Svet
Evropske unije

Bruselj, 17. februar 2023
(OR. en)

6539/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0042 (COD)

CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	15. februar 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 88 final
Zadeva:	Predlog UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 88 final.

Priloga: COM(2023) 88 final

EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Evropska podnebna pravila kot eden ključnih elementov **evropskega zelenega dogovora**, s katerim se je Komisija zavezala k sprejemanju ukrepov za obvladovanje podnebnih in okoljskih izzivov, uzakonjajo zavezanost EU doseganju cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050 in krepitvi vmesnega cilja z določitvijo cilja zmanjšanja neto emisij za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. To je v skladu z zavezanostjo EU svetovnim podnebnim ukrepom v okviru Pariškega sporazuma. Zaradi krize, povezane z rusko invazijo na Ukrajino, so razlogi za zmanjšanje odvisnosti EU od fosilnih goriv še tehtnejši, kot je poudarjeno v **načrtu REPowerEU**, ki določa ukrepe za varčevanje z energijo, diverzifikacijo oskrbe, nadomeščanje fosilnih goriv ter izvajanje pametnih naložb in reform v vseh gospodarskih sektorjih.

Zlasti cestni promet povzroča petino vseh emisij toplogrednih plinov v EU, njegove emisije pa se še povečujejo. Razlog za prehod na **brezemisijsko mobilnost** postaja glede na čim hitrejše zmanjšanje energetske odvisnosti EU še tehtnejši in jasnejši ob upoštevanju, da se v cestnem prometu porabi tudi tretjina vse končne energije v EU. V zvezi s tem je v načrtu REPowerEU poudarjena potreba po povečanju prihrankov energije in energijske učinkovitosti v prometnem sektorju ter pospešitvi prehoda na brezemisijska vozila s kombiniranjem elektrifikacije in vodika iz nefosilnih virov, s katerim se nadomestijo fosilna goriva.

Komisija je za uresničitev teh povečanih podnebnih ciljev julija 2021 sprejela celovit sveženj usklajenih predlogov politik v okviru **svežnja „Pripravljeni na 55“.**

Promet prispeva več kot dve tretjini vseh emisij NO_x in predstavlja znaten delež (približno 10 % ali več) skupnih emisij drugih onesnaževal. Zlasti cestni promet še naprej predstavlja znaten delež emisij vseh glavnih onesnaževal zraka (razen SO_x).

Brez nadaljnjih ukrepov ta sektor ne bo zadostno prispeval k podnebnemu cilju in cilju ničelnega onesnaževanja za leto 2030 oziroma leto 2050 ter k zmanjšanju energetske odvisnosti EU. Scenariji politike, ki podpirajo načrt za uresničitev podnebnih ciljev in sveženj „Pripravljeni na 55“, kažejo, da bo treba skupaj s politikami za izboljšanje sistemov tovornega prometa, vključno s prehodom na druge oblike prevoza, za zmanjšanje emisij CO_2 iz težkih vozil povečati cilje.

V sektorju težkih vozil nastane več kot četrtina emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa v EU in več kot 6 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU. Leta 2019 so bile emisije toplogrednih plinov iz težkih vozil za 44 % in 37 % večje od emisij iz celotnega letalskega oziroma pomorskega prometa.

Na splošno je avtomobilska industrija ključnega pomena za gospodarstvo EU in predstavlja več kot 7 % BDP EU. V proizvodnji, prodaji, vzdrževanju, gradnji ter prometu in prevoznih storitvah neposredno ali posredno zaposluje 14,6 milijona Evropejcev. EU spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v tem sektorju. Naložbe avtomobilske industrije EU v raziskave in razvoj znašajo 60,9 milijarde EUR na leto. Sektor težkih vozil v avtomobilski industriji je s številnimi proizvodnimi obrati za težka vozila v EU zelo pomemben. Čeprav je število letno proizvedenih novih težkih vozil v EU, ki znaša približno 500 000 enot, precej manjše od števila avtomobilov, je dodana vrednost na proizvedeno enoto znatno višja za težka vozila.

V avtomobilskem sektorju poteka pomembna strukturna preobrazba, ki vključuje spremembe v čistih in digitalnih tehnologijah, zlasti prehod z motorjev z notranjim zgorevanjem na brezemisijske in nizkoemisijske tehnologije, pa tudi na vedno bolj povezana vozila. Cilj mora biti okrepiti avtomobilski sektor, da ohrani in utrjuje vodilni položaj v tehnologijah prihodnosti.

Standardi emisijskih vrednosti CO_2 iz težkih vozil so ključna gonila za zmanjšanje emisij CO_2 v sektorju. **Splošni cilj** tega predloga je določiti nove standarde emisijskih vrednosti za zmanjšanje emisij CO_2 ter prispevati k prehodu na brezemisijsko mobilnost v širšem okviru povečane podnebne ambicije EU do leta 2030 in podnebne nevtralnosti EU do leta 2050.

Predlog predstavlja tri specifične cilje. Prvi je **zmanjšati emisije CO_2** iz težkih vozil na stroškovno učinkovit način v skladu s podnebnimi cilji EU, hkrati pa prispevati k izboljšanju energetske varnosti EU. Ob upoštevanju dejstva, da učinek standardov emisijskih vrednosti CO_2 za težka vozila na zmanjšanje emisij iz voznega parka vozil ni takojšen, in ob upoštevanju dinamike obnove voznega parka je zgodnje ukrepanje pomembno za zagotovitev doseganja dolgoročnega cilja.

Drugi specifični cilj je zagotoviti koristi za evropske **prevoznike in uporabnike,** od katerih jih je večina MSP, zaradi širše uvedbe energijsko učinkovitejših vozil. Standardi emisijskih vrednosti CO_2 za težka vozila spodbujajo proizvajalce, da povečajo svojo ponudbo brezemisijskih vozil, tako da imajo lahko potrošniki koristi zaradi cenovno ugodnejših modelov brezemisijskih vozil in znatnih prihrankov energije pri njihovi uporabi, kar pomeni, da se skupni stroški lastništva takih vozil zmanjšajo.

Tretji specifični cilj je okrepiti **vodilni položaj industrije EU na področju tehnologije in inovacij** z usmerjanjem naložb v brezemisijske tehnologije. Čeprav je bil avtomobilski sektor uspešen pri razvoju in proizvodnji naprednih tehnologij vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem in njihovem trženju po vsem svetu, mora naložbe vse bolj usmerjati v brezemisijske tehnologije, da bi postal vodilni akter pri sedanjem svetovnem prehodu na brezemisijsko mobilnost.

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

Ta pobuda je tesno povezana s predlogi, sprejetimi v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“.

Standardi emisijskih vrednosti CO_2 z zagotavljanjem zmanjšanja emisij v cestnem prometu državam članicam pomagajo zlasti pri izpolnjevanju njihovih ciljev iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj. Ker spodbujajo elektrifikacijo vozil, prispevajo k ciljem energijske učinkovitosti in z zagotavljanjem dodatne poti za uporabo energije iz obnovljivih virov tudi k cilju v zvezi z obnovljivimi viri energije. Predlog je tudi v skladu s predlogi, ki so rezultat Konference o prihodnosti Evrope, zlasti s predlogoma 3 in 4 o podnebnih spremembah, energiji in prometu, v katerih so izrecno poudarjeni nadaljnje zmanjšanje odvisnosti od nafte in plina ter spodbujanje uporabe električnih vozil, pa tudi naložbe v potrebno polnilno infrastrukturo.

Vključuje jasna dopolnjevanja med standardi emisijskih vrednosti CO_2 in trgovanjem z emisijami za stavbe in cestni promet. Standardi emisijskih vrednosti CO_2 se nanašajo na dobavo vozil z učinkovitejšo porabo goriva in brezemisijskih vozil ter določajo zahteve za proizvajalce vozil glede njihovega novega voznega parka vozil. Razširitev trgovanja z emisijami se nanaša na porabo goriva v celotnem voznem parku vozil. S tem bi se lahko povečalo povpraševanje po vozilih z učinkovitejšo porabo goriva in brezemisijskih vozilih, kar bi proizvajalcem vozil olajšalo doseganje ciljev učinkovitosti glede CO_2.

Standardi emisijskih vrednosti CO_2, ki omogočajo nova brezemisijska vozila na trgu, so tudi dopolnilni ukrep k direktivi o energiji iz obnovljivih virov, ki spodbuja uporabo goriv iz

obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv za vozila v voznem parku z motorji z notranjim zgorevanjem.

Obstajajo tudi pomembne sinergije med standardi emisijskih vrednosti CO_2 in okrepljenim sistemom za trgovanje z emisijami (ETS) ter direktivo o energiji iz obnovljivih virov. Sistem za trgovanje z emisijami in direktiva o energiji iz obnovljivih virov bosta spodbujala razogljičenje proizvodnje električne energije, tako da bodo brezemisijska vozila, katerih uporabo bodo spodbudili standardi emisijskih vrednosti CO_2, postopno prehajala na pogon iz obnovljivih virov energije, kar bo omogočilo razogljičenje vseh emisij „od izvora do vozila“.

Pomembne sinergije obstajajo tudi s predlogom Euro 7 o homologaciji glede na emisije, ki zagotavlja, da so vsa vozila tako čista, kot je tehnološko in ekonomsko izvedljivo. To je še zlasti pomembno, saj celo brezemisijska vozila še vedno sproščajo mikroplastiko iz pnevmatik in delce iz zavornih sistemov. V Euro 7 je predlagana ureditev teh emisij, ki niso emisije izpušnih plinov.

Nazadnje, čeprav standardi emisijskih vrednosti CO_2 zagotavljajo ponudbo brezemisijskih vozil, je **uredba o infrastrukturi za alternativna goriva** nujen dopolnilni instrument za odpravljanje tržnih ovir pri vzpostavitvi infrastrukture.

Kombinacija obdavčitve energije, naložb v polnilno in oskrbovalno infrastrukturo, novih cen ogljika in posodobljenih standardov za CO_2 vodi k uravnoteženemu in stroškovno učinkovitemu pristopu za zmanjšanje emisij iz cestnega prometa, odpravljanju tržnih ovir in nedelovanja trga ter zagotavljanju gotovosti za vlagatelje za naložbe v brezemisijske tehnologije.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog je skladen z vsemi ukrepi in politikami EU ter ji pomaga doseči povečan cilj do leta 2030 ter uspešen in pravičen prehod za dosego cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050, kot je Komisija navedla v sporočilu o evropskem zelenem dogovoru.

Skupaj s predlogom, ki je del svežnja „Pripravljeni na 55“, instrumentoma NextGenerationEU, načrtom REPowerEU in večletnim finančnim okvirom za obdobje 2021–2027 bo pomagal doseči dvojni zeleni in digitalni prehod, h kateremu stremi Evropa. S kombinacijo teh politik se bo pospešil prehod k čistemu in trajnostnemu gospodarstvu, pri čemer bo vzpostavljena povezava med podnebnimi ukrepi in gospodarsko rastjo. Pobuda je skladna tudi s politikami Unije za čisto in krožno gospodarstvo ter trajnostno in pametno mobilnostjo ter s cilji akcijskega načrta za ničelno onesnaževanje[1]. Ker se bo s pospešenim uvajanjem brezemisijskih težkih vozil zmanjšalo onesnaževanja zraka, kar bo zaradi zmanjšanega onesnaževanja prek atmosferske depozicije imelo posredne koristi tudi za vodo in tla, pobuda prispeva k ciljem čistega zraka in tudi strožjim standardom kakovosti v predlagani reviziji[2] direktiv o kakovosti zunanjega zraka.

