

Bruselj, 3.7.2018
COM(2018) 284 final/2

2018/0143 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2018) 284 final of 17.05.2018

Concerns all language versions.

Correction of minor non-substantial errors in the act and its annexes.

The text shall read as follows:

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Na podlagi Pariškega sporazuma se je Evropska unija (EU) zavezala izogibanju podnebnim spremembam z omejevanjem globalnega segrevanja na precej manj kot 2°C. Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov je ključni pogoj za izpolnjevanje te zaveze.

Okvir podnebne in energetske politike EU za leto 2030 vključuje cilj vsaj 40-odstotnega zmanjšanja domačih emisij toplogrednih plinov v EU v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Vsi sektorji bodo morali izpolniti svojo vlogo, da bo ta cilj dosežen ter da bodo preprečeni stroški in resne posledice podnebnih sprememb.

Sektor cestnega prometa je ključnega pomena za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in razogljičenje gospodarstva EU. Lahka vozila – osebni avtomobili in lahka gospodarska vozila (kombinirana vozila) – že prispevajo svoj delež k zmanjšanju emisij in zakonodaja je bila predlagana¹ leta 2017, tako da to bodo nadaljevali po letu 2020.

Cestni tovorni promet je bistven za razvoj trgovine in poslovanja na evropski celini. Tovornjaki prepeljejo približno 70 % tovora po kopnem in opravljajo tudi pomembne javne storitve. Sektor cestnega tovornega in potniškega prometa v največji meri sestavljajo mala in srednja podjetja (MSP) z več kot 600 000 podjetji po vsej EU, ki zaposlujejo skoraj 3 milijone ljudi. Nadaljnjih 3,5 milijona ljudi je zaposlenih v proizvodnji tovornjakov, njihovih popravilih, prodaji, izposoji in zavarovanju.

Čeprav emisije CO₂ iz težkih vozil, tj. tovornjakov in avtobusov, predstavljajo približno 6 % skupnih emisij v EU in 25 % emisij CO₂ v cestnem prometu v EU, trenutno še niso urejene na ravni EU. To predstavlja tri glavne probleme.

Prvič, brez nadaljnjega ukrepanja se bodo emisije CO₂ iz težkih vozil po predvidevanjih v obdobju 2010–2030 zaradi povečanja prometnih dejavnosti povečale za 9 %. Kot je prikazano v oceni učinka², ki spremlja standarde glede emisij CO₂ za lahka vozila po letu 2020, so v sektorju cestnega prometa potrebni nadaljnji ukrepi za izpolnitev nacionalnih ciljev za leto 2030, določenih v uredbi o porazdelitvi prizadevanj.

Drugič, prevozniki in njihove stranke so trenutno prikrajšani za možnost prihrankov goriva in nižjih računov za gorivo. Čeprav so stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisije že na voljo, še niso v širši uporabi na trgu težkih vozil. To gre v škodo prevoznikov, predvsem MSP ali mikropodjetij, ki se jim lahko zgodi, da so stroški goriva večji od četrtnine njihovih skupnih operativnih stroškov.

Tretjič, proizvajalci težkih vozil v EU se srečujejo z naraščajočimi pritiski globalne konkurence, saj so Združene države Amerike, Kanada, Japonska in Kitajska že sprejele regulativne ukrepe za zmanjšanje emisij CO₂ iz težkih vozil. Avtomobilski sektor EU bo moral dohajati tehnološke izboljšave na teh trgih, da bo ohranil vodilni tehnološki položaj glede učinkovitosti porabe goriva pri vozilih.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 final.

Obstajajo številni različni deli zakonodaje EU, pomembni za razogljčenje cestnega prometa, ki v določeni meri obravnavajo zgoraj navedene težave. To se nanaša na ponudbo, povpraševanje, gospodarske in omogočitvene instrumente. Vendar ti ukrepi ne zadoščajo za spopadanje s ključnimi tržnimi ovirami, ki zavirajo uvajanje tehnologij za učinkovito porabo goriva.

Predlog za standarde emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila določa dopolnilni ukrep na strani ponudbe na ravni EU za obravnavo teh tržnih ovir z naslednjimi ključnimi cilji:

- zmanjšati emisije CO₂ v sektorju težkih vozil v skladu z zahtevami podnebne politike EU in Pariškim sporazumom in ob tem občutno zmanjšati onesnaževanje zraka v mestih;
 - olajšati zmanjšanje operativnih stroškov prevoznikov, ki so večinoma MSP, in, širše gledano, prevozne stroške potrošnikov, ki so odvisni od prenosa prihrankov goriva;
 - ohranjati vodilni tehnološki in inovativni položaj proizvajalcev težkih vozil v EU in dobaviteljev sestavnih delov.
- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog je del tretjega svežnja o mobilnosti. Z njim je izpolnjena zaveza, sprejeta leta 2016 z evropsko strategijo za mobilnost z nizkimi emisijami, katere cilji med drugim vključujejo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v cestnem prevozu za najmanj 60 % v letu 2050 v primerjavi z ravnmi leta 1990 in določitev standardov glede emisij CO₂ za težka vozila.

Predlog temelji na drugih obstoječih ukrepih politike mobilnosti EU, ki vplivajo na regulativno okolje in spodbujajo nizkoemisijsko mobilnost v sektorju težkih vozil, ali jih dopolnjuje, kot so uredba o certificiranju³, uredba o spremljanju in poročanju⁴, sistem EU-homologacije, direktiva o evrovinjetih⁵, direktiva o kakovosti goriv⁶, direktiva o čistih vozilih⁷, direktiva o največjih dovoljenih masah in merah⁸ in direktiva o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (AFID)⁹.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog prispeva k prehodu na nizkoogljično, varno in konkurenčno gospodarstvo in bo pomagal izpolniti cilj zmanjšanja emisij vsaj za 40 %, ki je vključen v strategijo za energetske unijo¹⁰. Državam članicam bo pomagal doseči tudi nacionalne cilje zmanjšanja emisij, ki so določeni v uredbi o porazdelitvi prizadevanj¹¹.

Nazadnje, predlog je v skladu tudi z vključevanjem Unije na globalni ravni pri doseganju ambicioznih podnebnih ciljev iz sporazuma, sklenjenega v Parizu na 21. konferenci pogodbenic ZN (COP21).

Z obravnavanjem vprašanj, povezanih z vodilnim tehnološkim in inovativnim položajem avtomobilske industrije EU, je predlog v skladu s prenovljeno strategijo za industrijsko

³ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 o določitvi emisij ogljikovega dioksida in porabi goriva pri težkih vozilih.

⁴ COM(2017) 279 final.

⁵ Direktiva 2011/76/EU.

