za dodelana vozila N_1 se uporabi oblika, določena v oddelku 2 dela C.

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

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

3. Države članice za vsako koledarsko leto določijo:

- (a) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet ES-homologacije;
- (b) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet postopka večstopenjske homologacije, če je na voljo;
- (c) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet posamičnih odobritev;
- (d) skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet nacionalne homologacije za majhne serije.

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

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

1. Število registriranih novih lahkih gospodarskih vozil

Države članice določijo število novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih na njihovem ozemlju v posameznem letu spremljanja, to pa se razdeli na vozila, ki so predmet ES-homologacije, vozila, ki se posamično odobrijo, in vozila, ki so predmet nacionalne homologacije za majhne serije, ter, če je na voljo, število večstopenjsko izdelanih vozil.

2. Dodelana vozila

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

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

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

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

C. Oblike za prenos podatkov

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

Oddelek 1 – zbirni podatki o spremljanju	
Država članica ²⁹	
Leto	
Skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet ES-homologacije	
Skupno število novih registracij novih posamično odobrenih lahkih gospodarskih vozil	
Skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet nacionalne homologacije za majhne serije	
Skupno število novih registracij novih lahkih gospodarskih vozil, ki so predmet postopka večstopenjske homologacije (če je na voljo)	

²⁹ Oznake ISO 3166 alpha-2, z izjemo Grčije in Združenega kraljestva, za katera se uporabljata oznaki „EL“ oziroma „UK“.

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

	Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo DODELANO VOZILO/DOKONČANO VOZILO
(i) ⁽⁴⁾	Največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila

(j)	Medosna razdalja
	Kolotek krmiljene osi (os 1)
	Kolotek druge osi (os 2)
(k)	Vrsta goriva
	Način izgorevanja
(l)	Delovna prostornina motorja (v cm ³)
(m)	Poraba električne energije (v Wh/km)
(n)	Oznaka ekološke(-ih) inovacij(-e)
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi NEDC do 31. decembra 2020
	Skupni prihranki emisij CO ₂ zaradi ekološke(-ih) inovacij(-e) na podlagi WLTP
(o)	Identifikacijska številka vozila
(p)	Preskusna masa na podlagi WLTP
(q)	Faktor odstopanja De (če je na voljo)
	Faktor preverjanja (če je na voljo)
(r)	Identifikacijska številka družine vozil
(s)	Električni doseg, če je to ustrezno
Točka 2.17.2 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES ⁽⁵⁾	Privzeta dodana masa (če je to v primeru večstopenjsko izdelanih vozil ustrezno)

Opombe:

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

PRILOGA IV

Razveljavljene uredbe s seznamoma njihovih zaporednih sprememb

Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 140, 5.6.2009, str. 1)
Uredba Komisije (EU) št. 397/2013	(UL L 120, 1.5.2013, str. 4)
Uredba (EU) št. 333/2014 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 103, 5.4.2014, str. 15)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/6	(UL L 3, 7.1.2015, str. 1)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1502	(UL L 221, 26.8.2017, str. 4)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/649	(UL L 108, 27.4.2018, str. 14)
Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 145, 31.5.2011, str. 1)
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 205/2012	(UL L 72, 10.3.2012, str. 2)
Uredba (EU) št. 253/2014 Evropskega parlamenta in Sveta	(UL L 84, 20.3.2014, str. 38)
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 404/2014	(UL L 121, 24.4.2014, str. 1)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/748	(UL L 113, 29.4.2017, str. 9)
Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1499	(UL L 219, 25.8.2017, str. 1)