Kot je Komisija napovedala v svojem sporočilu z naslovom „**Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope**“[3], skupaj z javnimi organi, deležniki in socialnimi partnerji sodeluje v procesu soustvarjanja, da bi opredelila poti zelenega in digitalnega prehoda, ki bodo podprle širitev proizvodnje brezemisijskih vozil, hitro vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva ter s tem povezano izpopolnjevanje in prekvalifikacijo delavcev. Industrijski načrt v okviru zelenega dogovora[4] bo okrepil

1 COM(2021) 400 final.
2 COM(2022) 542 final.
3 COM(2020) 350 final.
4 COM(2023) 62 final.

konkurenčnost evropske neto ničelne industrije in podprl hiter prehod na podnebno nevtralnost. Namen takega načrta je zagotoviti spodbudnejše okolje za povečanje proizvodne zmogljivosti EU za tehnologije in izdelke z neto ničelnimi emisijami, ki so potrebni za doseganje ambicioznih podnebnih ciljev Evrope.

Ta pobuda je skladna tudi s politiko EU za raziskave in inovacije. Podpora razvoju brezemisijskih tehnologij je predvidena tudi v okvirnem programu EU za raziskave in inovacije, zlasti prek partnerstev programa Obzorje Evropa.

Pobuda je skladna s finančnimi sredstvi EU za brezemisijska ali nizkoemisijska vozila in čisti promet. Finančna sredstva iz Kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj in Sklada za pravični prehod skupaj znašajo 8,2 milijarde EUR za čisto mestno prometno infrastrukturo, 5,1 milijarde EUR za vozni park za okolju prijazen mestni promet, 1,1 milijarde EUR za infrastrukturo za alternativna goriva, 408 milijonov EUR za digitalizacijo mestnega prometa – emisije toplogrednih plinov in 141 milijonov EUR za digitalizacijo cestnega prometa – emisije toplogrednih plinov. Poleg tega znaša podpora iz mehanizma za okrevanje in odpornost 7,7 milijarde EUR za čisto mestno prometno infrastrukturo, 5,4 milijarde EUR za vozni park za okolju prijazen mestni promet, 60 milijonov EUR za digitalizacijo prometa, kadar je delno namenjena zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v mestnem prometu, 380 milijonov EUR za digitalizacijo prometa, kadar je delno namenjena zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v cestnem prometu, in 7,6 milijarde EUR za brezemisijska ali nizkoemisijska vozila.

12. januarja 2023 je začela veljati uredba o tujih subvencijah. Ta novi sklop pravil za obravnavanje izkrivljanj, ki jih povzročajo tuje subvencije, bo EU omogočil, da ostane odprta za trgovino in naložbe, hkrati pa bo zagotovil enake konkurenčne pogoje za vsa podjetja, ki delujejo na enotnem trgu.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Evropska unija v skladu s členom 191 in členom 192(1) PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanju, varstvu in izboljšanju kakovosti okolja ter spodbujanju ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih težav, zlasti v boju proti podnebnim spremembam. Uredba (EU) 2019/1242 in Uredba (EU) 2018/956 sta temeljili na členu 192 PDEU.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ki je ni mogoče rešiti samo na nacionalni ali lokalni ravni. Podnebne ukrepe je treba usklajevati na evropski ravni in, kjer je to mogoče, tudi na svetovni ravni. Ukrepi EU so utemeljeni na podlagi subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Evropska unija si od leta 1992 prizadeva za razvoj skupnih rešitev in spodbujanje globalnega ukrepanja v boju proti podnebnim spremembam. Ukrepanje na ravni EU bo tako omogočilo stroškovno učinkovito uresničevanje ciljev zmanjšanja emisij do leta 2030 in dolgoročnih ciljev zmanjševanja emisij ob hkratnem zagotavljanju pravičnosti in okoljske celovitosti. Pristojnosti EU na področju podnebnih sprememb potrjujejo in natančno opredeljujejo členi 191 do 193 PDEU.

Glede na cilj zmanjšanja emisij do leta 2030 in glede na cilj podnebne nevtralnosti, ki naj bi bil dosežen do leta 2050, so potrebni trdnejši ukrepi EU, da se zagotovi dovolj velik prispevek sektorja cestnega prometa.

Čeprav lahko pobude na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ustvarijo sinergije, same po sebi ne bodo dovolj, tudi ob upoštevanju neločljivo povezane mednarodne razsežnosti cestnega tovornega prometa. Neobstoj usklajenega delovanja EU bi povzročil tveganje razdrobljenosti notranjega trga zaradi raznolikosti nacionalnih shem, različnih ravni zastavljenih ciljev in parametrov zasnove. Posamezne države članice bi tudi same predstavljale premajhen trg za spodbujanje sprememb na ravni industrije in ustvarjanje ekonomije obsega.

- **Sorazmernost**

S tem predlogom se revidirajo obstoječi standardi emisijskih vrednosti CO_2 za težka vozila, da bi se prispevalo k doseganju podnebnih ciljev iz podnebnih pravil. Ta predlog je v skladu z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno za stroškovno učinkovito doseganje ciljev Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, hkrati pa zagotavlja pravičnost in okoljsko celovitost. Predvidene dodatne stroške v zvezi s predlogom odtehtajo zagotovljene koristi.

- **Izbira instrumenta**

Predlog določa spremembo Uredbe (EU) 2019/1242, zato je uredba edini ustrezen pravni instrument.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

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

Uredba (EU) 2019/1242 o emisijskih standardih CO_2 za težka vozila je bila sprejeta in začela veljati leta 2019. Določa nove zavezujoče cilje glede CO_2, ki se bodo začeli uporabljati od leta 2025. Učinkovitosti uporabe teh določb v tej fazi ni mogoče oceniti.

Vendar je potrebna revizija, da se Uredba uskladi z ambicijami evropskega zelenega dogovora in okrepljenimi cilji zmanjšanja emisij iz evropskih podnebnih pravil. Te spremembe so bile predmet ocene učinka.

- **Posvetovanja z deležniki**

Komisija je za zbiranje dokazov in zagotovitev večje preglednosti od 20. decembra 2021 do 14. marca 2022 organizirala javno posvetovanje. Podroben povzetek in rezultati so predstavljeni v Prilogi 2 k oceni učinka tega predloga. Natančneje, Komisija je pridobila povratne informacije naslednjih deležnikov: držav članic (nacionalni, regionalni organi), proizvajalcev vozil, dobaviteljev sestavnih delov in materialov, kupcev vozil (zasebni, poslovni, podjetja za upravljanje voznih parkov), dobaviteljev energije, nevladnih organizacij na področju okolja in prometa ter potrošniških nevladnih organizacij, socialnih partnerjev, raziskovalcev in akademikov.

Poleg javnega posvetovanja so bile povratne informacije pridobljene tudi na naslednja načina: (i) s srečanji z zadevnimi panožnimi združenji, proizvajalci vozil, dobavitelji sestavnih delov in materialov, prevozniki in nevladnimi organizacijami; (ii) z dokumenti o stališčih, ki so jih predložili deležniki ali organi v državah članicah. Glavne rezultate je mogoče povzeti, kot sledi.

Večina anketirancev je podprla cilje „stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij CO_2 iz novih težkih vozil v skladu s splošnim podnebnim ciljem vsaj 55-odstotnega zmanjšanja do leta 2030 in ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050“.

Tudi druga dva cilja („zmanjšanje porabe energije v EU in njene odvisnosti od uvoza fosilnih goriv ter krepitev vodilnega položaja na področju tehnologije in industrije ter spodbujanje zaposlovanja v vrednostni verigi težkih vozil v EU“) je večina anketirancev podprla, vendar v manjšem obsegu v primerjavi s prvim.

Kar zadeva področje uporabe, je v vseh skupinah deležnikov večina anketirancev podprla določitev novih ciljev za tovorna vozila nad 7,5 t, mestne avtobuse in druge avtobuse.

V zvezi s ciljnimi ravnmi je posvetovanje pokazalo splošno podporo za njihovo okrepitev tako dolgoročno kot tudi kratkoročno. Okoljske nevladne organizacije in proizvajalci brezemisijskih vozil so pozvali k najambicioznejšemu cilju, medtem ko so proizvajalci vozil, prevozniki, dobavitelji sestavnih delov in dobavitelji goriv podprli manj ambiciozne cilje. Vsi deležniki, razen polovice prevoznikov, ki so izrazili mešana stališča, so menili, da je določitev standardov za priklopnike in polpriklopnike pomembna. Kar zadeva možno vzpostavitev mehanizma za upoštevanje goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv pri doseganju cilja glede CO_2, so bila v posvetovanju izražena mešana stališča.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Za kvantitativno oceno gospodarskih, družbenih in okoljskih učinkov je ocena učinka temeljila na vrsti scenarijev, razvitih za model PRIMES. Ta analiza je bila dopolnjena z uporabo drugih orodij za modeliranje, kot sta E3ME ter model DIONE Skupnega raziskovalnega središča.

Podatki o spremljanju emisij toplogrednih plinov in drugih značilnostih novega voznega parka težkih vozil so bili pridobljeni iz letnih podatkov o spremljanju, ki so jih sporočile države članice in proizvajalci ter jih je zbrala Evropska agencija za okolje (EEA) v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

Več informacij je bilo zbranih s pogodbami o izvajanju storitev, ki so jih po naročilu opravili zunanji izvajalci.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka temelji na scenarijih integriranega modeliranja, ki odražajo medsebojno vplivanje različnih instrumentov politike o gospodarskih subjektih, da se zagotovijo dopolnjevanje, doslednost in uspešnost pri doseganju podnebnega cilja za leto 2030 in leto 2050. Pri takih scenarijih se upoštevajo politike, predlagane julija 2021 v okviru zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“, novejši načrt REPowerEU ter predlagani novi standardi Euro 7.

Poleg tega je ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, pripravljena in oblikovana v skladu z veljavnimi smernicami za boljše pravno urejanje. Odbor za regulativni nadzor je 16. septembra 2022 podal negativno mnenje. Po ponovni predložitvi je Odbor 6. decembra 2022 podal pozitivno mnenje s pridržki.

Izboljšave, ki jih je predlagal Odbor, so bile vključene v končno različico.

To velja zlasti za naslednje glavne točke:

- opredelitev preostale vrzeli pri zmanjševanju emisij CO_2, ki jo pobuda namerava obravnavati;
- dodatni opis izhodiščnega scenarija;
- dodatne informacije o skupnih stroških in koristih za najpomembnejše kombinacije možnosti ter o njihovi sorazmernosti;
- pojasnila glede prednostne možnosti;

- razpravo o omejitvah in tveganjih, ki izhajajo iz morebitne nezadostne uvedbe ključnih tehnologij in podpornih infrastruktur, vključno z dodatno analizo negotovosti, ki vplivajo na rezultate;
- nadaljnjo obravnavo mednarodne konkurenčnosti sektorja težkih vozil.