⁶ Direktiva 2009/30/ES.

⁷ Direktiva 2009/33/ES.

⁸ Direktiva 2015/719/EU.

⁹ Direktiva 2014/94/EU.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

politiko¹², ki poudarja, da je sodobna in konkurenčna avtomobilska industrija ključna za gospodarstvo EU. Poleg tega predlog s spodbujanjem uvajanja novih tehnologij varčevanja z gorivom prispeva tudi k izpolnjevanju ciljev Unije glede ustvarjanja delovnih mest in rasti.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pristojnosti EU na področju podnebnih sprememb so natančno opredeljene v členih 191 do 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Zlasti je zagotovljena pravna podlaga za ukrepanje v zvezi s porabo goriva in emisijami CO₂ pri težkih vozilih.

EU je na področju emisij CO₂ iz vozil že ukrepala s sprejetjem uredb (ES) 443/2009 in (EU) 510/2011, ki določata mejne vrednosti emisij CO₂ iz avtomobilov in kombiniranih vozil. Komisija je sprejela tudi predlog uredbe o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih. Te uredbe temeljijo na poglavju Pogodbe o okolju, in sicer na členu 192 PDEU.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Nujnost ukrepanja na ravni EU

Podnebne spremembe so čezmejna težava in hkrati v deljeni pristojnosti med EU in državami članicami. Tudi cestni tovorni promet ima čezmejno razsežnost glede posebnih storitev, ki jih opravlja. Prevoz blaga se ne dogaja le znotraj države, temveč tudi prek držav članic in dejstvo je, da se težka vozila lahko prodajajo v EU.

Posledično je ukrepanje EU upravičeno, tako zaradi čezmejnega učinka podnebnih sprememb kakor zaradi potrebe po zaščiti enotnega trga storitev cestnega tovornega prometa in tudi trga težkih vozil.

Brez ukrepanja na ravni EU bi se morali zanašati na pobude držav članic, da bi zmanjšale emisije težkih vozil. Vendar je v številnih državah članicah trenutno v veljavi preferencialna davčna obravnava goriva, ki se uporablja v prometnem sektorju težkih vozil, in nič ne kaže, da bi se v prihodnje to spremenilo. Sedanje ravni obdavčitve goriva ne spodbujajo potrebnega povečanja učinkovitosti porabe goriva.

Poleg tega o tem odločajo države članice in je malo verjetno, da bi vse države članice skupaj povečale ravni obdavčitve goriva na tako raven, ki bi lahko sprožila bistveno izboljšanje učinkovitosti. Poleg tega se davčna politika EU sprejema s soglasjem, zaradi česar je politiko na tem področju težko usklajevati.

Morebitno zvišanje ravni obdavčitve goriva bi bilo zato lahko samo dopolnilno, ne bi pa moglo nadomestiti določitev standardov glede emisij CO₂.

Poleg tega bi se lahko v primeru, če bi bilo ukrepanje prepuščeno državam članicam, oblikovali različni nacionalni programi, odvisno na primer od ciljev, postavljenih na podlagi uredbe o porazdelitvi prizadevanj. Posledica tega bi bile različne ravni zastavljenih ciljev in konstrukcijskih parametrov, zaradi česar bi bile potrebne številne tehnološke možnosti, to pa bi zmanjšalo ekonomijo obsega in razdrobilo enotni trg.

Ker imajo proizvajalci različne deleže na avtomobilskem trgu v različnih državah članicah, bi različne nacionalne zakonodaje imele različen učinek nanje, kar bi lahko povzročilo izkrivljanje konkurence.

¹² COM(2017) 479 final.

Zato je potrebno usklajeno in dopolnilno ukrepanje na evropski ravni.

Dodana vrednost ukrepanja EU

Glede na obstoječi enotni trg novih težkih vozil je stroškovno najbolj učinkovito, da se zagotovi usklajeno ukrepanje in določijo cilji emisij CO₂ za nova težka vozila na ravni EU. Tudi če bi vse države članice uvedle regulativne zahteve za emisije CO₂ pri novih težkih vozilih, bi lahko slabo usklajevanje med državami zvišalo stroške zagotavljanja skladnosti za proizvajalce in oslabilo spodbudo za načrtovanje težkih vozil z učinkovito porabo goriva zaradi razdrobljenosti evropskega trga.

Dodatne stroške, ki bi nastali zato, ker ne bi bilo na voljo skupnih standardov in skupnih tehničnih rešitev ali konfiguracij vozil, bi nosili dobavitelji sestavnih delov in proizvajalci vozil. V končni fazi pa bi te stroške krili potrošniki, ki bi brez usklajenega ukrepanja na ravni EU za vozila plačali več.

Avtomobilska industrija zahteva čim večjo regulativno varnost, če želi uresničiti velike kapitalske naložbe, ki so potrebne za čim večjo ekonomičnost porabe goriva pri novih vozilih in še toliko bolj za prehod na alternativne pogonske sisteme. Standardi, harmonizirani na ravni Unije, zagotavljajo zanesljivost za dolgoročno načrtovanje in se na ravni držav članic ne bi mogle izvajati enako učinkovito in zanesljivo.

- **Sorazmernost**

Cilj izbir politike, zajetih v tem predlogu, je ureditev emisij CO₂ iz težkih vozil. Predlog je strogo usmerjen v to, kar je potrebno za doseg zastavljenih ciljev.

Glede na to je predlog v skladu z načelom sorazmernosti. Standarde glede emisij določa na stroškovno učinkovit način, da bi dosegli potrebno zmanjšanje emisij CO₂ iz novih težkih vozil v skladu z dogovorjenim okvirom podnebne in energetske politike EU za leto 2030 ter hkrati zagotovili pravično porazdelitev prizadevanj med proizvajalci.

V poglavju 7 ocene učinka, ki je priložena temu predlogu, so pregledani vidiki sorazmernosti vsake opisane izbire politike.

- **Izbira instrumenta**

Uredba se šteje za ustrezen pravni instrument, ker zagotavlja potrebno zagotovitev skladnosti s standardi emisijskih vrednosti CO₂ s strani proizvajalcev, ob tem pa ne zahteva prenosa v zakonodajo držav članic. Cilj EU se uporablja za Unijo kot celoto. Zato je treba zagotoviti uporabo enotnega pristopa v vseh državah članicah. Poleg tega je, kot je razloženo zgoraj, potreben usklajen pristop, da bi se izognili izkrivljanju konkurence in tveganju razdrobljenosti notranjega trga.

