



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• RAZLOGI ZA PREDLOG IN NJEGOVI CILJI

Glavni politični cilji te Komisije so ustvarjanje delovnih mest, rasti in naložb ter s tem prehod na čisto energijo za vse Evropejce. To temelji na naložbenem načrtu, katerega cilj je ponovna industrializacija Evrope na podlagi novih poslovnih modelov in vrhunskih tehnologij. Srednje- do dolgoročni cilj je doseči krožno nizkoogljično gospodarstvo.

Na področju prometa, predvsem glede tovornih vozil in avtobusov, tj. težkih vozil, je cilj Komisije zagotoviti evropskim državljanom dostop do poštene, trajnostne in konkurenčne mobilnosti.

Emisije CO₂ in poraba goriva pri novih težkih vozilih, danih na trg EU, se doslej niso niti certificirale niti se niso spremljale in o njih se ni poročalo. Zaradi te vrzeli v znanju se v zvezi s težkimi vozili pojavljajo naslednji trije izzivi:

- (1) ***Zamujene priložnosti za oblikovanje politik za zmanjšanje stroškov goriva za prevoznike:*** Stroški goriva lahko pri prevoznikih v tovornem prometu presežejo četrtno njihovih poslovnih stroškov¹, zato ti učinkovitost porabe goriva postavljajo za glavno merilo pri nakupu. Čeprav se je učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih v zadnjih desetletjih izboljšala, številna od več kot pol milijona prevoznih podjetij, ki so pretežno mala in srednja podjetja, še nimajo dostopa do standardiziranih informacij, da bi lahko ocenila tehnologije za učinkovito porabo goriva, primerjala tovarna vozila ter tako sprejela najboljše utemeljene odločitve o nakupu in zmanjšala svoje stroške goriva. Zaradi nerealiziranih prihrankov goriva se je sčasoma kumulativno povečala odvisnost EU od uvoza fosilnih goriv, zato ti nerealizirani prihranki predstavljajo zamujeno priložnost za zmanjšanje uvoza goriva.
- (2) ***Povečanje konkurence za proizvajalce vozil:*** V letu 2015 je po podatkih iz panoge izvoz tovornih vozil ustvaril presežek v trgovinski bilanci v višini 5,1 milijarde EUR. Sektor proizvodnje težkih vozil v EU je del avtomobilske industrije, ki v Evropi ustvarja 12,1 milijona neposrednih in posrednih delovnih mest (5,6 % vseh zaposlitev v EU)². Proizvajalci težkih vozil v EU se srečujejo z vse večjimi pritiski svetovne konkurence. Na pomembnih trgih, kot so Združene države, Kanada, Japonska in Kitajska, so bili v zadnjih letih uvedeni ukrepi za certificiranje in učinkovitost porabe goriva v obliki standardov porabe goriva in/ali emisij, da bi se spodbudile inovacije in čim prej izboljšala učinkovitost vozil. Trg mestnih avtobusov se sooča z vse večjo konkurenco na področju električnih vozil, zlasti od kitajskih proizvajalcev. Sektor bo moral slediti tehnološkim izboljšavam na teh trgih, da bo lahko ohranil svoj trenutni tržni položaj.
- (3) ***Ovira za določanje politik za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz sektorja težkih vozil:*** Sektor težkih vozil v EU je pomemben vir emisij toplogrednih plinov. V letu 2014 so emisije toplogrednih plinov iz težkih vozil predstavljale 5 % vseh emisij

¹ Študije ocene stroškov goriva, prikazane v **oddelku 5.6** priložene ocene učinka, **SWD(2017)XXX**, in **Prilogi 8** k tej oceni.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

v EU, petino vseh emisij v prometu in okoli četrtno emisij v cestnem prometu³. Med letoma 1990 in 2014 so se skupne emisije toplogrednih plinov v prometu⁴ povečale za 20 %, emisije težkih vozil pa za 14 %⁵. Brez nadaljnjih ukrepov naj bi se emisije ogljikovega dioksida (CO₂) iz težkih vozil med letoma 2010 in 2030 povečale do 10 %⁶. Hkrati si je EU zastavila ambiciozne cilje za zmanjšanje toplogrednih plinov do leta 2030, k čemur mora prispevati tudi prometni sektor. Cilj EU je zmanjšanje skupnih domačih emisij do leta 2030 za 40 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. To je bilo na stroškovno učinkovit način porazdeljeno tako, da bodo zmanjšanja do leta 2030 v primerjavi z ravnmi emisij iz leta 2005 znašala 43 % za emisije iz sektorjev, vključenih v sistem EU za trgovanje z emisijami (ETS), in 30 % za emisije iz sektorjev, ki niso vključeni v ETS, med katere spada tudi promet. Hkrati emisije držav članic v prometu znašajo od 21 % do 69 % vseh nacionalnih emisij v sektorjih, ki niso vključeni v ETS in so zajeti z uredbo o porazdelitvi prizadevanj. Čeprav za leto 2030 niso bili določeni sektorsko specifični cilji, bo promet moral prispevati k doseganju cilja zmanjšanja emisij v sektorjih, ki niso vključeni v ETS, na podlagi uredbe o porazdelitvi prizadevanj, skupaj s stavbnim sektorjem, kmetijstvom in ravnanjem z odpadki.

Zato je Komisija sprejela ukrepe za odpravo te vrzeli v znanju.

Najprej je razvila simulacijsko programsko opremo, orodje za izračun porabe energije vozil (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO), da bi primerljivo in stroškovno učinkovito izračunala porabo goriva in emisije CO₂ pri novih težkih vozilih.

Drugič, predlagala je novo uredbo o določanju emisij CO₂ in porabe goriva za nova težka vozila (t. i. uredbo o certificiranju) na podlagi obstoječe zakonodaje o homologaciji⁷. Pri uporabi uredbe Komisije o certificiranju bo treba za vsako novo težko vozilo, ki spada na njeno področje uporabe in je dano na trg EU, z orodjem VECTO izvesti simulacijo emisij CO₂ in porabe goriva. Simulacijo bodo izvajali proizvajalci vozil sami na podlagi certificiranih vhodnih podatkov o sestavnih delih vozil in certificiranega postopka pridobivanja, upravljanja in uporabe takih vhodnih podatkov.

S certificiranjem bo mogoče delno odpraviti ugotovljeno vrzel v znanju. Podatki o učinkovitosti določenega vozila bodo na voljo samo posameznemu kupcu tega vozila in nacionalnim organom, pri katerih je vozilo registrirano.

Tretjič, Komisija zdaj predlaga spremljanje in sporočanje emisij CO₂ iz novih težkih vozil, za katere velja postopek certificiranja, da bi odpravila vrzel v znanju in ustvarila popolno preglednost trga. S tem tretjim korakom bi se vsi pomembni podatki, ki jih skladno z metodologijo certificiranja izračunajo proizvajalci, spremljali, sporočali in objavljali na ravni EU. Tako bi bili podatki na voljo vsem deležnikom.