Možnosti politike

V oceni učinka so bile analizirane možnosti politike, razvrščene v teme, da bi se obravnavale ugotovljene težave in dosegli cilji politike.

(1) Cilji emisij CO_2 za nova težka vozila (obseg, ravni, časovni okvir, načini)

Kar zadeva ciljne ravni, obravnavane možnosti zajemajo tri scenarije do leta 2040, ki upoštevajo tudi cilj doseganja 90-odstotnega zmanjšanja emisij v prometu do leta 2050.

Kot prispevek k splošnemu povečanju ravni ambicij do leta 2030 in cilju podnebne nevtralnosti do leta 2050 je prednostna možnost, da se od leta 2030 znatno okrepijo cilji glede CO_2 za celotni vozni park EU za nova težka vozila in razširi področje njihove uporabe. S tem se bo zagotovila usmeritev, potrebna za pospešitev dobave brezemisijskih vozil na trg, omogočile koristi za uporabnike vozil ter spodbudilo vodilni položaj na področju inovacij in tehnologije, hkrati pa omejilo povečanje stroškov za proizvajalce. Standardi za težka vozila prispevajo tudi k zmanjševanju emisij onesnaževal zraka.

Kar zadeva časovni okvir za okrepitev ciljev, je prednostna možnost ohraniti regulativni pristop določanja ciljev z zniževanjem v petletnih korakih, da se upoštevajo razvojni cikli v avtomobilskem sektorju.

Morebitni prihodki od premij za presežne emisije bi ostali del splošnega proračuna EU. Druge obravnavane možnosti bi znatno povečale upravno breme, ne da bi neposredno koristile avtomobilskemu sektorju pri njegovem prehodu.

Uvedena bi bila možnost odobritve cilja odstopanja za male proizvajalce s sedežem v EU in zunaj EU.

(2) Posebne spodbude za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (ZLEV)

Glede mehanizma spodbud za ZLEV so bile obravnavane različne možnosti, tako glede vrste mehanizma kot tudi glede vrste vozil, ki bi jih ta moral zajemati. Prednostna možnost je, da se od leta 2030 odpravi shema spodbud ZLEV, saj bodo na uvajanje ZLEV na trg vplivali strožji cilji glede CO_2, ki bodo veljali od tega datuma. S tem bi tudi poenostavili zakonodajo in se izognili tveganju, da bi bila njena učinkovitost ogrožena.

(3) Mehanizem za upoštevanje potencialnega prispevka goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv za namene ocenjevanja skladnosti s cilji

V zvezi s tem sta bili preučeni dve možnosti: korekcijski faktor zaradi ogljika ali shema trgovanja z dobropisi. Vendar prednostna možnost ni vključitev takega obračunskega mehanizma, saj to ne bi bilo stroškovno učinkovito niti za proizvajalce niti za prevoznike in družbo kot celoto, saj bi zameglilo odgovornosti različnih akterjev za dosego ciljev, ogrozilo učinkovitost ter povečalo upravno breme in zapletenost. Spodbujanje uporabe goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv se izvaja z revizijo direktive o energiji iz obnovljivih virov, direktive o sistemu EU za trgovanje z emisijami in direktive o obdavčitvi energije.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

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

V primerjavi s sedanjo uredbo naj predlog ne bi povečal upravnih stroškov za podjetja in državljane. Da bi se prispevalo k poenostavitvi, se poleg tega predlaga, da se od leta 2030 črta obstoječa določba, tj. mehanizem spodbud ZLEV „bonus“, in uvede izvzetje za manjše proizvajalce.

- **Temeljne pravice**

V predlogu se spoštujejo temeljne pravice in upoštevajo načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah[5]. Predlog prispeva zlasti k cilju zagotavljanja visoke ravni varstva okolja v skladu z načelom trajnostnega razvoja iz člena 37 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Analiza in obdelava različnih naborov podatkov v zvezi z emisijami CO_2 iz težkih vozil sta bistvena elementa izvajanja in izvrševanja standardov emisijskih vrednosti CO_2. Glede na pomembne pravne učinke, povezane z analizo in obdelavo navedenih naborov podatkov, so potrebna prizadevanja za zagotovitev pravilnosti in popolnosti takih dejavnosti. Komisija in Evropska agencija za okolje bi potrebovali več sredstev. Podrobna razčlenitev proračunskih posledic je vključena v oceno finančnih posledic zakonodajnega predloga.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Dobro vzpostavljen sistem za spremljanje izvajanja Uredbe (EU) 2019/1242 že obstaja. Države članice in proizvajalci Komisiji letno poročajo o emisijah CO_2 in porabi goriva na novo registriranih težkih vozil.

Komisija, ki ji pomaga agencija EEA, vsako leto objavi končne podatke o spremljanju iz preteklega poročevalskega obdobja, vključno z uspešnostjo posameznih proizvajalcev glede na cilje ali krivuljo zmanjševanja CO_2. Zakonodaja bo še naprej temeljila na tem dobro uveljavljenem okviru spremljanja in skladnosti.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1(1): Sprememba člena 1 – Predmet urejanja in cilji

Namen spremembe člena 1 je pojasniti, da predlog določa tudi zahtevo za spremljanje in sporočanje nekaterih podatkov o novih težkih vozilih.

Člen 1(2): Sprememba člena 2 – Področje uporabe

Člen 2 je spremenjen tako, da se področje uporabe Uredbe razširi na širše področje uporabe Uredbe (EU) 2018/956, ki zdaj vključuje priklopnike, mestne avtobuse, druge avtobuse in druge vrste tovornih vozil. Sklici na Direktivo 2007/46/ES[6] (okvirna direktiva o homologaciji), ki je bila razveljavljena 1. septembra 2020, so nadomeščeni s sklici na Uredbo (EU) 2018/858 o homologacijah[7], ki se uporablja od navedenega datuma. Vozila, načrtovana

[5] UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

[6] 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.

[7] Uredba (EU) 2018/858 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.

in izdelana ali prilagojena za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, niso predmet ciljev emisij CO_2.

Člen 1(3): Sprememba člena 3 – Opredelitev pojmov

Nekatere opredelitve pojmov so posodobljene ali dodane.

Člen 1(4): Nova člena 3a in 3b

Dodan je člen 3a, ki določa, za koliko se specifične emisije CO_2 voznega parka novih težkih motornih vozil v Uniji zmanjšajo v določenih letih, in opredeljuje, kako so taki cilji dodeljeni podskupinam težkih vozil.

Pojasnjuje tudi, da se cilji ne uporabljajo za vozila za posebne namene, terenska vozila, terenska vozila za posebne namene in delovna vozila, kot so mobilni žerjavi, gozdarska ali kmetijska vozila.

V členu 3b so določene zahteve glede emisij CO_2 v zvezi z voznim parkom novih priklopnikov v Uniji in tudi cilji brezemisijskega vozila za mestne avtobuse. Ta cilj brezemisijskega vozila se ne uporablja za avtobuse, ki se uporabljajo v regionalnem in medkrajevnem potniškem prevozu, za katere veljajo le cilji zmanjšanja emisij CO_2 iz člena 3a.

Člen 1(6): Sprememba člena 5 – Brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila

Člen 5 je spremenjen tako, da se shema spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila leta 2029 konča.

Člen 1(7): Sprememba člena 6 – Cilji specifičnih emisij CO_2 proizvajalca

Člen 6 je spremenjen tako, da so emisije CO_2 v zvezi s priklopniki in cilj brezemisijskega vozila za avtobuse v vključene v cilje specifičnih emisij CO_2 proizvajalca.

Člen 1(8): Nova člena 6a – Prenos vozil med proizvajalci in 6b – Izvzetje za proizvajalce, ki proizvedejo malo vozil

Dodan je nov člen 6a, ki proizvajalcem omogoča prenos posameznih vozil za namen izračuna njihovih povprečnih specifičnih emisij CO_2, ob upoštevanju nekaterih pogojev.

Dodan je nov člen 6b, ki proizvajalcem, ki so odgovorni za registriranje manj kot 100 novih težkih vozil v EU, omogoča, da so izvzeti iz ciljev glede emisij CO_2.

Člen 1(9): Sprememba člena 7 – Emisijske olajšave in emisijski dolgovi

Člen 7 je spremenjen tako, da se proizvajalcem omogoči, da tudi po poročevalskem obdobju leta 2029 upoštevajo emisijske olajšave ali emisijske dolgove. Krivulja zmanjševanja emisij CO_2 je določena tudi za poročevalsko obdobje let 2030 do 2040.

Člen 1(10): Nova člena 7a – Dodelitev vozil proizvajalcu in 7b – Izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 iz vozil kategorije M

Dodan je člen 7a, da se določi, kako se registrirana vozila dodelijo proizvajalcu za oceno skladnosti. Dodan je nov člen 7b, da se določi, kako se izračunajo povprečne specifične emisije CO_2 iz vozil kategorije M, če proizvajalec prvotnega vozila ni proizvajalec dodelanega vozila.

Člen 1(12): Sprememba člena 9 – Preverjanje podatkov o spremljanju

Člen 9 je spremenjen tako, da zajema dodatne primere, v katerih morajo homologacijski organi in proizvajalci Komisiji sporočiti morebitna odstopanja od sporočenih podatkov.

Člen 1(13): Sprememba člena 10 – Ocena referenčnih emisij CO_2

Člen 10 je spremenjen tako, da zajema oceno referenčnih emisij CO_2 podskupin vozil, ki so bile dodane razširjenemu področju uporabe.

Člen 1(14): Sprememba člen 11 – Objava podatkov in učinkovitosti proizvajalcev

Dodan je nov odstavek, ki Komisiji omogoča, da dopolni izvedbene akte iz istega člena, kadar je treba referenčne emisije prilagoditi zaradi sprememb postopka določitve emisij CO_2.

Člen 1(15): Sprememba člena 13 – Preverjanje emisij CO_2 iz vozil v uporabi

V členu 13(3) je dodan stavek, ki določa obveznost, da odgovorni homologacijski organ izda izjavo o popravku s popravljenimi podatki ter navedeno izjavo pošlje Komisiji in zadevnim stranem, če se podatki v homologacijski dokumentaciji ne smejo popraviti v skladu z Uredbo (EU) 2018/858.

Člen 1(16): Novi členi 13a do 13f

Členi 13a do 13f vključujejo člene 4 do 9 Uredbe (EU) 2018/956 v spremenjeno Uredbo (EU) 2019/1242.

Nov člen 13a – Spremljanje in sporočanje s strani držav članic

Dodan je nov člen 13a, ki v veliki meri ustreza členu 4 Uredbe (EU) 2018/956 in določa obveznost, da države članice spremljajo in sporočajo nekatere podatke o novih težkih vozilih.