Ta izbira je tudi skladna s standardi emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, ki so določeni v uredbah (ES) 443/2009 in (EU) 510/2011.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAJINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

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

Glede na odsotnost zakonodaje EU o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila ocene ni bilo mogoče izvesti.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Komisija je zbrala povratne informacije zainteresiranih strani na naslednje načine:

- (a) z javnim spletnim posvetovanjem (od 20. novembra 2017 do 29. januarja 2018);
- (b) prek delavnice za zainteresirane strani (16. januarja 2018);
- (c) s srečanji z zadevnimi panožnimi združenji, ki predstavljajo proizvajalce vozil, dobavitelje sestavnih delov in materialov ter dobavitelje goriva;
- (d) s srečanji z organi držav članic, proizvajalci vozil, dobavitelji, socialnimi partnerji in nevladnimi organizacijami;
- (e) z dokumenti o stališčih, ki so jih predložile zainteresirane strani in države članice.

Pregled posvetovanj z zainteresiranimi stranmi je v Prilogi 2 k oceni učinka, ki je priložena temu predlogu.

Glavne rezultate posvetovanj z zainteresiranimi stranmi je mogoče povzeti, kot je navedeno v nadaljevanju.

Na vprašanje, katere so njihove prednostne možnosti po pomembnosti, ki bi zmanjšale emisije CO₂ iz novih težkih vozil in prispevale k energetskim in podnebnim ciljem 2030, so vse zainteresirane strani kot prednostno možnost izbrale zakonodajo, ki določa standarde emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila na ravni EU.

Medtem ko so vse organizacije civilne družbe naklonjene zavezujočim ciljem zmanjšanja emisij CO₂ iz težkih vozil, pa so nekateri proizvajalci težkih vozil in njihova združenja dali prednost drugim ukrepom s celovitim pristopom, vključno z zakonodajo, ki opredeljuje sistem za označevanje emisij CO₂ na ravni EU, vključitvijo prometnega sektorja v sistem EU za trgovanje z emisijami in drugimi spodbudami, kot so obdavčitve goriva na nacionalni ravni ali cestninjenje na podlagi CO₂.

Čeprav proizvajalci niso dali prednosti določitvi standardov glede emisij CO₂ za težka vozila, so predlagali, naj se cilja emisij CO₂ za leti 2025 in 2030 določita na nižji ravni od možnosti, obravnavanih v oceni učinka, in pozvali, naj se cilj za leto 2030 pregleda na začetku dvajsetih let.

Okoljske nevladne organizacije so podprle enotni cilj glede emisij CO₂, ki bi se od leta 2025 dalje uporabljal na višji ravni od obravnavanih možnosti, in predlagale, naj se cilj za leto 2030 določi pozneje.

V zvezi s spodbudami za brezemisijska in nizkoemisijska vozila so proizvajalci dali prednost programu olajšav, v katerem bi bila ta vozila pri doseganju posebnih ciljev proizvajalcev glede CO₂ večkrat upoštevana. Okoljske nevladne organizacije se zavzemajo bodisi za mandat, v skladu s katerim bi morali proizvajalci registrirati najmanjši delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, bodisi za prilagodljiv mandat, na podlagi katerega bi se cilj glede CO₂ za proizvajalca znižal, če bi delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil presegal referenčno vrednost.

Stroškovno učinkovito izvajanje so podprle vse zainteresirane strani, s tem da so bili proizvajalci naklonjeni najširši mogoči prožnosti, nevladne organizacije pa so podprle samo program trgovanja. Večina zainteresiranih strani je podprla uvedbo postopka za ocenjevanje reprezentativnosti certificiranih vrednosti emisij CO₂ glede na dejanske emisije.

• **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Pri kvantitativni oceni gospodarskih, socialnih in okoljskih vplivov možnosti politike poročilo o oceni učinka temelji na zbirki modelov in posebnem sklopu stroškovnih krivulj, ki zajema številne tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ iz težkih vozil.

Te stroškovne krivulje, ki kažejo potencial zmanjšanja CO₂ in stroške za več kot 50 tehnologij, so bile razvite v sklopu študije, ki so jo izvedli pogodbeni izvajalci Komisije¹³, in dela Skupnega raziskovalnega središča (JRC)¹⁴.

Model PRIMES-TREMOVE se uporablja za predvidevanje razvoja sektorja cestnega prometa v več scenarijih. Ta model Komisija dosledno uporablja pri svojih podnebnih, energetskih in prometnih spodbudah. Poleg tega se je za ocenjevanje stroškov uporabljal model DIONE, ki ga je razvil GD JRC, makroekonomski model EXIOMOD pa se je uporabljal za količinsko opredelitev učinkov na BDP in prihodek sektorja.

Dodatne informacije so bile zbrane s podpornimi študijami, ki so jih po naročilu opravili zunanji izvajalci, vključno z JRC, zlasti glede naslednjih vprašanj:

- elementov, ki bi lahko vplivali na industrijsko konkurenčnost in zaposlovanje;
- učinka različnih regulativnih pristopov, regulativnih meril in morebitnih strukturnih elementov (določb);
- učinka na emisije toplogrednih plinov in emisije onesnaževal.

Informacije o uporabljenih podatkih in analitičnih modelih so predstavljene v poglavju 6 in Prilogi 4 k oceni učinka.

• **Ocena učinka**

Ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, je pripravljena in oblikovana v skladu z veljavnimi smernicami za boljše pravno urejanje. Odbor za regulativni nadzor je k prvemu osnutku dne 4. aprila 2018 podal negativno mnenje.

Izboljšave, ki jih je predlagal Odbor, so bile vključene v revidirani osnutek. Nanašajo se na naslednje glavne elemente: (1) pojasnila in razširitev analize nedelovanja trga, zlasti glede na asimetrije tržnih informacij; (2) nadaljnjo analizo, boljše predstavitev in pojasnilo o tehnologijah, ki so že ali bodo na voljo, ter o negotovostih, povezanih z njimi – tudi z vključitvijo zbirne tabele tehnologij; (3) boljše predstavitev pretekle in prihodnje strategije Komisije za zmanjšanje emisij CO₂ iz težkih vozil do leta 2030; (4) več informacij o osnovnih predpostavkah za izračune o pričakovanih prihrankih.

Druga različica osnutka ocene učinka je dobila pozitivno mnenje Odbora dne 19. aprila 2018. Končna različica vključuje nadaljnje izboljšave, ki jih je priporočil Odbor v svojem končnem mnenju: (1) več informacij o pomembnosti zgodnjega dela v zvezi z merjenjem, certifikacijo, spremljanjem in poročanjem za urejanje emisij CO₂ v sektorju težkih vozil; (2) boljše razlage vztrajnosti pri razvoju novih tehnologij varčevanja z gorivom in kako negotovosti na trgu prometa vodijo izvajalce v premajhno vlaganje v tehnologije varčevanja z gorivom.