To bi prevoznikom zagotovilo dostop do informacij o učinkovitosti tovornih vozil različnih znamk s podobnimi značilnostmi in jim omogočilo sprejeti boljše utemeljene odločitve o nakupu.

³ Evidence toplogrednih plinov za leto 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Vključno z mednarodnim zračnim prometom, vendar brez mednarodnega ladijskega prometa.

⁵ Evidence toplogrednih plinov za leto 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Referenčni scenarij EU za leto 2016: Energetika, promet in emisije toplogrednih plinov – trendi do leta 2050.

⁷ Direktiva 2007/46/ES, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Proizvajalci vozil bi lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk, kar bi bolj spodbujalo inovacije.

Javni organi bi imeli dostop do celovitih podatkov za oblikovanje in izvajanje politik, ki spodbujajo tovorna vozila z boljšim izkoristkom goriva, na primer z davčno ureditvijo in pristojbinami za uporabo cest. To drugače ne bi bilo mogoče, saj bi države članice imele dostop samo do podatkov, pridobljenih z orodjem VECTO od vozil, registriranih na njihovem ozemlju. Končno bi tudi omogočilo analizo podatkov, npr. oceno stopnje razširjenosti posameznih tehnologij.

Ta ukrep je potreben tudi za uvajanje in uveljavljanje prihodnjih standardov emisij CO₂ za težka vozila. Sistem spremljanja in poročanja je zlasti potreben za oceno skladnosti prihodnjih tovrstnih standardov, kot velja za avtomobile in kombinirana vozila.

- **SKLADNOST Z VELJAVNIMI PREDPISI S PODROČJA ZADEVNE POLITIKE**

S tem predlogom se izvaja sporočilo iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil. Strategija za težka vozila je napovedala izvedbeni ukrep, s katerim bo določen postopek za certificiranje emisij CO₂ iz novih težkih vozil, danih na trg EU, izračunanih s simulacijskim orodjem VECTO, ter zakonodajni predlog o spremljanju teh emisij in poročanju o njih.

S tem predlogom se prav tako izvaja Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami iz leta 2016, katere cilji vključujejo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v cestnem prometu za vsaj 60 % v letu 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 ter drastično zmanjšanje emisij onesnaževal zraka. V strategiji je prav tako navedeno, da bo Komisija pospešila analitično delo v zvezi z možnostmi oblikovanja standardov za emisije CO₂, da bi zakonodajni predlog pripravila še v tem mandatu.

Nazadnje bo ta predlog tudi olajšal razvoj metodologije za diferenciacijo pristojbin za uporabo infrastrukture za nova težka vozila v skladu z emisijami CO₂ in bo tako podprl izvajanje pregleda direktive o „evrovinjetih“.

- **SKLADNOST Z DRUGIMI POLITIKAMI UNIJE**

Ta predlog je skladen z zavezo EU na podlagi Okvira podnebne in energetske politike do leta 2030 o zmanjšanju domačih emisij za vsaj 40 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. V okviru izvajanja te zaveze je Komisija julija 2016 predlagala uredbo o zavezujočih letnih zmanjšanjih emisij toplogrednih plinov v državah članicah v obdobju 2021–2030 (uredbo o porazdelitvi prizadevanj) za sektorje, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami (tj. promet, stavbni sektor, kmetijstvo in ravnanje z odpadki).

Ta predlog je tudi skladen s predlogom Komisije iz leta 2016 za revizijo direktive o energijski učinkovitosti, ki določa zavezujoč 30-odstotni krovni cilj na ravni EU za izboljšanje energijske učinkovitosti do leta 2030 v primerjavi s scenarijem ureditve brez sprememb.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• PRAVNA PODLAGA

Pristojnosti EU na področju podnebnih sprememb so določene in natančno opredeljene v členih od 191 do 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Pravna podlaga tega predloga je člen 192 PDEU.

• SUBSIDIARNOST

Ukrepanje EU je upravičeno zaradi čezmejnega učinka podnebnih sprememb in potrebe po zaščiti enotnih trgov goriv, vozil in prometnih storitev.

Poleg tega so nova težka vozila, ki so registrirana v neki državi članici, pogosto proizvedena v drugi državi članici. Spremljanje na nacionalni ravni namesto na ravni EU bi zahtevalo obširno sodelovanje med državami članicami; zaradi razlik v njihovih zakonodajah in praksah politik ne bi bilo mogoče zagotoviti homogenih podatkov, pridobljenih s spremljanjem. Težko bi dosegli primerljivost in popolnost podatkov, kar bi povzročilo razdrobljenost trga EU in izgubo preglednosti trga.

Neobstoj skupne podatkovne zbirke, ki bi vsebovala podatke vseh držav članic, pridobljene s spremljanjem, bi zlasti ovirala pri uporabi podatkov kupce vozil in oblikovalce politik na ravni EU.

Skupen program spremljanja na ravni EU se zdi najbolj neposreden in najlažji pristop. Prav tak pristop se z ukrepom na ravni EU že uporablja za avtomobile in kombinirana vozila.

• SORAZMERNOST

Ker je predlog potreben in tudi utegne imeti gospodarske koristi, je skladen z zahtevami sorazmernosti – na ravni EU so potrebna minimalna prizadevanja in skoraj zanemarljivi stroški v primerjavi z morebitnimi koristmi preglednosti trga ter razpoložljivosti podatkov o emisijah CO₂ in porabi goriva pri težkih vozilih za vse deležnike.

• IZBIRA INSTRUMENTA

Da bi dosegli enotno uporabo predlaganih pravil po vsej EU ter pridobili homogeno in primerljivo zbirko podatkov, ki ustvarja enake konkurenčne pogoje za proizvajalce in uporabnike težkih vozil, je primerno uporabiti uredbo, ki se uporablja neposredno in je zavezujoča za države članice.

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

• NAKNADNE OCENE/PREVERJANJA USTREZNOSTI OBSTOJEČE ZAKONODAJE

Ker zadeva prej ni bila regulirana, ni bilo opravljena nobena ocena.

• POSVETOVANJA Z DELEŽNIKI

Komisija je organizirala srečanje deležnikov, da bi pridobila povratne informacije o začetni oceni učinka in predstavila oceno upravnih stroškov, ki jo je izvedel zunanji svetovalec. Deležniki so podali konstruktivne povratne informacije, zoper oceno stroškov pa niso bili izraženi ugovori.

Komisija je organizirala tudi spletno javno posvetovanje o pripravi zakonodaje o spremljanju porabe goriva in emisij CO₂ pri težkih vozilih ter poročanju o njih⁸. Prejetih je bilo 121 odzivov iz širokega spektra deležnikov, ki so podali svoja mnenja o potrebi po ukrepanju, ciljnih, možnostih in pričakovanem učinku.

Stališča deležnikov so bila vključena v oceno učinka; izbrana možnost je hkrati možnost, ki jo je podprla večina anketirancev. Pregled posvetovanj z deležniki je v Prilogi 2 k oceni učinka za ta predlog.