Nov člen 13b – Spremljanje in sporočanje s strani proizvajalcev ali drugih subjektov

Dodan je nov člen 13b, ki v veliki meri ustreza členu 5 Uredbe (EU) 2018/956 in določa obveznost, da proizvajalci ali drugi subjekti spremljajo in sporočajo nekatere podatke o novih težkih vozilih. Dodan je nov odstavek, ki pojasnjuje obveznost proizvajalcev in drugih subjektov, odgovornih za določitev težkega vozila.

Nov člen 13c – Osrednji register

Dodan je nov člen 13c, ki v veliki meri ustreza členu 6 Uredbe (EU) 2018/956 in določa obveznost, da Komisija vodi in posodablja osrednji register.

Nov člen 13d – Preverjanja med dejansko vožnjo

Dodan je nov člen 13d, ki v veliki meri ustreza členu 7 Uredbe (EU) 2018/956 in določa obveznost, da Komisija spremlja rezultate preverjanj med dejansko vožnjo v skladu s členom 7 Uredbe (EU) 2018/956.

Nov člen 13e – Kakovost podatkov

Dodan je nov člen 13e, ki v veliki meri ustreza členu 8 Uredbe (EU) 2018/956, z obveznostjo, da Komisija, pristojni organi in proizvajalci zagotovijo, da kakovost podatkov temelji na izvedbenem aktu, ki ga sprejme Komisija.

Nov člen 13f – Upravne globe

Dodan je nov člen 13f o upravnih globah, ki ustreza členu 9 Uredbe (EU) 2018/956.

Člen 1(17): Sprememba člena 14 – Spremembe prilog

Člen 14 določa vsa pooblastila Komisije za spremembo tehničnih elementov prilog z delegiranimi akti. Združuje prej obstoječa pooblastila iz uredb (EU) 2018/956 in 2019/1242 ter dodaja nova pooblastila, ki so postala potrebna zaradi razširjenega področja uporabe predlagane uredbe.

Člen 1(18): Sprememba člena 15 – Pregled in poročanje

Člen 15 priporoča pregled predlagane uredbe leta 2028.

Člen 1(19): Sprememba člena 17 – Izvajanje prenosa pooblastila

Odstavki 2, 3 in 6 so posodobljeni tako, da se dodajo sklicevanja na pooblastila, ki jih vsebujejo na novo dodani dodatni členi, s katerimi je vključena prejšnja Uredba (EU) 2018/956, o spremljanju in poročanju.

Člen 2 razveljavlja Uredbo (EU) 2018/956.

Člen 3 določa začetek veljavnosti te uredbe.

2023/0042 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[1],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[2],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019[3]. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.

(2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

---

1 UL C […], […], str. […].
2 UL C […], […], str. […].
3 Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019) 640 final).

(3) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990.

(4) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta[4] cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050 vključila v zakonodajo. Navedena uredba določa tudi zavezujočo zavezo Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030.

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa.

(6) Zakonodajni sveženj „Pripravljeni na 55“, ki ga je Evropska komisija sprejela leta 2021, je namenjen izvajanju cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030. Zajema različna področja politike. Revizija Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta[5] je sestavni del navedenega svežnja.

(7) V sporočilu o REPowerEU[6] je bil predstavljen načrt za dosego neodvisnosti Unije od ruskih fosilnih goriv še pred koncem tega desetletja. V njem je med drugim poudarjena pomembnost nadaljnjega povečanja učinkovitosti in zmanjšanja porabe fosilnih goriv v prometnem sektorju, v katerem se lahko elektrifikacija kombinira z uporabo vodika iz nefosilnih virov, da se nadomestijo fosilna goriva.

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO_2 bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO_2 za nova težka vozila. Te cilje bi bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

---

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

5 Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

6 Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Načrt REPowerEU, COM(2022) 230 final z dne 18. maja 2022.

(11) Posodobljena nova industrijska strategija[7] predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijskih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijskih tovornjakov in tovornih vozil.

Industrijski načrt v okviru zelenega dogovora[8] bo okrepil konkurenčnost evropske neto ničelne industrije in podprl hiter prehod na podnebno nevtralnost. Namen takega načrta je zagotoviti bolj spodbudno okolje za povečanje proizvodne zmogljivosti EU za tehnologije in izdelke z neto ničelnimi emisijami, ki so potrebni za doseganje ambicioznih podnebnih ciljev Evrope.

(12) Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva[9].

(13) Za prehod na podnebno nevtralnost so potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki. Kar zadeva težka vozila bosta s ciljnimi ravnmi, predlaganimi v členu 3a za leto 2030, delež brezemisijskih vozil v celotnem voznem parku vozil v cestnem prometu ter poraba električne energije v sektorju ostala omejena. Zato bo ostal omejen tudi povezani učinek na omrežje električne energije.

(14) Proizvajalcem bi bilo treba zagotoviti zadostno prožnost pri prilagajanju njihovih voznih parkov skozi čas, da bi stroškovno učinkovito izpeljali prehod na brezemisijska vozila, zato je primerno, da se ohrani pristop zniževanja ciljnih ravni v petletnih korakih.

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To lahko vključuje uporabe, kot so težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega

---

7 Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 final z dne 5. maja 2021.

8 COM(2023) 62 final.

9 Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021) 559 final z dne 14. julija 2021.

parka težkih vozil. Glede na take premisleke bi bilo treba pri cilju za leto 2040 pustiti nekaj manevrskega prostora za upoštevanje razvoja v tehnologiji, do katerega bo še prišlo.

(16) Javni naročniki ali naročniki bi morali pri utemeljevanju oddaje naročil za nakup ali uporabo vozil iz točke 4.2 Priloge I upoštevati zanesljivost dobave, vključno z upoštevanjem „Smernic o udeležbi ponudnikov in blaga tretje države na trgu javnih naročil EU“ (C2019) 5494 final).

(17) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park Unije od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (v nadaljnjem besedilu: ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Zato bi bilo treba od leta 2030 odpraviti mehanizem spodbud za ZLEV.

(18) Možnost zbiranja prihodkov od premij za presežne emisije v namenskem skladu ali ustreznem programu je bila ocenjena v skladu s členom 15(4) Uredbe (EU) 2019/1242, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, medtem ko ne bi neposredno koristilo avtomobilskemu sektorju pri njegovem prehodu. Zato bi bilo treba prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/1242.

(19) Predmet urejanja bi bilo treba razširiti tako, da bi zajemal tudi obveznosti spremljanja in poročanja, ki sta vključeni v Uredbo (EU) 2019/1242 s to uredbo.

(20) Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo treba spremeniti, da bi zajemala enako področje uporabe kot Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta[10].

(21) Za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje o homologacijah v avtomobilski industriji, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, vozila, načrtovana in izdelana za potrebe oboroženih sil, ter gosenična vozila, emisije CO_2 niso določene in zato tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO_2 iz te uredbe.

Prostovoljno homologirana vozila, načrtovana in izdelana ali prilagojena za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru ali nujne medicinske oskrbe, bi prav tako morala biti izvzeta iz obveznosti doseganja ciljev glede CO_2 iz te uredbe, da se ne bi ustvarila spodbuda za ukinitev prostovoljne homologacije za taka vozila, kar bi imelo negativne varnostne in okoljske posledice, razen če proizvajalec zaprosi za vključitev teh vozil.

Države članice bi prav tako morale imeti pravico, da navedejo izvzetje iz obveznosti doseganja ciljev za vozila, ki niso posebej načrtovana, vendar so registrirana za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali nujne medicinske oskrbe, kot so običajni avtobusi, ki se uporabljajo za prevoz policije ali oboroženih sil, tako da potrdijo, da je tako izvzetje v skladu z javnim interesom.

Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO_2 iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO_2 iz te uredbe. To so na

[10] Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO_2 in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema, majhni avtobusi z največjo maso, manjšo od 7,5 t, ter majhna tovorna vozila z največjo maso, manjšo od 5 t.

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca.

(22) Uvesti bi bilo treba nekatere opredelitve pojmov za uskladitev terminologije s terminologijo iz zakonodaje Unije o homologaciji vozil, zlasti Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta[11] in Uredbe Komisije (EU) 2017/2400[12].

(23) Za namene novo uvedenega prenosa vozil med proizvajalci in določitve izvzetja za proizvajalce, ki proizvedejo le malo vozil, bi bilo treba v Uredbo (EU) 2019/1242 dodati opredelitev pojma „skupina povezanih subjektov“, ki v bistvu sledi terminologiji, ki se v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta[13] uporablja za lahka vozila.

(24) Za določitev obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO_2 za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje zmanjšanja za podskupine, ki bi morale biti opredeljene glede na tehnične značilnosti vozil, ki jih sestavljajo.

(25) Ker emisije CO_2 v zvezi s priklopniki močno vplivajo na skupne emisije CO_2 iz motornih vozil in njihovo porabo energije, bi bilo treba opredeliti tudi ustrezne cilje za priklopnike.

(26) Zaradi tehnične pripravljenosti podsektorja in potrebe po izboljšanju kakovosti zraka v mestih bi bilo treba določiti obvezen najmanjši delež novih brezemisijskih mestnih avtobusov.

(27) Obvezen najmanjši delež brezemisijskih mestnih avtobusov bi moral odražati družbeno potrebo po cenovno dostopnem javnem prevozu, tudi na podeželskih območjih. Povečana dobava brezemisijskih mestnih avtobusov, ki je rezultat takega obveznega najmanjšega deleža, bi morala pozitivno vplivati na nabavne stroške v smislu začetne nakupne cene in skupnih stroškov lastništva brezemisijskih mestnih avtobusov, tako da bi odražala prihranke fosilnih goriv zaradi njihovega obratovanja. S skupnim javnim naročanjem mestnih avtobusov, ki temelji na platformi za čiste avtobuse, se lahko nabavni stroški takih avtobusov še dodatno znižajo, predlagani

---

[11] 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.

[12] Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO_2 in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1).

[13] Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

Socialni sklad za podnebje pa bi lahko države članice uporabljale za podporo ranljivim državljanom s cenejšimi ali brezplačnimi vozovnicami ali mesečnimi ali letnimi vozovnicami za javni prevoz. Nazadnje, za regionalne in medkrajevne avtobuse, vključno s prevozom na podeželskih območjih, še naprej veljajo cilji za težka vozila. S podporo iz Socialnega sklada za podnebje bi se lahko z zagotovitvijo dostopa do cenovno ugodnega javnega prevoza obravnavale posebne potrebe podeželskih območij in preprečila prometna revščina[14].

(28) Brezemisijski in nizkoemisijski faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta 2029, saj se šteje, da po tem času ni več potreben kot spodbuda za spodbujanje vstopa brezemisijskih vozil na trg.

(29) Ker bi se za skladnost morali upoštevati poslovni subjekti namesto pravnih subjektov, bi bilo treba ekonomsko povezanim proizvajalcem v okviru določenih omejitev omogočiti prenos vozil med njimi za namene upoštevanja teh vozil na podlagi Uredbe (EU) 2019/1242.

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti.