Možnosti politike

Možnosti politike, obravnavane v oceni učinka, so razvrščene v pet ključnih elementov, s katerimi naj bi se obravnavale ugotovljene težave in dosegli cilji politike.

¹³ „Težka vozila – podpora za pripravo ocene učinka za CO₂“, študija TNO, TUG, CE Delft in ICCT za Komisijo, poročilo bo objavljeno;

¹⁴ „Stroškovne krivulje in ocena stroškov zmanjšanja emisij CO₂ iz težkih vozil – izboljšanje modela DIONE“, JRC, bo objavljeno.

1) Cilji glede emisij CO₂ za celotni vozni park EU (področje uporabe, merila, merska enota, vrednost, časovno obdobje)

Pri opredelitvi ciljev glede emisij CO₂ za celotni vozni park EU so bili upoštevani naslednji vidiki: področje uporabe, merila, merska enota, vrednost, časovno obdobje.

Možnosti, ki sta bili upoštevani v zvezi s področjem uporabe predloga, sta bili bodisi zajem štirih glavnih skupin vozil, ki bodo vključene v uredbo o certificiranju od 1. januarja 2019, bodisi samo največje skupine, v obeh primerih pa uporaba standardov glede emisij CO₂ za celotno vozilo. Tretja analizirana možnost je bilo dodajanje standardov glede emisij CO₂ samo za motorje vozil.

Prednostna možnost je zajem štirih skupin vozil z najvišjimi vrednostmi emisij CO₂ z uporabo standardov glede emisij CO₂ za celotno vozilo. To bo zagotovilo največjo učinkovitost glede okoljskih koristi in dodane vrednosti.

Obravnavane možnosti v zvezi z merili za cilje vključujejo pristop od rezervoarja do vozila (Tank-to-Wheel (TTW)) in pristop od izvora do vozila (Well-To-Wheel (WTW)). Glede merskih enot za izražanje ciljev so bile obravnavane tri možnosti, vsaka od njih je zajela različno stopnjo uporabnosti težkega vozila.

Prednostna možnost je uporaba pristopa TTW s cilji, določenimi v g CO₂/tkm. Ta zagotavlja skladnost z obstoječo regulativno prakso ter izogibanje dvojni ureditvi in zmede glede odgovornosti proizvajalcev in dobaviteljev goriva. Pri merski enoti je v celoti upoštevana tudi uporabnost zajetih tovornjakov.

Ocenjen je bil širok nabor možnosti ciljnih vrednosti in različnih časovnih obdobj z vključitvijo stališč, ki so jih izrazile zainteresirane strani.

Prednostna možnost glede na izvedeno analizo je določitev zavezujočih ciljev za zmanjševanje emisij CO₂ od leta 2025 v primerjavi z vrednostmi iz leta 2019 na podlagi uvedbe stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo. Za leto 2030 obstajajo večje negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo. Zato je prednostna možnost za leto 2030, da se določi samo zaželeni cilj. Tako bi se moral leta 2022 izvesti zgodnji pregled, s katerim bi: (i) določili obvezni cilj tudi za leto 2030; (ii) ocenili načine izvajanja; (iii) pregledali področje uporabe, da bi zajeli tudi manjše tovornjake ter avtobuse in priklopnike.

Tak pristop bo zagotovil jasen in zgodnji signal za naložbe v srednjeročna pričakovanja in pomagal državam članicam izpolniti cilje iz uredbe o porazdelitvi prizadevanj.

2) Porazdelitev cilja za celotni vozni park EU po skupinah vozil in njihovih proizvajalcih

Medtem ko cilj glede emisij CO₂ za celotni vozni park določa skupno zaželeno raven politike, njegova praktična uporaba zahteva upoštevanje sestave voznega parka proizvajalcev pri porazdelitvi v različne skupine vozil. Skladnost s cilji bo treba dokazati na ravni proizvajalca. Obravnavane možnosti porazdelitve vključujejo ločene cilje za podskupine težkih vozil ali posamezen cilj za proizvajalca, izračunan kot ponderirano povprečje vseh ciljev podskupin ob upoštevanju števila vozil v vsaki podskupini in njihove uporabnosti.

Prednostna možnost je določitev posameznega ponderiranega povprečnega cilja za vsakega proizvajalca. Ta možnost ima najboljše rezultate glede učinkovitosti in sorazmernosti. Zagotavlja prožnost s tem, ko omogoča, da se premajhna uspešnost pri vozilih v nekaterih podskupinah izravna s preseganjem pri vozilih v drugih podskupinah.

3) Spodbude za nizko- in brezemisijška vozila

V oceni učinka so upoštevane štiri vrste specifičnih spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila. To vključuje olajšave, eno- in dvosmeren sistem olajšav, povezan s cilji, in mandat.

Poleg tega je bila ocenjena različica, ki je razširila spodbudo za brezemisijška in nizkoemisijška vozila z zajemom drugih težkih vozil, kot so avtobusi in manjši tovornjaki, ki na začetku ne bi bili podvrženi ciljem glede emisij CO₂.

Prednostna možnost je določitev spodbude za brezemisijška in nizkoemisijška vozila v obliki olajšav z zadostnimi zaščitnimi ukrepi, ki preprečujejo slabitev ciljev glede emisij CO₂. Ta možnost je ugotovljena kot najučinkovitejša glede na specifično stanje razvoja in uvajanja brezemisijških in nizkoemisijških tehnologij v sektorju težkih vozil.

4) Elementi za stroškovno učinkovito izvajanje

Ocenjeni so bili različni elementi, ki omogočajo stroškovno učinkovito izvajanje. Ti vključujejo (1) izvzetja za delovna vozila, npr. gradbena vozila, smetarske tovornjake, (2) združevanje (3) trgovanje ter (4) prenos in sposojanje.

Glede na omejene možnosti za stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij CO₂ pri delovnih vozilih zaradi njihove manjše kilometrine in koristnega tovora v primerjavi z drugimi težkimi vozili je prednostna možnost izvzetje teh vozil iz ciljev zmanjšanja emisij CO₂.

Glede prožnosti je prednostna možnost zagotovitev prenosa in sposojanja olajšav za emisije CO₂ med različnimi obdobji skladnosti, vključno s potrebnimi zaščitnimi ukrepi, da se zagotovi okoljska učinkovitost zakonodaje. To je najučinkovitejša možnost, ki najmanj izkrivlja trg.

5) Vprašanja, povezana z upravljanjem

Učinkovitost ciljev pri zmanjševanju dejanskih emisij CO₂ je po eni strani odvisna od reprezentativnosti rezultatov simulacije VECTO v zvezi s povprečno dejansko vožnjo in po drugi strani od skladnosti težkih vozil, ki so dana na trg, z referenčnimi vozili, preskušenimi pri homologaciji. Obravnavane možnosti se nanašajo na dejanske emisije, nadzor trga in kazni.