- **ZBIRANJE IN UPORABA STROKOVNIH MNENJ**

Oceno stroškov različnih možnosti spremljanja in poročanja je opravil zunanji pogodbeni izvajalec (glej Prilogo 10 k oceni učinka). Študija večinoma temelji na pogovorih z nacionalnimi organi za registracijo in proizvajalci težkih vozil, katerih namen je bil zbrati njihova mnenja o različnih možnostih spremljanja in prejeti ciljne vložke glede stroškov za njihove organizacije ob upoštevanju trenutnih postopkov in potrebnih prilagoditev.

Hkrati se ocena učinka opira na predhodno oceno učinka, ki je bila priložena Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih vozil iz leta 2014, v zvezi z oceno drugih učinkov.

- **OCENA UČINKA**

Ocena učinka⁹, ki je priložena temu predlogu, dopolnjuje analizo, opravljeno v oceni učinka iz leta 2014 v podporo strategiji za težka vozila.

V oceni učinka so bile upoštevane možnosti glede spremljanja in sporočanja emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, danih na trg EU, za katera velja proces certificiranja v okviru homologacije. Podatki, ki jih je treba spremljati in sporočati, so sestavljeni iz okoli 80 parametrov, ki so pomembni za ugotavljanje porabe goriva in emisij CO₂ posameznega vozila.

Evropska agencija za okolje je najprimernejši organ na evropski ravni, ki lahko v imenu Komisije primerja podatke, ustvari novo podatkovno zbirko ter analizira in preverja kakovost sporočenih podatkov o težkih vozilih, pridobljenih s spremljanjem. Evropska agencija za okolje že izvaja te naloge za sporočene podatke o lahkih vozilih, pridobljene s spremljanjem (glej Prilogo 8 ocene učinka).

V oceni učinka so bile upoštevane tri zakonodajne možnosti glede sporočanja takih podatkov, pridobljenih s spremljanjem, Komisiji prek Evropske agencije za okolje: (1) poročanje nacionalnih organov; (2) poročanje proizvajalcev težkih vozil in (3) mešano poročanje nacionalnih organov in proizvajalcev.

Pri prvi možnosti podatke, pridobljene s spremljanjem, skupaj z ustreznimi podatki o registraciji zadevnih vozil Komisiji prek Evropske agencije za okolje sporočajo nacionalni organi. Pri tej možnosti morda ne bo mogoče preprosto doseči popolne digitalizacije spremljanja in poročanja, saj večina nacionalnih registracijskih organov za registracijo težkih vozil še vedno uporablja papirno dokumentacijo. Prilagajanje na povsem digitaliziran pretok podatkov, pridobljenih s spremljanjem, bo zato morda težavno in drago.

⁸ Rezultati javnega posvetovanja so na voljo na naslovu https://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_sl.

⁹ SWD(2017)XXX

Pri drugi možnosti bi bili proizvajalci težkih vozil odgovorni, da prek Evropske agencije za okolje Komisiji sporočijo podatke, pridobljene s spremljanjem, za vsako novo vozilo. V takem primeru bi podatki, pridobljeni s spremljanjem, temeljili na podatkih o prodaji, ki jih imajo proizvajalci vozil, podatki o registraciji pa se ne bi sporočali. Zato sporočenih podatkov o emisijah ne bi bilo mogoče dodeliti posamezni državi članici. Države članice bi tako težje oblikovale učinkovite nacionalne politike za hitrejšo uvajanje učinkovitejših težkih vozil.

Tretja možnost je vmesna. Imenovani nacionalni organi – ki naj bi bili po večini nacionalni registracijski organi – bi prek Evropske agencije za okolje Komisiji letno sporočali podatke o registraciji novih registriranih vozil, zlasti identifikacijske številke vozil (VIN). Proizvajalci bi podatke, pridobljene s spremljanjem, ki ustrezajo tem vozilom, predložili Komisiji prek Evropske agencije za okolje. Na podlagi identifikacijskih številk vozila bi Evropska agencija za okolje združila obe zbirki podatkov in dobila podatke, pridobljene s spremljanjem, na ravni držav članic. Pri tej možnosti je zagotovljena popolna digitalizacija pretoka podatkov, saj so proizvajalci odgovorni za sporočanje podatkov, pridobljenih s spremljanjem, ki jih že imajo v digitalni obliki zaradi certificiranja.

Najprimernejša je tretja možnost. Je najučinkovitejša, zlasti ker zagotavlja digitalni pretok informacij in omogoča zajetje podatkov na nacionalni ravni in na ravni EU, njen upravni strošek pa je nizek.

Izbrana možnost bo verjetno ustvarila konkurenco v smislu proizvodnje večjega števila energijsko učinkovitejših vozil in spodbudila inovacije. Učinki energijsko učinkovitejšega tovornega prometa naj bi se po pričakovanjih vsaj delno razširili na večino sektorjev gospodarstva EU: nižji obratovalni stroški goriva v prometu bi spodbudili nižje cene prevoza, s tem pa bi se zmanjšali stroški drugih sektorjev, od česar bi nazadnje imeli koristi potrošniki v EU.

Konkurenčnost in mednarodni učinek bosta po pričakovanjih srednje- do dolgoročno pozitivna tudi za proizvajalce težkih vozil, saj je v mednarodnem okolju na drugih glavnih trgih (kot so Združene države, Kanada, Japonska in Kitajska) že uvedena ureditev, ki zahteva izboljšave glede učinkovitosti porabe goriva pri težkih vozilih.

Po pričakovanjih naj bi se srednje- do dolgoročne koristi izkazale tudi pri zaposlovanju. Povečanje učinkovitosti kupljenih vozil naj bi ustvarilo prihranke pri emisijah CO₂. Pri drugih emisijah se pričakujejo ugodna, vendar le zanemarljiva zmanjšanja. Edini gospodarski stroški so upravni stroški. Po pričakovanjih naj bi bili zanemarljivi – približno 1 EUR na vozilo.

- **USTREZNOST IN POENOSTAVITEV UREDITVE**

Za mala in srednja podjetja ter mikropodjetja ne veljajo neposredne obveznosti poročanja. Prevozniki, med katerimi je večina malih in srednjih podjetij, naj bi po pričakovanjih imeli koristi od povečane preglednosti trga. To jim bo omogočilo sprejemati bolj utemeljene odločitve o nakupu v korist vozil z učinkovitejšo porabo goriva, ki jim lahko s prihranki pri stroških goriva zmanjšajo obratovalne stroške in povečajo konkurenčnost.

S predlagano uredbo se bo uporabljalo e-poročanje, ki naj bi omejilo upravno breme za proizvajalce težkih vozil, nacionalne organe ter Komisijo/Evropsko agencijo za okolje.

- **TEMELJNE PRAVICE**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Vpliv na proračun zaradi izvajanja predlagane uredbe je zelo omejen (glej podrobnosti v priloženi oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga). Medtem ko ostaja znotraj zgornje meje splošnega VFO za obdobje 2014–2020 glede postavke 2, bi bilo za leti 2019 in 2020 potrebno manjše reprogramiranje za Evropsko agencijo za okolje.