(31) Da bi se preprečili nesorazmerno visoki stroški skladnosti in da bi se zmanjšalo upravno breme, bi morali biti proizvajalci, ki proizvedejo malo vozil in izpolnjujejo določene zakonske zahteve, izvzeti iz obveznosti doseganja skladnosti s cilji emisij CO_2. Ker se od njih zahteva izpolnjevanje obveznosti poročanja iz Uredbe (EU) 2019/1242, je za navedene proizvajalce vzpostavljen ustrezen kontrolni mehanizem.

(32) Obstoječi sistem večletnih emisijskih olajšav in emisijskih dolgov bi bilo treba podaljšati do leta 2039, saj se cilji zmanjšanja po letu 2030 do leta 2040 nenehno večajo in v navedenem obdobju zahtevajo v prihodnost usmerjen tehnični razvoj proizvajalcev.

(33) Uredba (EU) 2019/1242 bi morala za vsako kategorijo vozil jasno določati, kdo je tisti proizvajalec, ki bi mu bilo treba dodeliti vozilo, s čimer bi se posebej upoštevale različne skupine za vozila kategorije M.

(34) Pravila o preverjanju podatkov o spremljanju bi morala zajemati tudi morebitne naknadne popravke napak v takih sporočenih podatkih in to, kako bi morala Komisija obravnavati take popravke za izvajanje ciljev emisij CO_2 iz voznega parka.

(35) Oceno referenčnih emisij CO_2 bi bilo treba spremeniti tako, da bi zajemala tudi podskupine vozil, na novo vključene na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242.

(36) Spremljanje in sporočanje s strani proizvajalcev in držav članic je bistveni pogoj za izvajanje Uredbe (EU) 2019/1242. Z vključitvijo Uredbe (EU) 2018/956 v Uredbo (EU) 2019/1242 bi se morale ustvariti sinergije in omogočiti razlaga določb ob upoštevanju ciljev obeh uredb.

(37) Ob vključitvi določb o spremljanju in poročanju v Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo treba izkoristiti priložnost, da se navedene določbe nekoliko spremenijo glede na izkušnje, pridobljene iz prvih dveh ciklov poročanja na podlagi Uredbe (EU) 2018/956.

[14] V skladu z opredelitvijo v uredbi o Socialnem skladu za podnebje, člen 2, točka 2a.

(38) Ob upoštevanju dejstva, da določitve ne bodo več izvajali samo proizvajalci, bi bilo treba sporočanje emisij CO_2 iz vozil in drugih tehničnih podatkov o njih s strani proizvajalcev razširiti na tiste subjekte, ki izvajajo določitev vozil na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362[15]. Podatki, ki se sporočajo, bi morali sestavljati datoteko proizvajalca.

(39) Komisiji bi bilo treba omogočiti, da upošteva tehnični napredek, razvoj logistike tovornega prometa, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljne homologacijske zakonodaje ter da zagotovi, da se tudi v prihodnje pri ocenjevanju prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO_2 uporabljajo zahteve glede podatkov ter postopek spremljanja in sporočanja, da bi zagotovila razpoložljivost podatkov o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje emisij CO_2 ter o rezultatih preverjanj med dejansko vožnjo in da bi ohranila ustreznost razponov vrednosti zračnega upora za informativne namene in potrebe primerjave ter da bi dopolnila določbe o upravnih globah.

(40) Iz teh razlogov bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo meril, ki opredeljujejo podskupine vozil in delovna vozila, meril za območja delovanja različnih tehnologij pogonskih sistemov, seznama in ponderja profilov namembnosti, koristnega tovora, števila potnikov, mase potnikov, največjega tehnično dovoljenega koristnega tovora, največjega tehnično dovoljenega števila potnikov in količine tovora podskupin vozil ter vrednosti letnih kilometrin, v zvezi s spremembo zahtev glede podatkov ter postopka spremljanja in poročanja iz prilog k tej uredbi, v zvezi z določitvijo podatkov, ki jih morajo sporočiti države članice za spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo, v zvezi s spremembo razponov vrednosti zračnega upora in v zvezi z opredelitvijo meril, izračuna in metode pobiranja upravnih glob, naloženih proizvajalcem. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se to posvetovanje izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

(41) Uredbo (EU) 2018/956 bi bilo treba razveljaviti s časovnico, ki omogoča, da se poročevalsko obdobje, ki poteka ob začetku veljavnosti te uredbe, zaključi na podlagi pravil, ki so se uporabljala na začetku navedenega poročevalskega obdobja, vključno z vso naknadno obdelavo zbranih podatkov. Zato bi bilo treba to uredbo uporabljati od začetka naslednjega poročevalskega obdobja.

(42) Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

---

[15] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO_2, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) 2019/1242

Uredba (EU) 2019/1242 se spremeni:

(1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja in cilji

1. Ta uredba določa zahteve glede emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila, ki prispevajo k doseganju cilja Unije glede zmanjšanja njenih emisij toplogrednih plinov, kot je določeno v Uredbi (EU) 2018/842[16], in ciljev iz Pariškega sporazuma[17] ter k zagotavljanju pravilnega delovanja notranjega trga.

2. Ta uredba določa tudi zahteve za poročanje o emisijah CO_2 in porabi goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Uniji.“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ta uredba se uporablja za nova vozila, ki so bila bodisi homologirana bodisi odobrena posamično na podlagi Uredbe (EU) 2018/858 ali pa zanje homologacija ni potrebna na podlagi člena 2(3) iste uredbe in spadajo v naslednje kategorije:

(a) M_2 in M_3;

(b) N_1, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/631, N_2 in N_3;

(c) O_3 in O_4.

V tej uredbi se ta vozila imenujejo težka vozila. Vozila, ki spadajo pod točki (a) in (b), se imenujejo težka motorna vozila.

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

(b) odstavek 2 se spremeni:

(i) prvi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

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

(ii) doda se naslednji pododstavek:

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

---

16 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).

17 UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

(c) dodajo se naslednji odstavki 4, 5 in 6:

„4. Ne glede na člen 2(3) Uredbe (EU) 2017/2400 za odobrena vozila, ki spadajo pod člen 2(3), točka (b), Uredbe (EU) 2018/858, ne veljajo cilji emisij CO_2 iz člena 3a te uredbe, razen če se proizvajalec pri poročanju o vozilu v skladu z delom B Priloge IV k tej uredbi odloči ta vozila vključiti v izračun svojih specifičnih emisij CO_2 in ciljev.

5. Za vozila, razen vozil iz odstavka 4, ki so registrirana za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali nujne medicinske oskrbe, ne veljajo cilji emisij CO_2 iz člena 3a, če država članica to navede v postopku registracije in poročanja, s čimer v podatkih, sporočenih v skladu z delom A Priloge IV potrdi, da brezemisijsko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena vozila in je zato za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem.

6. Obveznosti poročanja iz členov 13a do 13f se uporabljajo tudi za vozila, za katera ne veljajo cilji emisij CO_2 v skladu z odstavkoma 4 in 5 tega člena.“;

(3) člen 3 se spremeni:

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

„(1) ‚referenčne emisije CO_2‘ pomeni povprečje specifičnih emisij CO_2 v referenčnem obdobju iz vseh novih težkih vozil v vsaki podskupini vozil, določeno v skladu s točko 3 Priloge I;“;

(b) vstavita se naslednji točki (3a) in (3b):

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

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

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

„(5) ‚cilj specifičnih emisij CO_2‘ pomeni cilj emisij CO_2 posameznega proizvajalca, določen letno za predhodno poročevalsko obdobje v skladu s točko 4 Priloge I;“;

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

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

(e) točka (10) se črta;

(f) vstavita se naslednji točki (10a) in (10b):

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

(10b) ‚določitev težkega vozila‘ pomeni določitev njegovih emisij CO_2 ali vhodnih parametrov v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400 ali oceno

njegove učinkovitosti glede na njegov vpliv na emisije CO_2 in porabo goriva v skladu s členom 8 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362;“;

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

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

(a) težko motorno vozilo z emisijami CO_2, ki ne presegajo 5 g/tkm ali 5 g/pkm, kot je določeno v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) težko motorno vozilo, ki izpolnjuje pogoje iz točke 1.1.4 Priloge I k tej uredbi, če niso bile določene emisije CO_2 v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400;

(c) priklopnik, opremljen z napravo, ki dejavno podpira njegov pogon in nima motorja z notranjim zgorevanjem ali ima motor z notranjim zgorevanjem z emisijami, manjšimi od 5 g CO_2/kWh, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in njenimi izvedbenimi ukrepi ali s Pravilnikom UN/ECE št. 49;“;

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

„(12) ‚nizkoemisijsko težko vozilo‘ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO_2, ki so nižje od polovice referenčnih emisij CO_2 vseh vozil v podskupini vozil, v katero to težko vozilo sodi, kot so določene v skladu s točko 2.3.4 Priloge I;“;

(i) dodajo se naslednje točke (16) do (23):

„(16) ‚prvotno vozilo težkega vozila‘ pomeni prvotno vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka 22, Uredbe (EU) 2017/2400, za simulacijo katerega je dodeljena generična karoserija, ki ustreza dejanski karoseriji težkega vozila glede na konfiguracijo njegovih tal (nizkopodno/visokopodno), nivoja (enonivojsko/dvonivojsko) in morebitne druge parametre, kot je ustrezno;

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

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

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

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

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

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

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

Direktive 2014/25/EU, in ‚koncesije', kot so opredeljene v členu 5, točka 1, Direktive 2014/23/EU.";

(j) doda se naslednji odstavek:

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

‚Povezana podjetja' pomeni:

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

(i) pooblastilo za uveljavljanje več kot polovice glasovalnih pravic ali

(ii) pooblastilo za imenovanje več kot polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali

(iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;

(b) podjetja, ki imajo v zvezi s proizvajalcem neposredno ali posredno 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

(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.";

(4) vstavijo se naslednji členi 3a do 3c:

„Člen 3a

Cilji emisij CO_2

1. Povprečne emisije CO_2 voznega parka novih težkih vozil v Uniji, ki niso vozila za posebne namene, terenska vozila, terenska vozila za posebne namene in delovna vozila, se zmanjšajo za naslednje odstotne deleže v primerjavi s povprečnimi emisijami CO_2 v poročevalskem obdobju leta 2019:

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

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

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

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

2. Podskupine vozil morajo k tem ciljem emisij CO_2 prispevati, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I.

3. Emisije CO_2 v zvezi z voznim parkom novih priklopnikov v Uniji se izboljšajo v skladu s točko 4.3 Priloge I.

Člen 3b

Cilj brezemisijskega vozila za mestne avtobuse

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil 100 % od poročevalskega obdobja leta 2030.

2. Države članice se lahko odločijo, da iz obveznosti na podlagi tega člena izključijo omejen delež mestnih avtobusov, registriranih v vsakem poročevalskem obdobju, pri čemer potrdijo, da brezemisijsko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena vozila in je zato zaradi socialno-ekonomskega razmerja stroškov in koristi glede na območja s posebnimi morfološkimi ali meteorološkimi razmerami za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira vozilo, ki ni brezemisijsko vozilo.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za določitev največjega deleža vozil, ki ga lahko države članice izključijo, in socialno-ekonomskega razmerja stroškov in koristi glede na morfologijo območij in meteorološke razmere, ki upravičujejo izključitev iz prejšnjega odstavka.