Prednostne možnosti so naslednje:

- (a) zahtevati zbiranje, objavo in spremljanje podatkov o dejanski porabi goriva, ki jo sporočajo proizvajalci, na podlagi obveznih standardiziranih števec porabe goriva;
- (b) uvesti preskuse za preverjanje skladnosti v prometu ter zahtevati poročanje o odstopanjih in uvedbo popravnega mehanizma;
- (c) uporabiti finančne kazni v primeru neskladnosti s cilji glede emisij CO₂.

Te možnosti bodo povečale uspešnost, učinkovitost in dodano vrednost zakonodaje.

Sklicevanje na povzetek ocene učinka: SWD(2018) 186.

Sklicevanje na mnenje Odbora za regulativni nadzor: SEC(2018) 233.

• Ustreznost in poenostavitev ureditve

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

V oceni učinka je analizirano tudi, kako je mogoče poenostaviti zakonodajo in zmanjšati nepotrebne upravne stroške.

Izvzetja od standardov za emisije CO₂ so predvidena za delovna vozila.

Predlog vsebuje tudi več elementov za stroškovno učinkovito izvajanje, kot sta denimo prenos in sposojanje, saj se tako zmanjšajo stroški izpolnjevanja obveznosti za proizvajalce.

Izvajanje predlaganega sistema olajšav za brezemisijska in nizkoemisijska vozila ne bi ustvarilo dodatnega upravnega bremena, saj ne zahteva dodatnega poročanja.

Učinki možnosti v zvezi z upravljanjem glede upravnega bremena bodo odvisni od konkretnih izvedbenih ukrepov.

Spodbuda sama ne bo vključevala dodatnih upravnih stroškov za homologacijske organe. V okviru navedenih predlogov so bili upoštevani stroški v zvezi s certifikacijo in spremljanjem ter sporočanjem podatkov o emisijah CO₂.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina o temeljnih pravicah Evropske unije.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Vpliv na proračun zaradi izvajanja predlagane uredbe je zelo omejen (glej podrobnosti v priloženi oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga).

5. DRUGI ELEMENTI

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

Predlog temelji na uredbi o certificiranju¹⁵ in uredbi o spremljanju in poročanju¹⁶.

Pri uporabi slednje bo Evropska agencija za okolje (EEA) kombinirala podatke nacionalnih organov o registraciji s podatki proizvajalcev o spremljanju in objavila letne podatke o spremljanju po proizvajalcu in skupini vozil za vsako certificirano novo vozilo, registrirano v EU.

Poleg tega ocena učinka opredeljuje možnost dopolnitve predlagane uredbe o spremljanju in sporočanju podatkov o emisijah CO₂ iz težkih vozil z naslednjima dodatnima ukrepoma spremljanja:

- zbiranje, objava in spremljanje podatkov o dejanski porabi goriva, ki jo sporočajo proizvajalci in temelji na obveznih števcih porabe goriva;
- uvedba preskusov za preverjanje skladnosti v prometu in obveznosti poročanja o odstopanjih od homologacijskih vrednosti v kombinaciji s popravnim mehanizmom.

Ti dopolnilni ukrepi spremljanja bi okrepili postopek spremljanja in zagotovili učinkovitost predlagane zakonodajne pobude.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 – Predmet urejanja

Ta člen določa cilj te uredbe, tj. prispevati k doseganju zmanjšanja emisij CO₂, ki se zahteva v okviru uredbe o porazdelitvi prizadevanj z zmanjšanjem emisij v sektorju cestnega prometa. Natančno določa tudi relativne cilje zmanjšanja, ki morajo biti doseženi v voznem parku

¹⁵ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 o določitvi emisij ogljikovega dioksida in porabi goriva pri težkih vozilih.

¹⁶ COM(2017) 279 final.

novih težkih vozil Unije v obdobju od leta 2025 do 2029. Navaja zaželeni cilj za leto 2030, ki naj se določi na podlagi pregleda v letu 2022.

Cilji so določeni kot relativno zmanjšanje povprečnih specifičnih emisij iz vozil, registriranih v referenčnem letu 2019, tj. v prvem letu, za katero bodo na voljo uradni podatki o spremljanju emisij CO₂. Cilji se pripišejo vsaki podskupini vozil, kot je opredeljeno v oddelku 1 Priloge I. Delovna vozila (npr. smetarski in gradbeni tovornjaki) nimajo enakih možnosti za zmanjšanje emisij CO₂ kot težka vozila, ki se uporabljajo za dostavo blaga, in so zato izključena iz izračuna referenčnih emisij CO₂.

Referenčne emisije CO₂ so določene v skladu z oddelkom 3 Priloge I.

Člen 2 – Področje uporabe

Ta člen opredeljuje vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe s sklicevanjem na ustrezne kategorije, opredeljene v zakonodaji o homologaciji, in štiri skupine vozil, za katere bodo na voljo certificirani podatki o emisijah CO₂ od leta 2019 dalje. Za vozila kategorij M2 (avtobusi) in M3 (potovalni avtobusi) ter vozila kategorije N (tovornjaki), ki so zunaj štirih zgoraj navedenih skupin vozil, ne bodo veljale zahteve glede zmanjšanja emisij CO₂, vendar jih bo treba upoštevati pri spodbudah za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (glej člen 5).

Poleg tega določba opredeljuje, kdaj se vozila za namen te uredbe štejejo kot novoregistrirana.

Člen 3 – Opredelitev pojmov

Ta člen navaja opredelitve, ki se uporabljajo v tej uredbi.

Člen 4 – Povprečne specifične emisije proizvajalca

V skladu s tem členom bo Komisija določila in letno objavila povprečne specifične emisije CO₂ za vsakega proizvajalca od leta 2019 dalje. Podatke, ki se uporabijo kot podlaga za izračun povprečnih emisij, zadevni proizvajalci sporočajo na podlagi Uredbe (EU) št. .../2018. Da bi se odražala uporabnost in posebnost vozil, se posamezna težka vozila razporedijo v različne podskupine vozil, pri čemer se za profile namembnosti (tj. vzorce uporabe vozil), koristne tovore in letne kilometrine uporabijo posebni ponderji. Poleg tega se upošteva delež vozil proizvajalca v vsaki podskupini vozil. Delovna vozila kategorij N2 in N3 (npr. smetarski in gradbeni tovornjaki) nimajo enakih možnosti za zmanjšanje emisij CO₂ kot težka vozila, ki se uporabljajo za dostavo blaga in se zato ne vključijo v izračun povprečja. Formule za izračun povprečnih specifičnih emisij so določene v oddelku 2 Priloge I.