5. DRUGI ELEMENTI

- **NAČRTI ZA IZVEDBO TER UREDITEV SPREMLJANJA, OCENJEVANJA IN POROČANJA**

Na podlagi informacij, ki jih bodo zagotovile države članice in proizvajalci težkih vozil, bo Komisija letno pripravljala poročilo. S svojim poročanjem bo zagotovila tesno spremljanje izvajanja uredbe.

- **NATANČNEJŠA POJASNITEV POSAMEZNIH DOLOČB PREDLOGA**

Člen 1 – Predmet urejanja

V tem členu so pojasnjeni ključni ukrepi, ki jih določa uredba, in sicer spremljanje emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih, tj. tovornih vozilih in avtobusih, ter poročanje o njih.

Člen 2 – Področje uporabe

Ta člen opredeljuje področje uporabe uredbe in določa kategorije vozil, za katera bi se morali spremljati in sporočati podatki o registraciji, tehnični podatki ter podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva, kadar so slednji na voljo.

Člen 3 – Opredelitev pojmov

Ta uredba je tesno povezana z zakonodajo o homologaciji in uporablja enako izrazje. Da bi zagotovili skladnost med različnimi pravnimi instrumenti, je jasno navedeno, da je izrazje v tej uredbi treba razumeti na enak način kot tisto, ki je opredeljeno v zakonodaji o homologaciji.

Člen 4 – Spremljanje in poročanje držav članic

Ta člen določa bistvene obveznosti držav članic glede časovnega razporeda spremljanja in poročanja, imenovanja pristojnih organov in podatkov, ki jih je treba spremljati. Mednje sodijo nova težka vozila in nova priklopna vozila, ki so prvič registrirana v Uniji ali so bila pred registracijo v Uniji registrirana izven Unije manj kot tri mesece.

Glede pristojnih organov je jasno navedeno, da bi organi, ki so že odgovorni za spremljanje in sporočanje podatkov o lahkih vozilih, morali prav tako biti odgovorni za spremljanje podatkov o težkih vozilih.

Prilogi I in II dopolnjujeta to določbo s podrobno določitvijo parametrov podatkov, ki jih je treba spremljati, ter upravnih ukrepov postopka spremljanja in poročanja.

Člen 5 – Spremljanje in poročanje proizvajalcev

Ta člen določa bistvene obveznosti proizvajalcev glede časovnega razporeda spremljanja in poročanja, imenovanja kontaktnih točk in podatkov, ki jih je treba spremljati.

Prilogi I in II dopolnjujeta to določbo s podrobno določitvijo parametrov podatkov, ki jih je treba spremljati, ter upravnih ukrepov postopka spremljanja in poročanja.

Člen 6 – Osrednji register podatkov o težkih vozilih

Podatki, ki se sporočijo Komisiji, so shranjeni v javno dostopnem registru. Register bo vodila Evropska agencija za okolje v imenu Komisije, pri čemer Evropska agencija za okolje izhaja iz izkušenj, ki jih je pridobila pri vodenju registra podatkov o lahkih vozilih.

Čeprav naj bi bila večina podatkovnih zapisov javno dostopna, se nekateri podatki ne smejo razkriti zaradi potrebe po varstvu zasebnih podatkov (identifikacijske številke vozil) in iz razlogov konkurence (imena proizvajalcev sestavnih delov).

Člen 7 – Kakovost podatkov

Visokokakovostni podatki so bistveni za doseganje ciljev te uredbe. Zato je treba jasno navesti, da so organi, ki sporočajo podatke, odgovorni za kakovost in pravilnost predloženih podatkov. Poleg tega bo Komisija imela možnost, da sama preveri kakovost podatkov in predložene podatke popravi, če vsebujejo napake.

Člen 8 – Poročanje

S podatki, sporočenimi Komisiji prek Evropske agencije za okolje, naj bi opravili letno analizo gibanj emisij CO₂ in razvoja voznega parka težkih vozil v EU pa tudi razvoja posameznih proizvajalcev težkih vozil. To letno analizo opravi Komisija ob pomoči Evropske agencije za okolje in bo pomembna podlaga za obširnejše letno poročilo o napredku, določeno po predlagani uredbi o upravljanju energetske unije, v okviru Stanja energetske unije. Analiza bo tudi pomembna podlaga za morebitne nadaljnje politične ukrepe. Z analizo bo zagotovljena večja preglednost glede konfiguracij tehnologije in učinkovitosti tako voznega parka EU kakor posameznih vozil v smislu emisij CO₂ in porabe goriva.

Člena 9 in 10 – Izvedbeni ukrepi in prenos pooblastil

Ta člena sta pravna podlaga, na kateri lahko Komisija sprejme izvedbene ukrepe in z delegiranimi akti popravi nebitne sestavine prilog I in II. Z izvedbenimi ukrepi bo dopolnjen člen 7, s čimer se bo Komisiji omogočilo, da opredeli podrobnejše določbe in postopke, potrebne za preverjanje in popravljanje sporočenih podatkov. Pooblastila, ki so bila prenesena na Komisijo, vključujejo prilagajanje in posodobitev parametrov podatkov, ki jih je treba spremljati, ter različne ukrepe v postopku spremljanja, določenem v prilogah I in II.

Člena 11 in 12 – Postopek v odboru in izvajanje pooblastila

V teh členih so standardne določbe glede postopka v odboru, ki se uporablja za sprejetje izvedbenih aktov in za izvajanje pooblastil iz člena 9(2) in (3).

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zavezujoči cilj najmanj 40-odstotnega zmanjšanja domačih emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 je bil podprt s sklepi Evropskega sveta z dne 23.–24. oktobra 2014 o okviru podnebne in energetske politike do leta 2030, znova pa je bil potrjen na zasedanju sveta marca 2016.
- (2) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 določil, da bi moral biti cilj dosežen skupno na ravni Unije na stroškovno čim učinkovitejši način, in sicer z zmanjšanjem emisij v sektorjih, ki so vključeni v sistem trgovanja z emisijami (ETS), za 43 % oziroma v sektorjih, ki v sistem ETS niso vključeni, za 30 % do leta 2030 v primerjavi z letom 2005. Vse države članice bi morale sodelovati pri tem prizadevanju in k dosegli navedenih zmanjšanj emisij bi morali prispevati vsi sektorji gospodarstva, vključno s prometom.
- (3) Strategija Komisije za mobilnost z nizkimi emisijami iz leta 2016³ je postavila cilj vsaj 60-odstotnega zmanjšanja emisij v prometu do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (4) Emisije toplogrednih plinov iz tovornih vozil in avtobusov, tj. težkih vozil, trenutno predstavljajo okoli četrtno emisij v cestnem prometu v Uniji in naj bi se po pričakovanjih do leta 2030 še povečale. Treba je uvesti učinkovite ukrepe za zmanjšanje emisij iz težkih vozil, da bi prispevali k potrebnim zmanjšanjem emisij v prometnem sektorju.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ COM(2016) 501 final.