3. V zvezi z uporabo vozil iz tega člena se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za določitev skupnih tehničnih specifikacij, vključno s standardi, glede:

(a) tehnične in odprte interoperabilnosti med polnilno in oskrbovalno infrastrukturo ter vozili v smislu fizičnih povezav in komunikacije;

(b) varne in zanesljive izmenjave ter uporabe ustvarjenih podatkov.

Člen 3c

Postopki za oddajo javnih naročil

1. Javni naročniki ali naročniki javna naročila za nakup ali uporabo vozil iz člena 3b oddajo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, ki vključuje najboljše razmerje med ceno in kakovostjo in prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave, v skladu z ustreznim mednarodnim pravom.

2. Prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave se oceni med drugim na podlagi:

(a) deleža proizvodov ali ponudb iz tretjih držav, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta;

(b) omejevalnega ali izkrivljajočega ukrepa, ki ga tretje države uvedejo za taka vozila ali za tehnično in odprto interoperabilnost med polnilno in oskrbovalno infrastrukturo in vozili;

(c) razpoložljivosti osnovnih nadomestnih delov za delovanje opreme, ki je predmet ponudbe;

(d) zaveze ponudnika, da morebitne spremembe v njegovi dobavni verigi med izvajanjem naročila ne bodo negativno vplivale na izvajanje naročila;

(e) potrditve ali dokumentacije, ki dokazuje, da bo organiziranost ponudnikove dobavne verige ponudniku omogočala izpolnjevanje zahteve glede zanesljivosti dobave.

3. V skladu s členom 3b se za ponudnikov prispevek k zanesljivosti dobave določi utež v višini od 15 % do 40 % meril za oddajo javnega naročila. “;

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

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

(6) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

Pri brezemisijskem in nizkoemisijskem faktorju se upoštevajo število in emisije CO_2 iz vseh brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v voznem parku proizvajalca.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

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

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO_2 proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih vozil kategorije N, ki niso vozila v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO_2 proizvajalca za največ 1,5 %.“;

(7) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Cilji specifičnih emisij CO_2 proizvajalca

Komisija za poročevalsko obdobje leta 2025 in za vsako nadaljnje poročevalsko obdobje za vsakega proizvajalca določi cilj specifičnih emisij CO_2 za predhodno poročevalsko obdobje. Navedeni cilj se določi v skladu s točko 4.1 Priloge I.“;

(8) vstavita se naslednja člena 6a in 6b:

„Člen 6a

Prenos vozil med proizvajalci

1. Za namen izračuna povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalcev v skladu s členom 4 in točko 2.2 Priloge I se lahko posamezna vozila prenesejo med proizvajalci, za kar veljajo naslednji pogoji:

(a) za vse prenose: zahtevo morata skupaj predložiti proizvajalec prenosnik in proizvajalec prejemnik;

(b) za prenos vozil, ki niso brezemisijska vozila, morata proizvajalec prenosnik in proizvajalec prejemnik spadati v skupino povezanih proizvajalcev;

(c) za prenose brezemisijskih vozil med proizvajalci, ki ne spadajo v skupino povezanih proizvajalcev: število brezemisijskih vozil, ki se prenesejo na proizvajalca, ne sme presegati 5 % vseh njegovih novih težkih vozil, registriranih v danem poročevalskem obdobju.

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

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

Člen 6b

Izvzetje za proizvajalce, ki proizvedejo malo vozil

1. Če je bilo v danem poročevalskem obdobju registriranih manj kot 100 novih težkih vozil proizvajalca, se povprečne specifične emisije CO_2, kot so določene v členu 4 in točki 2.7 Priloge I in cilji specifičnih emisij CO_2, kot so določeni v členu 6 in točki 4.1 Priloge I, v zadevnem poročevalskem obdobju določijo na ‚0‘.

2. Vrednosti povprečnih specifičnih emisij CO_2 in specifičnih emisij CO_2 niso vključene v objavo na podlagi člena 11 za zadevne proizvajalce in poročevalska obdobja.

3. Izvzetje iz odstavka 1 se v danem poročevalskem obdobju ne uporablja v nobenem od naslednjih primerov:

   (a) na zahtevo proizvajalca;

   (b) če proizvajalec zahteva prenos vozil v skladu s členom 6a;

   (c) če je proizvajalec del skupine povezanih proizvajalcev, ki so v navedenem poročevalskem obdobju skupaj registrirali več kot 100 vozil ali z drugim proizvajalcem, za katerega se izvzetje iz odstavka 1 ne uporablja.

4. Proizvajalci, ki so del skupine v smislu odstavka 3, točka (c), Komisijo obvestijo, če so v danem poročevalskem obdobju registrirali manj kot 100 vozil.

5. Proizvajalci, za katere se izvzetje iz odstavka 1 ne uporablja, Komisijo v vsakem poročevalskem obdobju obvestijo o vseh svojih povezanih podjetjih, ki izpolnjujejo pogoje za izjemo iz odstavka 1.

6. Proizvajalci sporočijo potrebne informacije Komisiji z uporabo elektronskih orodij, ki jih zagotovi Komisija.“;

(9) člen 7 se spremeni:

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

„Za določanje skladnosti proizvajalca z njegovimi cilji specifičnih emisij CO_2 v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039 se upoštevajo njegove emisijske olajšave ali emisijski dolgovi, določeni v skladu s točko 5 Priloge I, ki ustrezajo številu novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju, pomnoženem z:“;

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

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

„Emisijski dolgovi se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039. Skupni emisijski dolg proizvajalca pa ne sme preseči 5 % cilja specifičnih emisij CO_2 proizvajalca, pomnoženega s številom težkih vozil tega proizvajalca v navedenem obdobju (‚mejna vrednost emisijskih dolgov‘).“;

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

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

(e) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Krivulje zmanjševanja emisij CO_2 se določijo za vsakega proizvajalca v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi naslednjih krivulj linearnega zmanjševanja:

(a) med referenčnimi emisijami CO_2 in ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2025 ali leta 2030, kot je določeno v členu 3a(1), točki (a) in (b),

(b) med ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2025 in ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2030, kot je določeno v členu 3a(1), točka (b),

(c) med ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2030 in ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2035, kot je določeno v členu 3a(1), točka (c), ter

(d) med ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2035 in ciljem emisij CO_2 za poročevalsko obdobje leta 2040, kot je določeno v členu 3a(1), točka (d).“;

(10) vstavita se naslednja člena 7a in 7b:

„Člen 7a

Dodelitev vozil proizvajalcu

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 iz člena 4 in ciljev specifičnih emisij CO_2 iz člena 6 se vozila, registrirana v danem poročevalskem obdobju, dodelijo naslednjim proizvajalcem:

(a) za vozila kategorije N proizvajalcu vozil, kot je opredeljen v členu 3, točka 4a, Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) za vozila kategorije M proizvajalcu prvotnega vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka 29, Uredbe (EU) 2017/2400;

(c) za vozila kategorije O proizvajalcu vozil, kot je opredeljen v členu 2, točka 5, Uredbe (EU) 2022/1362.

Člen 7b

Izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 iz vozil kategorije M

Za vozila kategorije M velja naslednje:

(a) za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 v podskupini proizvajalca se novo težko vozilo kategorije M z njegovimi specifičnimi emisijami CO_2 upošteva kot dokončano ali dodelano vozilo v točki 2.2.2 Priloge I in se ne upošteva v točki 2.2.3 Priloge I;

(b) vendar se novo težko vozilo kategorije M na zahtevo proizvajalca iz člena 7a, točka (b), in ob upoštevanju pogoja iz odstavka 3 upošteva s specifičnimi emisijami CO_2 njegovega prvotnega vozila v točki 2.2.3 Priloge I in se ne upošteva v točki 2.2.2 Priloge I;

(c) zahteva iz točke (b) za novo težko vozilo kategorije M ni dopustna, če sta njegov proizvajalec, kot je opredeljen v členu 7a, točka (b), in proizvajalec njegovega dokončanega ali dodelanega vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka 4a, Uredbe (EU) 2017/2400, povezani podjetji ali isti pravni subjekt. Z vložitvijo take zahteve proizvajalec izjavlja, da izpolnjuje ta pogoj, in Komisiji na zahtevo predloži podporne informacije;

(d) Komisija ob podpori Agencije pravočasno da v elektronski obliki na voljo orodja in postopkovna navodila, ki jih proizvajalci potrebujejo za predložitev zahtev iz točke (b).“;

(11) člen 8 se spremeni:

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

(b) točka (b) odstavka 1 se črta;

(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Za proizvajalca se šteje, da ima presežne emisije CO_2 v naslednjih primerih:

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

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

(c) kadar od poročevalskega obdobja leta 2041 dalje povprečne specifične emisije CO_2 proizvajalca presegajo njegov cilj specifičnih emisij CO_2.“;

(12) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

(a) če vrednosti emisij CO_2 iz težkih vozil v prometu pri preverjanjih v skladu s postopkom iz člena 13 te uredbe odstopajo od vrednosti, navedenih v certifikatih o skladnosti ali v opisni mapi za stranke iz člena 9(4) Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) če so bile pri določitvi CO_2 ugotovljene napake zaradi napačnih vhodnih podatkov ali iz drugih razlogov;

(c) če so bile pri spremljanju CO_2 in poročanju o njem ugotovljene napake;

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

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija odstopanja iz odstavka 1 upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca in referenčnih emisij CO_2 ter razmisli o spremembi odločitev, sprejetih v skladu s členom 11. Komisiji ni treba upoštevati odstopanj, če je posledica ponovnega izračuna povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca ali referenčnih emisij CO_2 odstopanje, manjše od 0,1 %.“;

(13) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Ocena referenčnih emisij CO_2

1. Da se poskrbi za robustnost in reprezentativnost referenčnih emisij CO_2 podskupin vozil, za katere se poročevalsko obdobje leta 2024 ali poznejšega leta uporablja kot referenčno obdobje v skladu s točko 3.2 Priloge I, Komisija oceni uporabo pogojev, pod katerimi so bile določene referenčne emisije CO_2, in določi, ali so bile te emisije neupravičeno zvišane, in če je tako, kako jih je treba popraviti.