Člen 5 – Brezemisjska in nizkoemisjska težka vozila

Da bi spodbudili uvedbo brezemisjskih in nizkoemisjskih težkih vozil, bodo ta vozila pri določanju povprečnih specifičnih emisij proizvajalca od leta 2019 večkrat upoštevana. Proizvajalci brezemisjskih in nizkoemisjskih vozil bodo imeli korist od takih „olajšav“ za vsako brezemisjsko in nizkoemisjsko vozilo, dano na trg, z različnim množilnim faktorjem v skladu z emisijami CO₂ iz vozila.

Posebna spodbuda je zagotovljena tudi za brezemisjska težka vozila kategorije M2 (avtobusi) in M3 (potovalni avtobusi) ter nekatera vozila kategorije N (mali tovornjaki), vključno z brezemisjskimi delovnimi vozili. Čeprav za te kategorije vozil ne veljajo zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe, se kljub temu upoštevajo pri določanju brezemisjskega in nizkoemisjskega faktorja.

Nizkoemisjska težka vozila pomenijo težka vozila s specifičnimi emisijami pod 350 g CO₂/km, tj. približno manj kot polovica povprečja emisij v voznem parku.

Da bi ohranili okoljsko celovitost ciljev, mora biti za znižanje povprečnih specifičnih emisij proizvajalcev s programom spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila določena zgornja meja.

Formule za izračun brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja so določene v točki 2.3 Priloge I.

Člen 6 – Cilji specifičnih emisij proizvajalca

Ta člen določa izračun letnih ciljev specifičnih emisij proizvajalca za predhodno koledarsko leto od leta 2026 dalje. Prvi letni cilji bodo tako določeni za koledarsko leto 2025. Pri ciljih se bodo upoštevali skupni cilji zmanjšanja za leti 2025 oziroma 2030 ter uporabnost in posebnost različnih težkih vozil na enak način kot za izračun povprečnih specifičnih emisij. Letni cilji specifičnih emisij proizvajalca se bodo zato izračunali kot ponderirano povprečje ciljev, določenih za vsako podskupino vozil.

Formule za izračun cilja specifičnih emisij so določene v oddelku 4 Priloge I.

Člen 7 – Emisijske olajšave in dolgovi

Ta člen določa mehanizem „prenosa in sposojanja“, ki omogoča proizvajalcu, da nedoseganje cilja specifičnih emisij v enem letu izravna s preseganjem v drugem letu. V ta namen lahko proizvajalec „prenese“ emisijske olajšave, če so njegove emisije nižje od krivulje zmanjševanja, ki je določena s krivuljo linearnega zmanjšanja emisij CO₂ od referenčnega leta 2019 do ciljev v letu 2025 in od ciljev za leto 2025 do ciljev za leto 2030. Potrebni sta dve različni krivulji, da se upoštevata naklona, ki sta lahko različna glede na cilje, določene za leti 2025 in 2030. Da bi spodbudili predčasno zmanjšanje emisij, se lahko emisijske olajšave pridobijo že v času od leta 2019 do 2024 in podobno za obdobje od leta 2025 do 2029. Emisijske olajšave, pridobljene v obdobju od 2019 do 2024, se upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti proizvajalca z njegovim ciljem specifičnih emisij samo v letu 2025. Ne bo dovoljeno dodatno prenašanje olajšav, pridobljenih v obdobju od leta 2019 do 2024. Emisijske olajšave se lahko pridobijo in uporabijo za naslednje obdobje od leta 2025 do 2029. V primeru, da proizvajalec v katerem koli letu od 2025 do 2029 preseže svoj cilj, lahko pridobi omejeni emisijski dolg, ki ga mora poravnati najpozneje do leta 2029. Skupni emisijski dolg ne sme preseči 5 % cilja specifičnih emisij proizvajalca v letu 2025, sicer se naloži premija za presežne emisije v skladu s členom 8.

Emisijske olajšave in dolgovi so elementi, opredeljeni za namen izračunov, vendar se ne štejejo za sredstva, ki so prenosljiva ali za katere veljajo fiskalni ukrepi.

Oddelek 5 Priloge I določa formule za izračun krivulje zmanjševanja emisij CO₂ ter emisijske olajšave in dolgove.

Člen 8 – Skladnost s cilji specifičnih emisij

Kadar je ob upoštevanju emisijskih olajšav in dolgov, pridobljenih v skladu s členom 7, ugotovljeno, da ima proizvajalec presežne emisije, Komisija naloži finančno kazen v obliki premije za presežne emisije. Raven premije se določi na 6 800 EUR na g/tkm (ekvivalent 570 EUR na g/km na podlagi povprečnega koristnega tovora 12 ton) presežnih emisij, kar odraža mejni strošek tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂.

Oddelek 6 Priloge I določa formule za izračun presežnih emisij. Metode za izterjavo premij se določijo z izvedbenim aktom.

Člen 9 – Preverjanje podatkov o spremljanju

Ta člen določa mehanizem za uvedbo postopka za preverjanje skladnosti vrednosti emisij CO₂ iz težkih vozil v prometu na podlagi zakonodaje o homologaciji. Homologacijski organi

poročajo o vseh ugotovljenih odstopanjih, Komisija pa jih upošteva pri preverjanju skladnosti proizvajalcev z njihovimi cilji. Ta določba pooblašča Komisijo, da z izvedbenim aktom določi podrobnosti takega postopka.

Člen 10 – Objava podatkov in učinkovitosti proizvajalcev

V tem členu so navedeni podatki, ki jih Komisija objavi v zvezi s proizvajalčevim izpolnjevanjem letnih ciljev (tj. letni sklep o spremljanju).

Člen tudi pooblašča Komisijo, da prilagodi referenčne emisije CO₂ iz leta 2019 v skladu z natančno določenimi postopki (opredeljenimi v členu 12 in Prilogi II), da bi odražale prilagoditve vrednosti koristnega tovora ali spremembe v homologacijskem postopku, ki nimajo zanemarljivega učinka na emisije CO₂, določene za težko vozilo. Prilagoditev bo vplivala na izračun ciljev specifičnih emisij proizvajalcev od leta, ki sledi njenemu sprejetju.

Člen 11 – Dejanske vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo

Ta člen Komisijo pooblašča, da spremlja in ocenjuje dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂, simuliranih z orodjem VECTO na podlagi Uredbe Komisije (EU) 2017/2400. V ta namen bi bilo treba Komisijo pooblastiti, da od držav članic in proizvajalcev zahteva, naj zbirajo in sporočajo dejanske podatke. Ta pristop sledi tistemu, ki je bil predlagan za lahka vozila, in v prvem koraku zahteva uvedbo obveznih standardiziranih števcov porabe goriva v težkih vozilih.