- (5) V svojem sporočilu iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih vozil⁴ je Komisija priznala, da je prvi pogoj za uvedbo takih ukrepov reguliran postopek za določitev emisij CO₂ in porabe goriva.
- (6) Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ določa okvir za določitev takega reguliranega postopka. Z meritvami se bodo zagotovili zanesljivi in primerljivi podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva za posamezno vozilo v pomembnem delu voznega parka težkih vozil v EU. Kupec določenega vozila in zadevna država članica, v kateri bo opravljena registracija, bosta imela dostop do teh informacij, s čimer bo delno odpravljena vrzel v znanju.
- (7) Treba bi bilo omogočiti javni dostop do podatkov o učinkovitosti vozila v smislu emisij CO₂ in porabe goriva, da bi lahko vsi uporabniki vozil sprejeli dobro utemeljene odločitve o nakupu. Vsi proizvajalci vozil bodo lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk. To bo spodbudilo inovacije in tako okrepilo konkurenčnost. Z navedenimi podatki bodo oblikovalci politik na ravni Unije in držav članic tudi pridobili trdno podlago za razvoj politik, ki spodbujajo uvedbo energijsko učinkovitejših vozil. Zato je primerno, da se vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določene za vsako novo težko vozilo v skladu z Uredbo Komisije (EU) [.../...] ⁶ [Opoce vključi pravi sklic], spremljajo, sporočajo Komisiji in dajo na voljo javnosti.
- (8) Da bi pridobili popolno znanje o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO₂, je primerno spremljati in poročati podatke o registraciji vseh novih težkih vozil in vseh novih priklopnih vozil, vključno s podatki o sistemih za prenos moči in ustrezni nadgradnji.
- (9) Podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva bodo na voljo za nekatera nova težka vozila, ki bodo registrirana v letu [2019]. Od tega datuma dalje bi torej pristojni organi držav članic morali zagotavljati podatke o novih registracijah, proizvajalci pa bi morali zagotavljati tehnične podatke v zvezi s temi vozili.
- (10) Tehnični podatki, ki so bistveni za določanje učinkovitosti vozila glede emisij CO₂ in porabe goriva, bi morali biti javno dostopni, da se povečata preglednost specifikacij vozil in povezana učinkovitost ter da se spodbudi konkurenca med proizvajalci. Objaviti se ne bi smeli samo podatki, ki so občutljivi zaradi varstva osebnih podatkov in poštene konkurence. Vsekakor pa je v javnem interesu, da so dostopni tehnični podatki, ki so bistveni za določanje učinkovitosti vozil. Taki podatki zato ne bi smeli biti izvzeti iz javnega dostopa.
- (11) Pomembno je zagotoviti, da so podatki, ki se spremljajo in sporočajo, zanesljivi. Komisija bi zato morala imeti sredstva, da končne podatke preveri in po potrebi popravi. Parametre, ki omogočajo ustrezno sledenje in preverjanje podatkov, bi zato bilo treba določiti v zahtevah za spremljanje.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

⁶ Uredba Komisije (EU) [.../...] o izvajanju Uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L...,...,...).

- (12) Na podlagi izkušenj, pridobljenih s spremljanjem in sporočanjem podatkov o emisijah CO₂ na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁷ za nove osebne avtomobile in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ za nova lahka gospodarska vozila, je primerno Evropski agenciji za okolje podeliti odgovornost za izmenjavo podatkov s pristojnimi organi držav članic in proizvajalci ter za upravljanje končne podatkovne zbirke v imenu Komisije. Primerno je tudi čim bolj uskladiti postopke za spremljanje in poročanje za težka vozila s tistimi, ki že obstajajo za lahka vozila.
- (13) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja določb te uredbe o preverjanju in popravljanju spremljanih podatkov bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁹.
- (14) Da bi zagotovili, da zahteve po podatkih ter postopek spremljanja in poročanja ostanejo trajno ustrezni za oceno prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO₂ ter da so na voljo podatki o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje CO₂, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije glede spremembe zahtev po podatkih ter postopka spremljanja in poročanja, določenega v Prilogah. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo po načelih, določenih 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, njihovi strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.
- (15) Ker cilja te uredbe, in sicer spremljanja emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih v Uniji ter poročanja o njih, ne morejo doseči države članice, temveč se zaradi obsega in učinka cilj lažje doseže na ravni Unije, lahko po načelu subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji ukrepe sprejme Unija. Po načelu sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1
Vsebina

Ta uredba določa zahteve za spremljanje emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Evropski uniji, ter poročanje o njih.

⁷ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil, (UL L 140, 5.2.2009, str. 1).

⁸ Uredba (EU) št. 510/2011 z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

⁹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za spremljanje in sporočanje podatkov o novih vozilih, prvič registriranih v Uniji, ki ga opravljajo države članice in proizvajalci težkih vozil.

Uporablja se za naslednje kategorije vozil:

- (a) težka vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, katerih referenčna masa presega 2 610 kg in ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰, ter vsa vozila kategorij M3 in N3;
- (b) vozila kategorij O3 in O4.

Člen 3

Opredelitve pojmov

Za namene te uredbe veljajo opredelitve iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ in Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta.

Člen 4

Spremljanje in poročanje držav članic

1. Pristojni organi držav članic do 28. februarja vsakega leta, prvič leta [2020], za predhodno koledarsko leto zberejo podatke o novih vozilih, ki so bila prvič registrirana v Uniji, določene v delu A Priloge I. Podatki, ki se nanašajo na nova vozila, ki so bila prej registrirana zunaj Unije, se ne spremljajo in sporočajo, razen če je bila ta registracija opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji. Podatki se sporočijo Komisiji v skladu s postopkom poročanja iz Priloge II.
2. Pristojni organi, odgovorni za zbiranje in sporočanje podatkov skladno s to uredbo, so organi, ki jih imenujejo države članice v skladu s členom 8(7) Uredbe (ES) št. 443/2009.

Člen 5

Spremljanje in poročanje proizvajalcev

1. Proizvajalci težkih vozil do 28. februarja vsakega leta, prvič leta [2020], zberejo podatke, določene v delu B Priloge I, ki zadevajo vozila z datumom proizvodnje v predhodnem koledarskem letu.

Datum proizvodnje je datum podpisa certifikata o skladnosti ali, kjer je ustrezno, datum podpisa potrdila o posamični odobritvi.
2. Proizvajalci imenujejo kontaktno točko za namene sporočanja podatkov v skladu s to uredbo.

¹⁰ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

¹¹ Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

Člen 6
Osrednji register podatkov o težkih vozilih

1. Komisija vodi osrednji register podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5. Register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov 1, 24, 25, 32, 33, 39 in 40, določenih v delu B Priloge I.
2. Register v imenu Komisije upravlja Evropska agencija za okolje.