PRILOGA V

KORELACIJSKA TABELA

Uredba (ES) št. 443/2009	Uredba (EU) št. 510/2011	Ta uredba
člen 1, prvi odstavek	člen 1(1)	člen 1(1)
člen 1, drugi odstavek	člen 1(2)	člen 1(2)
člen 1, tretji odstavek	–	člen 1(3)
–	–	člen 1(4)
–	–	člen 1(5)
–	–	člen 1(6)
–	–	člen 1(7)
člen 2(1)	člen 2(1)	člen 2(1)
člen 2(2)	člen 2(2)	člen 2(2)
člen 2(3)	člen 2(3)	člen 2(3)
člen 2(4)	člen 2(4)	člen 2(4)
člen 3(1), uvodno besedilo	člen 3(1), uvodno besedilo	člen 3(1), uvodno besedilo
člen 3(1), točki (a) in (b)	člen 3(1), točki (a) in (b)	člen 3(1), točki (a) in (b)
–	člen 3(1), točke (c), (d) in (e)	člen 3(1), točke (c), (d) in (e)
člen 3(1), točki (c) in (d)	člen 3(1), točki (f) in (g)	člen 3(1), točki (f) in (g)
člen 3(1), točka (f)	člen 3(1), točka (h)	člen 3(1), točka (h)

člen 3(1), točka (e)

člen 3(1), točka (j)

člen 3(1), točka (i)

člen 3(1), točka (g)

člen 3(1), točka (i)

člen 3(1), točka (j)

–

–

člen 3(1), točke (k), (l) in
(m)

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

člen 8(3)

člen 8(4), prvi in drugi pododstavek

člen 8(3)

člen 8(4), prvi in drugi
pododstavek

člen 7(3)

člen 7(4), prvi in drugi
pododstavek

člen 8(4), tretji pododstavek	člen 8(4), prvi pododstavek	člen 7(4), tretji pododstavek
člen 8(5), prvi pododstavek	člen 8(5)	člen 7(5), prvi pododstavek
člen 8(5), drugi pododstavek	člen 8(6)	člen 7(5), drugi pododstavek
člen 8(6)	člen 8(7)	–
člen 8(7)	člen 8(8)	člen 7(6), prvi pododstavek
–	–	člen 7(6), drugi pododstavek
člen 8(8)	–	–
člen 8(9), prvi pododstavek	člen 8(9), prvi pododstavek	člen 7(7)
člen 8(9), drugi pododstavek	člen 8(9), drugi pododstavek	člen 7(8)
–	–	člen 7(9)
–	–	člen 7(10)
–	člen 8(10)	člen 7(11)
člen 9(1)	člen 9(1)	člen 8(1)
člen 9(2), prvi pododstavek, uvodno besedilo	člen 9(2), prvi pododstavek, uvodno besedilo	člen 8(2), prvi pododstavek, prvi del
člen 9(2), prvi pododstavek, točka (a)	člen 9(2), prvi pododstavek, točka (a)	–
člen 9(2), prvi pododstavek, točka (b)	člen 9(2), prvi pododstavek, točka (b)	člen 8(2), prvi pododstavek, drugi del

člen 9(2), drugi pododstavek

člen 9(2), drugi
pododstavek

člen 8(2), drugi
pododstavek

člen 9(3)

člen 9(3)

člen 8(3)

člen 9(4)

člen 9(4)

člen 8(4)

člen 10(1), uvodno besedilo

člen 10(1), uvodno
besedilo

člen 9(1), uvodno besedilo

člen 10(1), točke (a) do (e)	člen 10(1), točke (a) do (e)	člen 9(1), točke (a) do (e)
–	–	člen 9(1), točka (f)
člen 10(2)	člen 10(2)	člen 9(2)
–	–	člen 9(3)
člen 11(1)	člen 11(1)	člen 10(1)
člen 11(2)	člen 11(2)	člen 10(2)
člen 11(3)	člen 11(3)	člen 10(3), prvi pododstavek
–	–	člen 10(3), drugi pododstavek
člen 11(4), prvi pododstavek	–	člen 10(4), prvi pododstavek
člen 11(4), drugi pododstavek, uvodno besedilo	–	člen 10(4), drugi pododstavek, uvodno besedilo
člen 11(4), drugi pododstavek, točka (a)	–	člen 10(4), drugi pododstavek, točka (a)
člen 11(4), drugi pododstavek, točka (b)	–	–
člen 11(4), drugi pododstavek, točka (c)	–	člen 10(4), drugi pododstavek, točka (b)
–	–	člen 10(4), drugi pododstavek, točka (c)
člen 11(4), tretji in četrti pododstavek	–	člen 10(4), tretji in četrti pododstavek