Člen 12 – Prilagoditve Prilog I in II

Tehnični napredek in spremembe homologacijskih postopkov lahko vplivajo na raven uradnih vrednosti emisij CO₂, določenih za težka vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. Da bi se te spremembe upoštevale, daje ta člen Komisiji pooblastilo, da prilagodi nekatere tehnične parametre iz prilog I in II, vključno s sprejetjem metodologije za določitev reprezentativnega vozila za vsako podskupino vozil, na podlagi katere se bodo ocenjevale navedene spremembe. Predlagane prilagoditve sledijo jasno opredeljenim korakom, ki so določeni v oddelkih 1 in 2 Priloge II.

Člen 13 – Pregled in poročanje

Ta člen zahteva, naj Komisija pripravi poročilo o učinkovitosti te uredbe in ga predloži leta 2022. Poročilo naj obravnava cilj zmanjšanja emisij za leto 2030 ter določitev ciljev zmanjšanja za druga težka vozila, za katera zahteve za zmanjšanje še ne veljajo. Poročilo naj zajema tudi učinkovitost načinov, tj. sistem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila in mehanizem „prenosa in sposojanja“, ter premislek o potrebi po nadaljevanju navedenih načinov po letu 2030. Kadar je to primerno, naj bo poročilu priložen predlog za spremembo te uredbe.

Člena 14 in 15 – Postopek v odboru in izvajanje pooblastila

Gre za standardne določbe o postopku v odboru in prenosu pooblastila.

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

S to spremembo naj bi se v Uredbo (ES) št. 595/2009 (uredba o homologaciji emisij Euro 6) uvedla pravna podlaga, s katero bi Komisija vzpostavila postopek za preverjanje skladnosti vozil v prometu glede emisij CO₂. Ta postopek je bistvenega pomena za učinkovit tržni nadzor homologacijskega sistema in vrednosti emisij CO₂, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s ciljem.

Priloga I:

Priloga I določa tehnične zahteve in formule za naslednje elemente:

- razporeditev v podskupine vozil;
- izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca;
- izračun referenčnih emisij CO₂;
- izračun cilja specifičnih emisij za proizvajalca;
- izračun krivulje zmanjševanja emisij CO₂ ter emisijske olajšave in dolgovi;
- določitev presežnih emisij proizvajalca.

Priloga II

Priloga II določa postopke za prilagoditev referenčnih emisij CO₂, tj. faktorje prilagoditve koristnega tovora (oddelek 1) in metodologijo za upoštevanje sprememb homologacijskih postopkov (oddelek 2).

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila

(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 odbora¹⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹⁸,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami je postavljen jasen cilj: do sredine stoletja morajo biti emisije toplogrednih plinov v prometu najmanj 60 % nižje kot v letu 1990 in se morajo jasno približevati vrednosti nič. Tudi emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito znižati.
- (2) Po uvedbi strategije za mobilnost z nizkimi emisijami je Komisija maja¹⁹ oziroma novembra 2017²⁰ sprejela dva svežnja o mobilnosti. Ta dva svežnja določata pozitivno agendo za izvajanje strategije za mobilnost z nizkimi emisijami ter zagotovitev nemotenega prehoda na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse.
- (3) Ta uredba je del tretjega svežnja „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017²¹, njen namen pa je končati postopek, ki bo Evropi omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve in razogljičenja mobilnosti. Cilj tega svežnja so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter čistejši sistem mobilnosti in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in

¹⁷ UL C, , str. .

¹⁸ UL C, , str. .

¹⁹ Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse, COM(2017) 283 final.

²⁰ Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce, COM(2017) 675 final.

²¹ Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo Prenovljena strategija EU za industrijsko politiko, COM(2017) 479 final.

zainteresiranih strani, tudi pri okrepitvi prizadevanj za zmanjšanje emisij CO₂ in onesnaževanja zraka.

- (4) Ta uredba skupaj s standardi glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila²² določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega cilja vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, kot ga je podprl Evropski svet v svojih sklepih zasedanja 23. in 24. oktobra 2014 in ki ga je Svet za okolje na zasedanju 6. marca 2015 odobril kot načrtovani, nacionalno določeni prispevek Unije na podlagi Pariškega sporazuma.
- (5) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami. Velik del emisij v teh sektorjih nastane v cestnem prometu, njegove emisije pa ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.
- (6) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 poudaril pomen zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in tveganj zaradi odvisnosti od fosilnih goriv v prometnem sektorju, in sicer s celovitim in tehnološko nevtralnim pristopom za spodbujanje zmanjšanja emisij in energijske učinkovitosti v prometu, za električni prevoz in obnovljive vire energije v prometu tudi po letu 2020.
- (7) Energijska učinkovitost, ki prispeva k zmernosti povpraševanja, je ena od petih tesno povezanih in medsebojno dopolnjujočih se razsežnosti strategije za energetske unijo, sprejete 25. februarja 2015, ki naj bi potrošnikom v Uniji zagotovila zanesljivo, trajnostno, konkurenčno in cenovno dostopno oskrbo z energijo. V strategiji za energetske unijo je navedeno, da morajo sicer vsi gospodarski subjekti sprejeti ukrepe za učinkovitejšo rabo energije, vendar pa ima promet ogromen potencial glede energijske učinkovitosti.
- (8) Emisije CO₂ iz težkih vozil, vključno s tovornjaki in avtobusi, predstavljajo okrog 6 % skupnih emisij CO₂ v Uniji in približno 25 % skupnih emisij CO₂ v cestnem prometu. Brez nadaljnjih ukrepov se bo delež emisij iz težkih vozil predvidoma povečal za približno 9 % med letoma 2010 in 2030. Trenutno pravo Unije ne določa nobene zahteve po znižanju emisij CO₂ za težka vozila.
- (9) Da bi v celoti izkoristili potencial energijske učinkovitosti in zagotovili, da sektor cestnega prometa kot celota prispeva k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi glede emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi bodo gonilo za inovacije v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo prispevali h krepitvi vodilnega tehnološkega položaja proizvajalcev in dobaviteljev v Uniji.
- (10) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejna težava, in glede na potrebo po zaščiti dobro delujočega enotnega trga za storitve cestnega prometa in za težka vozila, je primerno, da se določijo standardi glede emisij CO₂ za težka vozila na

²² Uredba (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (UL L, ..., str.).

ravni Unije. Navedene standarde bi bilo treba oblikovati tako, da ne bodo posegali v konkurenčno pravo.