Člen 7
Kakovost podatkov

1. Pristojni organi in proizvajalci so odgovorni za pravilnost in kakovost podatkov, ki jih sporočijo v skladu s členoma 4 in 5. O vseh napakah, ki jih odkrijejo v sporočenih podatkih, morajo brez odlašanja obvestiti Komisijo.
2. Komisija lahko sama izvaja preverjanje kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5.
3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, po potrebi sprejme potrebne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v osrednjem registru iz člena 6.

Člen 8
Poročilo

1. Komisija kot del svojega letnega poročila iz [člena 29 predlagane uredbe o upravljanju energetske unije] objavi svojo analizo podatkov, ki so jih države članice in proizvajalci sporočili za predhodno koledarsko leto.
2. V analizi mora biti prikazana vsaj učinkovitost voznega parka težkih vozil v Uniji ter učinkovitost vozil vsakega posameznega proizvajalca v smislu povprečne porabe goriva in emisij CO₂. V analizi morajo biti upoštevani tudi podatki o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, če so na voljo.
3. Komisija pripravi analizo ob podpori Evropske agencije za okolje.

Člen 9
Podelitev izvedbenih pooblastil

Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 člena 7. Taki izvedbeni akti se sprejmejo po postopku pregleda iz člena 11.

Člen 10
Prenos pooblastil

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 za spremembo Priloge I zaradi posodobitve ali prilagoditve zahtev po podatkih, določenih v tej prilogi, če je to potrebno, da se omogoči celovita analiza v skladu s členom 8.
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 za spremembo Priloge II zaradi prilagoditve postopka spremljanja in

poročanja, določenega v tej prilogi, da se zagotovi upoštevanje izkušenj, pridobljenih z uporabo te uredbe.

Člen 11 *Postopek odbora*

1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹². Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 12 *Izvajanje pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov iz člena 10 se na Komisijo prenese za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].
3. Prenos pooblastila iz člena 10 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Pred sprejetjem delegiranega akta se Komisija posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenuje vsaka država članica po načelih iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
5. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 10, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se ta rok lahko podaljša za dva meseca.

Člen 13 *Začetek veljavnosti*

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

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

¹² Odločba št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov v Skupnosti in o izvajanju Kjotskega protokola (UL L 49, 19.2.2004, str. 1).

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

Ocena finančnih posledic zakonodajnega predloga „Agencije“

Evropska agencija za okolje (EEA)

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

- 1.1 Naslov predloga/pobude
- 1.2 Zadevna področja v strukturi ABM/ABB
- 1.3 Vrsta predloga/pobude
- 1.4 Cilji
- 1.5 Utemeljitev predloga/pobude
- 1.6 Trajanje ukrepa in finančnih posledic
- 1.7 Načrtovani načini upravljanja

2. UKREPI UPRAVLJANJA

- 2.1 Pravila o spremljanju in poročanju
- 2.2 Upravljavski in kontrolni sistem
- 2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

- 3.1 Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice
- 3.2 Ocenjene posledice za odhodke
 - 3.2.1 *Povzetek ocenjenih posledic za odhodke*
 - 3.2.2 *Ocenjene posledice za odobritve [organa]*
 - 3.2.3 *Ocenjene posledice za človeške vire [organa]*
 - 3.2.4 *Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
 - 3.2.5 *Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3 Ocenjene posledice za prihodke

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1 Naslov predloga/pobude

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih

1.2 Zadevna področja v strukturi ABM/ABB²²

34: Podnebni ukrepi

1.3 Vrsta predloga/pobude

☒ Predlog/pobuda se nanaša na **nov ukrep**

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **nov ukrep na podlagi pilotnega projekta/pripravljalnega ukrepa**²³

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **podaljšanje obstoječega ukrepa**

☐ Predlog/pobuda se nanaša na **obstoječ ukrep, preusmerjen v nov ukrep**

1.4 Cilji

1.4.1 Večletni strateški cilji Komisije, ki naj bi bili doseženi s predlogom/pobudo

Predlog je ključni zakonodajni ukrep prvega svežnja o mobilnosti, ki naj bi bil sprejet maja 2017. Prispeva k izvajanju evropske strategije nizkoemisijske mobilnosti²⁴, ki jo je Komisija sprejela leta 2016, in akcijskega načrta²⁵ Komisije za izboljšanje učinkovitosti porabe goriva in zmanjšanje emisij iz težkih vozil, tj. tovornjakov in avtobusov.

Predlog je sestavni del izvedbenih ukrepov, napovedanih v sporočilu Komisije o strategiji za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂ pri težkih vozilih²⁶ iz leta 2014, s katerimi naj bi se določil postopek za certificiranje emisij CO₂ iz težkih vozil ter spremljanje teh emisij in poročanje o njih za vsa nova vozila, ki se dajo na trg EU.

Ta ukrep bo zagotavljal ključno izvrševalno orodje za prihodnje standarde emisij CO₂ iz težkih vozil, za katerega se je Komisija zavezala, da ga bo predlagala leta 2018.

Predlog prispeva k doseganju zaveze EU za zmanjšanje domačih emisij za vsaj 40 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990.

1.4.2 Specifični cilji in zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

Specifični cilj št. 3

Nadaljnje razogljičenje prometnega sektorja v EU z razvojem in izvajanjem usklajenih politik (v sodelovanju z drugimi generalnimi direktorati Komisije, kot so GD MOVE, GROW,...)

Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

²² ABM: upravljanje po dejavnostih; ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

²³ Po členu 54(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Dejavnost ABB 34 02 – Podnebni ukrepi na ravni Unije in mednarodni ravni.

Dejavnost ABB 07 02 – Okoljska politika na ravni EU in mednarodni ravni (proračunski člen 07 02 06 Evropska agencija za okolje).

1.4.3 *Pričakovani rezultati in posledice*

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

S predlogom bo vzpostavljen sistem za spremljanje in sporočanje emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih, danih na trg EU.

Predlog bo prispeval k bolj preglednemu trgu težkih vozil, kar bo spodbudilo konkurenco med proizvajalci in prevozniki. To bo spodbudilo inovacije na ravni proizvajalcev sestavnih delov in vozil, usmerjene k proizvodnji energijsko učinkovitejših vozil na trgu EU.

Če spremljanje in poročanje povzroči dodatno 1-odstotno izboljšanje energijske učinkovitosti voznega parka težkih vozil v EU, se pričakuje, da bi to pomenilo zmanjšanje emisij CO₂ za približno 2,1 Mt.

1.4.4 *Kazalniki rezultatov in posledic*

Navedite, s katerimi kazalniki se bo spremljalo izvajanje predloga/pobude.

Kazalnik 1: Povprečne letne emisije CO₂ in poraba goriva po razredu vozila, proizvajalcu in državi članici iz novih težkih vozil, registriranih v EU v okviru področja uporabe zakonodaje o certificiranju.

Kazalnik 2: Primerjava povprečnih letnih emisij CO₂ in porabe goriva istega razreda vozil v različnih letih.