2. Če Komisija sklene, da se popravijo vse referenčne emisije ali nekatere od njih, za izvedbo teh popravkov sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).“;

(14) člen 11 se spremeni:

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

„Seznam, ki se objavi do 30. aprila leta, ki sledi letu, v katerem se je referenčno obdobje končalo, vsebuje referenčne emisije CO_2, določene v navedenem referenčnem obdobju.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija spremeni izvedbene akte, sprejete na podlagi odstavka 1:

(a) če se homologacijski postopki iz Uredbe (ES) št. 595/2009 spremenijo z drugimi spremembami, kot so spremembe v zvezi z vrednostmi koristnega tovora in števila potnikov, ki se uporabljajo za določitev emisij CO_2, tako da se raven emisij CO_2 iz reprezentativnih vozil, določenih v skladu s tem odstavkom, zviša ali zniža za več kot 5 g CO_2/km:

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

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

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

(i) se prej objavljene referenčne emisije CO_2 ponovno izračunajo v skladu s Prilogo I, ob upoštevanju parametrov, spremenjenih v skladu z eno od točk člena 14(1), točke (a) do (f);

(ii) se ponovno izračunan sklop referenčnih emisij CO_2 objavi in nadomesti prejšnji sklop referenčnih emisij od poročevalskega obdobja, v katerem se spremenjeni parametri v skladu z eno od točk člena 14(1), točke (a) do (f), uporabljajo prvič.“;

(c) doda se naslednji odstavek:

„3. V primeru sprememb homologacijskih postopkov iz odstavka 2, točka (a), je v spremenjenem izvedbenem aktu bodisi navedena bodisi določena metodologija za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil iz podskupine vozil, vključno z njihovimi statističnimi ponderji ter vrednostmi koristnega tovora in števila potnikov, ki se uporabljajo za določitev emisij

CO_2, na podlagi katerih se določi prilagoditev iz odstavka 2, točka (a), ob upoštevanju podatkov o spremljanju, sporočenih na podlagi te uredbe, in tehničnih značilnosti vozil, navedenih v členu 12(1) Uredbe (EU) 2017/2400. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.“;

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

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

(16) vstavijo se naslednji členi 13a do 13f:

„Člen 13a

Spremljanje in sporočanje s strani držav članic

1. Države članice od poročevalskega obdobja leta [*Urad za publikacije: vstavite leto: če je začetek veljavnosti pred 1. julijem, vstavite leto začetka veljavnosti Uredbe minus 1; če je začetek veljavnosti po 30. juniju, vstavite naslednje leto*] dalje spremljajo podatke, ki so opredeljeni v Prilogi IV, del A, o novih težkih vozilih, prvič registriranih v Uniji.

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

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

3. Za vozila, načrtovana in izdelana ali prilagojena za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, velja obveznost na podlagi tega člena, razen če so izvzeta na podlagi drugih določb.

4. Za vozila, registrirana za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot, nujne medicinske oskrbe ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, in vozila, registrirana za potrebe oboroženih sil, velja obveznost na podlagi tega člena ne glede na to, ali so izvzeta iz člena 3a, razen če so izvzeta na podlagi drugih določb.

Člen 13b

Sporočanje s strani proizvajalcev ali drugih subjektov, odgovornih za določitev emisij CO_2 iz težkih vozil

1. Proizvajalci ali drugi subjekti, odgovorni za določitev težkega vozila, za katere veljajo obveznosti iz člena 9 Uredbe (EU) 2017/2004 ali iz člena 8 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362, sporočijo podatke o novem težkem vozilu v skladu z določbami iz dela B Priloge IV.

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

Ta odstavek se ne uporablja za proizvajalce ali druge subjekte, ki so izvzeti v skladu s členom 6b.

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

3. Obveznost sporočanja na podlagi člena 13a, odstavka 3 in 4, se uporablja za proizvajalce in druge subjekte v smislu odstavka 1.

Člen 13c

Osrednji register podatkov o težkih vozilih

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

Register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov iz točke 3.2.2 Priloge V.

Vrednost iz podatkovnega vnosa 23, določenega v delu B, točka 2, Priloge IV, je javno dostopna v obliki razpona, določenega v delu C Priloge IV.

2. Register v imenu Komisije upravlja Agencija.

Člen 13d

Spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo

1. Komisija spremlja rezultate preskusov med dejansko vožnjo, opravljenih v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, če so na voljo, in sicer da preveri emisije CO_2 in porabo goriva pri novih težkih vozilih.

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

Člen 13e

Kakovost podatkov

1. Pristojni organi in proizvajalci so odgovorni za pravilnost in kakovost podatkov, ki jih sporočijo v skladu s členoma 13a in 13b. O vseh napakah, ki jih odkrijejo v sporočenih podatkih, nemudoma obvestijo Komisijo.

2. Komisija sama izvaja preverjanje kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s členoma 13a in 13b.

3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, po potrebi sprejme ustrezne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v registru iz člena 13c.

4. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16.

Člen 13f

Upravne globe

1. Komisija lahko izreče upravno globo v vsakem od naslednjih primerov:

(a) če ugotovi, da podatki, ki jih je sporočil proizvajalec v skladu s členom 5 te uredbe, odstopajo od podatkov iz datoteke proizvajalca ali certifikata o homologaciji motorja, izdanega v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, in je odstopanje namerno ali je nastalo zaradi hude malomarnosti;

(b) če podatki niso predloženi v roku, ki se uporablja v skladu s členom 5(1), in zamude ni mogoče ustrezno utemeljiti.

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

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

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

3. Delegirani akti iz odstavka 2 upoštevajo naslednja načela:

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

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

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

4. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v splošnem proračunu Unije.“;

(17) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14
Spremembe prilog

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge I, da se upoštevajo tehnični napredek, razvoj logistike tovornega prometa, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljne homologacijske zakonodaje, zlasti uredb (EU) 2018/858 in (EU) 595/2009:

   (a) meril, ki opredeljujejo podskupine vozil iz točke 1.1;

   (b) meril, ki opredeljujejo delovna vozila iz točke 1.2;

   (c) meril za območja delovanja različnih tehnologij pogonskih sistemov iz točke 1.3;

   (d) seznama profilov namembnosti iz točke 1.4;

   (e) ponderja profilov namembnosti iz točke 2.1;

   (f) koristnega tovora, števila potnikov, mase potnikov, tehnično dovoljenega največjega koristnega tovora, tehnično dovoljenega največjega števila potnikov in količin tovora podskupin vozil *sg* iz točke 2.5;

   (g) vrednosti letnih kilometrin iz točke 2.6.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge IV:

(a) zahtev glede podatkov iz dela A in dela B, da se upoštevajo tehnični napredek, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljne homologacijske zakonodaje, zlasti uredb (EU) 2018/858 in (EU) 595/2009;

(b) posodobitev ali prilagoditev razponov iz dela C, da se upoštevajo spremembe v zasnovi težkega vozila in da se ohrani ustreznost razponov za informativne namene in potrebe primerjave.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge V:

(a) prilagoditev postopka spremljanja in sporočanja, določenega v Prilogi V, da se upoštevajo izkušnje, pridobljene z uporabo te uredbe, in da se postopek prilagodi tehničnemu napredku;

(b) točke 3.2 z vključitvijo podatkovnih vnosov, ki so bili na novo dodani v register.“;

(18) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15
Pregled

Komisija leta 2028 pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

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

(19) člen 17 se spremeni:

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

„Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od *[Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe*].“;

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

„Prenos pooblastila iz člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.“;

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2) in člena 14(1)“;

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

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

Člen 2
Razveljavitev Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 se razveljavi z učinkom od [*Urad za publikacije, vstavite datum začetka uporabe*].

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

Člen 3
Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od 1. julija [*Urad za publikacije, vstavite koledarsko leto = leto 1. julija, ki sledi začetku veljavnosti tega akta*].

Vendar se v zvezi s poročevalskimi obdobji pred [*Urad za publikacije, vstavite datum = datum začetka uporabe*] še naprej uporabljata Uredba (EU) 2019/1242, kot se je uporabljala 30. junija [*Urad za publikacije, vstavite koledarsko leto = leto 1. julija, ki sledi začetku veljavnosti tega akta*], in Uredba (EU) 2018/956, kot se je uporabljala 30. junija [*Urad za publikacije, vstavite koledarsko leto = leto 1. julija, ki sledi začetku veljavnosti tega akta*].

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

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog uredbe o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova težka vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije in glede vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956.

1.2. Zadevna področja

Razdelek 3 – Naravni viri in okolje

Naslov 9 – Okolje in podnebni ukrepi

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☐ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa[25]

☑ Podaljšanje obstoječega ukrepa

☑ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilj tega predloga je določiti nove standarde emisijskih vrednosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz novih težkih vozil ter prispevati k prehodu na brezemisijsko mobilnost v širšem okviru povečane podnebne ambicije EU do leta 2030 in podnebne nevtralnosti EU do leta 2050.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilji tega predloga so:

zmanjšati emisije CO_2 iz težkih vozil na stroškovno učinkovit način v skladu s podnebnimi cilji EU, hkrati pa prispevati k izboljšanju energetske varnosti EU;

zagotoviti koristi za evropske prevoznike in uporabnike, od katerih jih je večina MSP, zaradi širše uvedbe energijsko učinkovitejših vozil;

okrepiti vodilni položaj na področju tehnologije in inovacij v industriji v EU z usmerjanjem naložb v brezemisijske tehnologije.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Predlog bo zagotovil zmanjšanje emisij CO_2 iz težkih vozil, zagotovil koristi prevoznikom in uporabnikom v smislu kakovosti zraka in zmanjšanja porabe energije ter okrepil vodilni položaj avtomobilske vrednostne verige na področju tehnologije in inovacij. Pričakuje se, da bosta posredni koristi povečana energijska učinkovitost in izboljšana energetska varnost.

[25] Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Opredeljeni so bili naslednji kazalniki:

1. povprečne emisije CO_2 iz voznega parka novih težkih vozil po vsej EU, izmerjene pri homologaciji, se bodo spremljale letno;

2. skupne emisije toplogrednih plinov iz težkih vozil se bodo spremljale z letnimi evidencami emisij toplogrednih plinov držav članic;

3. število in delež novoregistriranih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil se bosta spremljala z uporabo letnih podatkov o spremljanju, ki jih predložijo države članice;

4. raven inovacij se bo merila z novimi patenti evropskih proizvajalcev avtomobilov, povezanimi z brezemisijskimi tehnologijami, prek javno dostopnih podatkovnih zbirk o patentih;

5. stopnja zaposlenosti se bo spremljala na podlagi javno dostopnih statističnih podatkov Eurostata za EU o zaposlenosti v sektorju.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali *dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude*

Proizvajalci težkih vozil, na novo registriranih v Uniji, bodo morali spremljati emisije in poročati o njih ter izpolnjevati revidirane cilje specifičnih emisij CO_2.

Države članice bodo morale Komisiji in Evropski agenciji za okolje (EEA) letno poročati o tehničnih podatkih o novoregistriranih težkih vozilih.

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ki je ni mogoče rešiti samo na nacionalni ali lokalni ravni. Usklajevanje podnebnih ukrepov je treba izvajati na evropski ravni in ukrepi EU so upravičeni zaradi subsidiarnosti.

Pobude na nacionalni in lokalni ravni ne bodo dovolj. Neobstoj usklajenega delovanja EU bi povzročil tveganje razdrobljenosti trga. Posamezne države članice bi tudi same predstavljale premajhen trg za spodbujanje sprememb na ravni industrije in ustvarjanje ekonomije obsega.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Predlog temelji na obstoječi zakonodaji o obveznostih spremljanja in poročanja ter standardih emisijskih vrednosti CO_2.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Ta predlog je združljiv s cilji instrumenta NextGenerationEU in večletnega finančnega okvirja za obdobje 2021–2027[26], kar bo pomagalo doseči dvojni zeleni in digitalni prehod, h kateremu stremi Evropa.