člen 11(5)

člen 11(4)

člen 10(5)

člen 11(6)

člen 11(5)

člen 10(6)

člen 11(7)

člen 11(6)

člen 10(7)

člen 11(8)

člen 11(7)

člen 10(8)

člen 11(9)

člen 11(8)

člen 10(9)

člen 12(1), prvi pododstavek	člen 12(1), prvi pododstavek	člen 11(1), prvi pododstavek
člen 12(1), drugi pododstavek	–	člen 11(1), drugi pododstavek

člen 12(1), tretji pododstavek	člen 12(1), drugi pododstavek	člen 11(1), tretji pododstavek
–	–	člen 11(1), četrti pododstavek
člen 12(2)	člen 12(2)	člen 11(2), uvodno besedilo, točke (a), (b), in (c), ter točka (d), prvi del
–	–	člen 11(2), točka (d), zadnji del
člen 12(3)	člen 12(3)	člen 11(3)
člen 12(4)	člen 12(4)	člen 11(4)
–	–	člen 12
–	–	člen 13
člen 13(1)	–	–
–	člen 13(1)	–
–	–	člen 14, naslov
–	–	člen 14(1), prvi pododstavek, uvodno besedilo
člen 13(2), prvi in drugi pododstavek	–	člen 14(1), točka (a)
–	člen 13(5)	člen 14(1), točka (b)
–	–	člen 14(1)) točki (c) in (d)
člen 13(2), tretji pododstavek	člen 13(5)	člen 14(2)
–	–	člen 15(1)

–	–	člen 15(2)
–	–	člen 15(3)
–	člen 13(2)	–
–	–	člen 15(4), prvi del
člen 13(3)	člen 13(6), prvi pododstavek	člen 15(4), drugi del
–	člen 13(4)	–
člen 13(4)	člen 13(6), drugi pododstavek	–
člen 13(5)	–	–
člen 13(6)	člen 13(3)	–
–	–	člen 15(5)
–	–	člen 15(6)
člen 13(7), prvi pododstavek	člen 13(6), tretji pododstavek	člen 15(7)
člen 13(7), drugi pododstavek	člen 13(6), četrti pododstavek	člen 15(8)
člen 14(1)	člen 14(1)	člen 16(1)
člen 14(2)	člen 14(2)	člen 16(2)
člen 14(3)	člen 14(2a)	člen 16(3)
člen 14a(1)	člen 15(3)	člen 17(1)

člen 14a(2)	člen 15(1)	člen 17(2)
člen 14a(3)	člen 16	člen 17(3)
člen 14a(4)	člen 15(2)	člen 17(4)
člen 14a(5)	člen 17	člen 17(5)
člen 15	—	—
—	—	člen 18
člen 16	člen 18	člen 19
Priloga I	—	Priloga I, del A, točke 1 do 5
—	—	Priloga I, del A, točka 6

–	Priloga I	Priloga I, del B, točke 1 do 5
–	–	Priloga I, del B, točka 6
Priloga II, del A	–	Priloga II, del A
Priloga II, del B	–	–
Priloga II, del C	–	Priloga II, del B
–	Priloga II	Priloga III
–	–	Priloga IV
–	–	Priloga V

Izjava Komisije o členu 15

Komisija bo med pregledom iz člena 15 in, kjer je to primerno, pri predlogu zakonodajne spremembe te uredbe opravila zadevna posvetovanja v skladu s Pogodbama. Zlasti se bo posvetovala z Evropskim parlamentom in državami članicami.

V okviru navedenega pregleda bo Komisija preučila tudi ustreznost zgornje meje 5 %, določene v točki 6.3 dela A Priloge I, ob upoštevanju, da je v zadevnih državah članicah treba pospešiti spodbujanje brezemisijских in nizkoemisijских vozil.