Kazalnik 3: Letni pregled tehnologij za učinkovitejšo porabo goriv, ki so nameščeni v novih vozilih, in stopnja njihovega prodora na trg.

1.5 **Utemeljitev predloga/pobude**

1.5.1 *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno*

Države članice in proizvajalci težkih vozil, ki so na novo registrirana v EU, bi morali zbirati in Komisiji sporočati podatke o spremljanju emisij CO₂ z uporabo zbirke podatkov Evropske agencije za okolje.

Evropska agencija za okolje bi zbirala in upravljala podatke. Zbirka podatkov bi se objavila vsako leto. Komisija bi objavljala letno poročilo o spremljanju.

1.5.2 *Dodana vrednost ukrepanja EU*

Trga novih težkih vozil in prevoznih storitev delujeta na ravni EU in sta sestavni del enotnega trga. Pomanjkanje preglednosti glede porabe goriva in emisij CO₂ pri novih težkih vozilih še ni bilo obravnavano v nobeni državi članici in zadeva EU kot celoto. Poleg tega so emisije CO₂ iz težkih vozil zajete v cilju zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU.

V odsotnosti zakonodaje o spremljanju in poročanju na ravni EU lahko nacionalni organi sprejmejo različne pristope za spremljanje in poročanje, ki bi povzročili razdrobljeno in neusklajeno zbiranje takih podatkov po vsej EU. To bi povzročilo veliko upravno breme za proizvajalce težkih vozil, ki bi morali upoštevati različne sisteme poročanja. Vendar javno posvetovanje, opravljeno med pripravo predloga, nakazuje, da nacionalni organi raje sploh ne bi ukrepali.

Vseevropski sistem za spremljanje in sporočanje emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih kupcem težkih vozil in snovalcem politik omogočil dostop do podatkov o stopnji prodora in dejanskega širjenja naprednih tehnologij za učinkovito porabo goriva pri težkih vozilih.

Poleg tega so podnebne spremembe čezmejna težava in hkrati v deljeni pristojnosti med EU in državami članicami. Usklajevanje podnebnih ukrepov na evropski ravni je torej potrebno in ukrepi EU so upravičeni zaradi subsidiarnosti.

1.5.3 *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Za osebne avtomobile in kombinirana vozila obvezni vseevropski sistem za spremljanje emisij CO₂ in poročanje o njih že obstaja²⁷. Sistem se je izkazal kot zelo koristen pri zagotavljanju večje preglednosti na trgu EU za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Zbirka podatkov, ki jo letno objavlja Evropska agencija za okolje, se v EU množično uporablja za primerjavo emisij CO₂ iz lahkih vozil. Poleg tega je podlaga za določanje standardov emisij CO₂ za osebne avtomobile in kombinirana vozila ter ocenjevanje letnega doseganja teh standardov s strani proizvajalcev.

Predlagani vseevropski sistem spremljanja in poročanja za težka vozila se močno opira na izkušnje, pridobljene v vseevropskem sistemu spremljanja in poročanja za lahka gospodarska vozila. Kar zadeva lahka gospodarska vozila, predlagana uredba določa sistem spremljanja na podlagi identifikacijske številke vozila (VIN) in podatkov, ki bi jih predložili države članice in proizvajalci, da bi se ohranilo čim manjše upravno breme. Tako kot v primeru sistema spremljanja in poročanja za avtomobile in kombinirana vozila bi se za predložitev podatkov uporabljala zbirka podatkov Evropske agencije za okolje. Poleg tega bi bila Evropska agencija za okolje glede na pridobljene izkušnje pri spremljanju emisij CO₂ v podporo Komisiji pri upravljanju vseevropskega sistema spremljanja za težka vozila.

1.5.4 *Skladnost in možnosti sinergij z drugimi ustreznimi instrumenti*

Predlog je v skladu s predlagano uredbo Komisije [...] o izvajanju Uredbe (EU) št. 595/2009 glede certificiranja emisij CO₂ in porabe goriva težkih vozil ter spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

²⁷

Uredba (ES) št. 443/2009 in Uredba (EU) št. 510/2011.

1.6 Trajanje ukrepa in finančnih posledic

☐ Časovno omejen predlog/pobuda

– ☐ Trajanje predloga/pobude od [DD/MM]LLLL do [DD/MM]LLLL

– ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL

☒ Časovno neomejen predlog/pobuda

– Izvedba z obdobjem uvajanja med letoma 2018 (brez finančnih posledic) za nedoločen čas,

– ki mu sledi izvajanje predloga/pobude v celoti.

1.7 Načrtovani načini upravljanja

☒ Neposredno upravljanje s strani Komisije

– ☒ z lastnimi službami, vključno z zaposlenimi v delegacijah Unije;

– prek izvajalskih agencij.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami

☒ Posredno upravljanje s poverjanjem nalog izvrševanja proračuna:

– ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo;

– ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite);

– ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu;

– ☒ organom iz členov 208 in 209 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 pooblaščen za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki zagotavljajo ustrezna finančna jamstva;

– ☐ osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP v skladu z naslovom V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.

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

Opombe

Za izvajanje zahtev predlagane uredbe o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter poročanju o njih bo potrebno sodelovanje Evropske agencije za okolje (EEA).

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1 Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Predlagana uredba določa pogostost poročanja in podatke, ki jih sporočajo države članice ter proizvajalci težkih vozil, na novo registriranih v Uniji. Podatke, ki so določeni v predlagani uredbi, bi bilo treba sporočati letno v zbirko podatkov Evropske agencije za okolje. Da se zagotovi podpora državam članicam in proizvajalcem pri njihovem letnem poročanju, bodo v CIRCABC na voljo še dodatne usmeritve.

2.2 Upravljavski in kontrolni sistem

2.2.1 Ugotovljena tveganja

Države članice ali proizvajalci lahko zamujajo s svojimi obveznostmi spremljanja in poročanja. Pričakuje se, da bodo države članice imenovalle iste organe, ki so že odgovorni za spremljanje in poročanje za avtomobile in kombinirana vozila. Ti organi so seznanjeni s spremljanjem in poročanjem ter ustreznimi informacijskimi orodji, ki bodo takšna tveganja zmanjšala.

Zbirka podatkov Evropske agencije za okolje je dobro uveljavljen sistem sporočanja podatkov. Morebitne okvare sistema in vprašanja zaupnosti se lahko štejejo za zadostno obravnavane.

2.2.2 Podatki o vzpostavljenem sistemu notranje kontrole

Predvidene kontrolne metode so določene v finančni uredbi in pravilih uporabe.

2.2.3 Ocena stroškov in koristi kontrol ter ocena pričakovane stopnje tveganja napak

Ni relevantno.

2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe.

Poleg uporabe finančne uredbe za preprečevanje goljufij in nepravilnosti ter uveljavljenega sistema za spremljanje in sporočanje emisij CO₂ pri novih osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih se bosta z namenom odprave morebitnih pomanjkljivosti ali nepravilnosti izvajala kontrola in preverjanje kakovosti predloženih podatkov.