Ta zakonodajni predlog dopolnjuje ustrezne predloge iz svežnja „Pripravljeni na 55“ in tudi predlog Euro 7 ter ohranja usklajenost z njimi.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

n. r.

[26] https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_slhttps://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_sl

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ **Časovno omejeno**

☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,

☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☑ **Časovno neomejeno**

– izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2024 in 2025,

– ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani načini upravljanja[27]

☑ **Neposredno upravljanje** – Komisija:

☑ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,

☐ prek izvajalskih agencij.

☐ **Deljeno upravljanje** z državami članicami.

☑ **Posredno upravljanje**, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,

☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),

☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,

☑ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,

☐ subjektom javnega prava,

☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor ti subjekti zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,

☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščeni za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,

☐ osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.

Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.

Opombe

n. r.

[27] Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Pobuda vključuje odobritev obstoječih upravnih dogovorov GD CLIMA z JRC in povečanje prispevka za agencijo EEA.

Podatke je treba zbirati iz različnih virov, tudi od držav članic, proizvajalcev avtomobilov in nacionalnih homologacijskih organov. Dejavnosti zbiranja podatkov usklajujeta agencija EEA in GD CLIMA, pomaga pa jima tudi JRC.

Države članice in proizvajalci letno sporočajo podatke o registracijah novih vozil. Ti nabori podatkov so podlaga za ugotavljanje skladnosti proizvajalcev s standardi in naložitev morebitnih glob. Podatki so nato potrjeni s sklepom Komisije.

Predlog zahteva dodatno oceno podatkov, ki jo opravita Komisija in agencija EEA, zaradi na novo vključenih skupin vozil, določb o izjemah za male proizvajalce in prenosa vozil.

Podatki o dejanski porabi goriva in/ali električne energije, ki se zabeležijo v vozilu, in podatki o učinkovitosti v prometu se bodo sporočali letno, tudi za vozila, dodana na področje uporabe. Sozakonodajlca sta v primerjavi s predlogom Komisije okrepila obstoječe pravne določbe o dejanski porabi in učinkovitosti v prometu.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

S predlogom se ne izvaja finančni program, temveč se oblikuje dolgoročna politika. Načini upravljanja, mehanizmi za financiranje izvajanja, načini plačevanja in strategija kontrole v zvezi s stopnjami napake niso relevantni.

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

Predvidene kontrolne metode so določene v finančni uredbi in pravilih uporabe. Ta predlog se ne nanaša na program za porabo sredstev.

Učinkovito in pravilno spremljanje podatkov o registraciji vozil je bistveno za zagotovitev pravne varnosti pri izvajanju zakonodaje in za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev med različnimi proizvajalci na enotnem trgu EU.

Postopek zbiranja dejanskih podatkov in preverjanja v prometu bo zagotovil odkrivanje nepravilnosti v podatkih o registraciji vozil in pravočasno sprejetje učinkovitih popravnih ukrepov, zagotovil pa bo tudi, da dolgoročna učinkovitost ciljev emisij CO_2 EU ne bo ogrožena.

Glavni sistemi notranjih kontrol vključujejo preverjanje sporočenih podatkov o registraciji in tehničnih podatkov.

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

Ta pobuda ne prinaša novih večjih kontrol/tveganj, ki jih obstoječi okvir notranje kontrole še ne zajema. Posebni ukrepi, ki presegajo uporabo finančne uredbe, niso predvideni.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Poleg uporabe finančne uredbe za preprečevanje goljufij in nepravilnosti se bodo okrepljene zahteve glede zmanjšanja CO_2 in razširitev področja uporabe, določene v tem predlogu, pridružile boljšemu spremljanju in sporočanju naborov podatkov o preverjanju v prometu in dejanskih emisijah.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. [28]	držav Efte[29]	držav kandidatk [30]	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
3	09 02 03 Blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje	dif.	DA	NE	NE	NE
3	09 10 02 Evropska agencija za okolje	dif.	DA	DA	NE	NE
7	20 02 01 01 Pogodbeni uslužbenci	nedif.	NE	NE	NE	NE

Zahtevane nove proračunske vrstice n. r.

[28] Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.
[29] Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.
[30] Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.

☑ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	3	„Naravni viri in okolje“

GD CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**SKUPAJ**
Odobritve za poslovanje								
09 02 03 Blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje	obveznosti	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	plačila	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov								
		(3)						
Odobritve za GD CLIMA SKUPAJ	obveznosti	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	plačila	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**

- JRC bo imel ključno vlogo pri podpiranju Komisije pri opravljanju nekaterega potrebnega tehničnega dela. GD CLIMA in JRC sta sklenila upravni dogovor.

Agencija: EEA – Evropska agencija za okolje			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**SKUPAJ**
Odobritve za poslovanje								
Naslov 1: Odhodki za zaposlene	obveznosti	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	plačila	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Naslov 2: Infrastruktura	obveznosti	(1b)		0,080	0,080			**0,160**
	plačila	(2b)		0,080	0,080			**0,160**
Naslov 3: Odhodki iz poslovanja	obveznosti	(1c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
	plačila	(2c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov								
		(3)						
Odobritve za agencijo EEA SKUPAJ *	obveznosti	= 1a + 1b + 1c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**
	plačila	= 2 a + 2b + 2c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**

*Proračunski vpliv dodatnih finančnih virov za Evropsko agencijo za okolje bo izravnan z izravnalnim zmanjšanjem iz proračuna programa LIFE, natančneje iz proračunske vrstice 09 02 03 GD CLIMA Blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje.

- Odhodki za zaposlene: Potrebna bosta dodatni začasni uslužbenec (ZU) in dodatni pogodbeni uslužbenec (PU) za podporo: (i) zagotavljanju usklajevanja, priprave in spremljanja dodatnega zbiranja podatkov, njihove analize in obdelave, potrebnih za upravljanje povečanja absolutnega števila emisij vozil, ki se bo spremljalo in o katerem se bo poročalo; (ii) izvajanju in uporabi sistema poročanja, zagotavljanja kakovosti in sistemov nadzora kakovosti podatkov za taka na novo dodana vozila na podlagi razširjenega področja uporabe ter upravljanju podatkov in službi za tehnično pomoč za dodatne proizvajalce.

  Potrebni so trije dodatni pogodbeni uslužbenci (za začetek dva v letu 2024) za naslednje naloge:

  podpora pri pripravi in razvoju številnih podrobnih metodologij certificiranja (na primer: za dokazovanje skladnosti z merili kakovosti EU za odvzeme ogljika, kot je določeno v členu 8 predlagane ustrezne uredbe);

  zbiranje podatkov o spremljanju, poročanju in preverjanju za na primer številne dejavnosti ogljičnega kmetovanja, povezane s ponovno vzpostavitvijo mokrišč, upravljanjem posevkov in pobudami za pogozdovanje/ponovno pogozdovanje;

  podpora za zagotovitev povezav med registri (na primer: shem certificiranja in nacionalnih evidenc toplogrednih plinov).

- Stroški infrastrukture in odhodkov iz poslovanja: Agencija EEA bo v prvih dveh letih potrebovala začetne naložbe v IT (v skupni višini 160 000 EUR) za obdelavo podatkov, da bo preverila skladnost s standardi tudi za večje število vozil in proizvajalcev. Potrebni bodo tudi

ponavljajoči se letni odhodki za IT za vzdrževanje in redne posodobitve delovnih postopkov poročanja, podatkovnih zbirk MS SQL in drugih orodij procesov IT.

			2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
○ Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	plačila	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
Odobritve iz RAZDELKA 3 večletnega finančnega okvira **SKUPAJ**	obveznosti	= 4		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	plačila	= 5		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“

		2023	2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
GD CLIMA							
○ Človeški viri			0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
○ Drugi upravni odhodki							
GD CLIMA SKUPAJ	odobritve		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Potreben je PU EPDČ za dodatno upravljanje podatkov.

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira **SKUPAJ**	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2023	2024	2025	2026	2027	**SKUPAJ**
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira **SKUPAJ**	obveznosti		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**
	plačila		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**SKUPAJ**	
	REALIZACIJE													
	vrsta [31]	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1[32] …														
– realizacija														
– realizacija														
– realizacija														

[31] Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest …).

[32] Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji …“.

Seštevek za specifični cilj št. 1												
SPECIFIČNI CILJ št. 2												
– realizacija												
Seštevek za specifični cilj št. 2												
SKUPAJ												

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

3.2.3.1. Ocenjene posledice za človeške vire EEA

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☑ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**SKUPAJ**
Začasni uslužbenci (razredi AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Začasni uslužbenci (razredi AST)					
Pogodbeni uslužbenci	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Napoteni nacionalni strokovnjaki					

SKUPAJ	**0,299**	**0,735**	**0,750**	**0,765**	**2,549**

Potrebe po uslužbencih (EPDČ):

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**SKUPAJ**
Začasni uslužbenci (razredi AD)	1	1	1	1	1
Začasni uslužbenci (razredi AST)					
Pogodbeni uslužbenci	3	4	4	4	4
Napoteni nacionalni strokovnjaki					
SKUPAJ	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**

3.2.3.2. Ocenjene potrebe po upravnih odobritvah v Komisiji

3.2.3.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

– ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.

– ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto **2024**	Leto **2025**	Leto **2026**	Leto **2027**	**SKUPAJ**
RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira						
Človeški viri		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
Drugi upravni odhodki						
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Odobritve zunaj RAZDELKA 7[33] večletnega finančnega okvira		n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.
Človeški viri						

[33] Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

Drugi upravni odhodki						
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira		n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.

SKUPAJ		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

3.2.3.4. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☑ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

		Leto **2023**	Leto **2024**	Leto **20 25**	Leto **20 26**	Leto **2027**
O Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)						
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)						
20 01 02 03 (delegacije)						
01 01 01 01 (posredne raziskave)						
01 01 01 11 (neposredne raziskave)						
O Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)[34]						
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)			1	1	1	1
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)						
XX 01 xx **yy zz** [35]	– na sedežu					
	– na delegacijah					
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)						
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)						
SKUPAJ			**1**	**1**	**1**	**1**

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	Za Komisijo bi bil potreben 1 PU za obravnavanje večje zapletenosti in razširjenega področja uporabe zakonodaje ter povezanega dodatnega nadzora in upravljanja.

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- Predlog/pobuda:

☑ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Dodatni odhodki iz poslovanja niso predvideni. Vsekakor bodo morebitni odhodki nastali v okviru programa LIFE.

[34] PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

[35] Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

☑ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;

☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2023	2024	2025	2026	2027	Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo						
Sofinancirane odobritve SKUPAJ						

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

☐ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.

☑ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

☐ za lastna sredstva,

☑ za druge prihodke.

navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude[36]				
		2023	2024	2025	2026	2027
Člen 4 2 9						

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

n. r.

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

Prihodki se morda lahko ustvarijo s premijami za presežne emisije CO_2. Prihodki, ki jih plačajo proizvajalci, se bodo še naprej šteli za prihodke v splošnem proračunu EU.

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