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	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek
---------------------	---------------------	----------------	-----------

finančnega okvira	Številka [Postavka.....]	dif./nedif ²⁸ .	držav ²⁹ Efte	držav kandidatk ³⁰	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
2	34 02 01: zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (blažitev)	dif.	NE	NE	NE	NE
2	07 02 06 : Evropska agencija za okolje	nedif.	DA	DA	DA	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic.

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	Številka [Postavka..... ...]	dif./ nedif.	držav Efte	držav kandidatk	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

²⁸ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

²⁹ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

³⁰ Države kandidatke in po potrebi potencialne države kandidatke z zahodnega Balkana.

3.2 Ocenjene posledice za odhodke

3.2.1 Povzetek ocenjenih posledic za odhodke

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	Številka 2	Trajnostna rast: naravni viri
--	----------------------	-------------------------------

[Organ]: <EEA – Evropska agencija za okolje>			Leto 2019	Leto 2020	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ Obdobje 2019– 2020:
Naslov 1: Odhodki za zaposlene	obveznosti	(1)	0,150	0,200						0,350
	plačila	(2)	0,150	0,200						0,350
Naslov 2: Infrastruktura in odhodki iz poslovanja	obveznosti	(1a)								
	plačila	(2a)								
Naslov 3: Odhodki iz poslovanja	obveznosti	(3a)	0,250	0,175						0,425
	plačila	(3b)	0,250	0,175						0,425
SKUPAJ odobritve za [organ] <EEA>	obveznosti	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	plačila	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2 Ocenjene posledice za odobritve [organa]

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

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

Cilji in realizacije ↓			Leto 2019		Leto 2020		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ	
	REALIZACIJE																	
	Vrsta 31	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ³² ...																		
- Vzpostavitev platforme za poročanje			1	0,250													0,250	
Pomoč pri podrobnih poročilih QA/QC-poročanje za DČ/proizvajalce originalne opreme, komunikacija z državami in proizvajalci, upravljanje in vzdrževanje baze podatkov, službe za pomoč					1	0,175											0,025	
– realizacija																		

³¹ Realizacije so proizvodi in storitve, ki bodo dobavljeni (npr.: število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novo zgrajenih cest, itd.).
³² Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji“.

Seštevek za specifični cilj št. 1	1	0,250	1	0,175												0,275
SPECIFIČNI CILJ št. 2...																
– realizacija																
Seštevek za specifični cilj št. 2																
STROŠKI SKUPAJ	1	0,250	1	0,175												0,275

3.2.3 Ocenjene posledice za človeške vire EEA

3.2.3.1 Povzetek

- ☐ 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)

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2019	Leto 2020	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ Obdobje 2019+2020 0:
--	--------------	--------------	-------------	-------------	---	--

Uradniki (razredi AD)								
Uradniki (razredi AST)								
Pogodbeno zaposleni uslužbenci	0,150	0,200						0,350
Začasni uslužbenci								
Napoteni nacionalni strokovnjaki								

SKUPAJ	0,150	0,200						0,350
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Ocenjene posledice za osebje (dodatni EPDČ) – kadrovski načrt

Funkcijska skupina in razred	leto 2019	leto 2020	Leto N+2	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				
AD10				

AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD Vmesni seštevek				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST Vmesni seštevek				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				
AST/SC Vmesni seštevek				

SKUPNA VSOTA				
--------------	--	--	--	--

Ocenjene posledice za osebje (dodatno) – zunanji sodelavci

Pogodbeni uslužbeni	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)
Funkcijska skupina IV	1	1		
Funkcijska skupina III	1(*)	1		
Funkcijska skupina II				
Funkcijska skupina I				
Skupaj	2	2		

(*) zaposlitev je predvidena sredi leta 2019.

Napoteni nacionalni strokovnjaki	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)
Skupaj				

Navedite predvideni datum zaposlitve in ustrezno prilagodite znesek (če pride do zaposlitve v juliju, se upošteva samo 50 % povprečnih stroškov) ter navedite dodatna pojasnila v prilogi.

Poleg enega začasnega uslužbenca in enega pogodbenega uslužbenca, ki sta trenutno zaposlena v EEA na dolžnostih v zvezi s spremljanjem emisij CO₂ iz avtomobilov in kombiniranih vozil³³, ter ob upoštevanju neomejenega trajanja dodatnih dejavnosti, ki so bile predlagane za Agencijo, EEA potrebuje dva dodatna pogodbenca uslužbenca za upravljanje:

- vzpostavitev, upravljanja in vzdrževanja novih tokov poročanja in infrastrukture za elektronsko poročanje, vključno z vsemi dejavnostmi, povezanimi z informacijskimi tehnologijami, v zvezi s predložitvijo podatkov za težka vozila;
- natančnega ocenjevanja kakovosti podatkov in nadzora kakovosti podatkov, ki jih predložijo države članice in proizvajalci, vključno z usklajevanjem komuniciranja z organi držav članic in proizvodnimi strokovnjaki, službo za pomoč uporabnikom itd.;
- zbiranja in objavljanja podatkovnih zbirk na spletni strani EEA za Evropsko komisijo in druge deležnike.

En pogodbeni uslužbenec (v funkcijski skupini IV) bi se zaposlil leta 2019 zaradi priprave in izvedbe sistema poročanja, da se zagotovi njegovo popolno delovanje leta 2020. Drugi pogodbeni uslužbenec (v funkcijski skupini III) bi se zaposlil v drugi polovici leta 2019 zaradi

³³ Uredba (ES) št. 443/2009 in Uredba (EU) št. 510/2011.

podpore pri izvedbi sistema poročanja in priprave sistemov zagotavljanja kakovosti in kontrole kakovosti podatkov.

Proračunski vpliv je treba ustrezno izračunati ob predpostavki, da povprečni stroški znašajo 100 000 EUR na leto na pogodbenega uslužbenca.

3.2.4 Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- ☒ Predlog/pobuda je v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom.
- ☒ Za predlog/pobudo je potrebna sprememba zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Pojasnite zahtevano spremembo ter navedite zadevne proračunske vrstice in ustrezne zneske.

Predlagana pobuda bi zahtevala povečanje finančnih virov za prispevek Evropski agenciji za okolje (EEA), ki se financira iz proračunskega člena 07 02 06, v letih 2019 in 2020 za zneska, navedena v tabeli 3.2.1.

- ☐ Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira¹.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5 Udeležba tretjih oseb pri financiranju

- V predlogu/pobudi ni načrtovano sofinanciranje s strani tretjih oseb.
- V predlogu/pobudi je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

¹ Glej člena 11 in 17 Uredbe Sveta (EU, Euratom) št. 1311/2013 o večletnem finančnem okviru za obdobje 2014–2020.

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 razne prihodke

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ²						
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen								

Za razne namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

Navedite metodo za izračun posledic za prihodke.

²

Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 25 % stroškov pobiranja.