- (11) Pri opredelitvi ravni zmanjšanja, ki naj bi jih dosegli v voznem parku težkih vozil v Uniji, bi bilo treba upoštevati njihovo učinkovitost pri doseganju stroškovno učinkovitega prispevka k zmanjšanju emisij v sektorjih, ki so vključeni v h v Uredbo [o porazdelitvi prizadevanj (EU) .../2018], do leta 2030, nastale stroške in prihranke za družbo, proizvajalce, prevoznike, potrošnike, pa tudi njihove neposredne in posredne posledice za zaposlovanje, inovativnost ter posredne koristi v smislu zmanjšanja onesnaženosti zraka in izboljšane zanesljivosti oskrbe z energijo.
- (12) V okviru izvajanja Uredbe (ES) št. 595/2009²³ je bil uveden nov postopek za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri posameznem težkem vozilu. Uredba Komisije (EU) 2017/2400²⁴ določa metodologijo, ki temelji na orodju VECTO in s katero se lahko simulirajo emisije CO₂ in poraba goriva pri celotnem težkem vozilu. Metodologija omogoča upoštevanje raznolikosti sektorja težkih vozil in visoko stopnjo prilagoditve posameznih vozil. V prvi fazi, od 1. januarja 2019 dalje, se emisije CO₂ določijo za štiri skupine težkih vozil, ki predstavljajo približno 65–70 % emisij CO₂ iz voznega parka težkih vozil Unije.
- (13) Z vidika inovacij in zaradi upoštevanja izvajanja novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, se bosta simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400 nenehno in pravočasno posodabljala.
- (14) Podatki o emisijah CO₂, določeni v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, se morajo spremljati na podlagi Uredbe (EU) .../2018 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵. Navedeni podatki bi morali tvoriti podlago za določanje ciljev zmanjševanja, ki naj bi jih dosegle štiri skupine težkih vozil, ki imajo največje emisije v Uniji, pa tudi za določanje povprečnih specifičnih emisij proizvajalca v danem koledarskem letu.
- (15) Cilj zmanjšanja bi bilo treba določiti za leto 2025 kot relativno zmanjšanje na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz teh težkih vozil v letu 2019, kar bi odražalo uvedbo stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Cilj 2030 bi se moral upoštevati kot zaželeni, končni cilj pa bi se moral določiti na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022, saj obstaja več negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo.
- (16) Za težka vozila je kot alternativa dizelskemu gorivu na voljo utekočinjeni zemeljski plin (UZP). Uvedba sedanjih in prihodnjih bolj inovativnih tehnologij, ki temeljijo na UZP, bo prispevala h kratko- in srednjeročnemu doseganju ciljev glede emisij CO₂, saj uporaba tehnologij UZP vodi k nižjim emisijam CO₂ v primerjavi z dizelskimi vozili. Potencial vozil na UZP za zmanjšanje emisij CO₂ se že v celoti kaže v orodju VECTO. Poleg tega sedanje tehnologije UZP zagotavljajo nizko raven emisij onesnaževal zraka, kot so NO_x in delci. Vzpostavljena je tudi zadostna minimalna

²³ 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.

²⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1).

²⁵ Uredba (EU) .../2018 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih, UL L,...

infrastruktura za oskrbo z gorivom in se še dodatno zagotavlja v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva.

- (17) Pri izračunu referenčnih emisij v letu 2019, ki služijo kot osnova za določanje ciljev zmanjšanja za leti 2025 in 2030, bi bilo treba upoštevati pričakovan potencial voznega parka težkih vozil za zmanjšanje v navedenem obdobju. Zato je primerno, da se iz navedenega izračuna izključijo delovna vozila, kot so vozila, ki se uporabljajo za pobiranje smeti ali gradbena dela. Navedena vozila imajo razmeroma majhno kilometrino in zaradi njihovega specifičnega vzorca vožnje se zdi, da tehnični ukrepi za zmanjšanje emisij CO₂ in porabe goriva niso stroškovno učinkoviti na enak način kot za težka vozila, ki se uporabljajo za dostavo blaga.
- (18) Zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi bilo treba izraziti v gramih CO₂ na tonski kilometer, da bo razvidna uporabnost težkih vozil.
- (19) Zagotoviti je treba pošteno porazdelitev skupnih zahtev za zmanjšanje med proizvajalce, ob upoštevanju raznolikosti težkih vozil glede na njihovo zasnovu in vzorec vožnje, letno kilometrino, koristni tovor in konfiguracijo priklopnika. Zato je primerno razlikovati težka vozila v skladu z različnimi in ločenimi podskupinami vozil, ki odražajo tipični vzorec uporabe in posebne tehnične značilnosti. S tem ko se letni specifični cilji za proizvajalca določijo kot ponderirano povprečje ciljev, opredeljenih za vsako podskupino, je proizvajalcem dana možnost za učinkovito izravnavanje morebitne premajhne uspešnosti vozil v določenih podskupinah s preseganjem v drugih podskupinah vozil, ob upoštevanju povprečnih emisij CO₂ v življenjski dobi vozil v različnih podskupinah.
- (20) Skladnost proizvajalca z njegovimi letnimi specifičnimi cilji bi se morala oceniti na podlagi njegovih povprečnih emisij CO₂. Pri določanju povprečnih specifičnih emisij se upoštevajo tudi posebnosti, ki se odražajo v ciljih različnih podskupin vozil. Zato bi morale povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca temeljiti na povprečnih emisijah, določenih za vsako podskupino, vključno s ponderjem, ki temelji na njihovi predpostavljeni povprečni letni kilometrini in povprečnem koristnem tovoru, ki odraža skupne emisije CO₂ v življenjski dobi. Zaradi omejenega potenciala delovnih vozil za zmanjšanje se navedena vozila ne bi smela upoštevati pri izračunu povprečnih specifičnih emisij.
- (21) V nasprotju z avtomobili in kombiniranimi vozili na trgu še niso na voljo brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila razen avtobusov. Zato bi bilo treba uvesti namenski mehanizem v obliki olajšav, ki bi olajšal nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. To bo zagotovilo spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevala instrumente na strani povpraševanja, kot je direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.
- (22) Zato bi se za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca morala vsa brezemisijska in nizkoemisijska vozila večkrat upoštevati. Raven spodbud bi se morala spreminjati glede na dejanske emisije CO₂ iz vozila. Da bi se izognili oslabitvi okoljskih ciljev, bi bilo treba določiti zgornjo mejo za prihranke.
- (23) Nizkoemisijska težka vozila naj bi se spodbujala samo, če so njihove emisije CO₂ manjše od polovice povprečja emisij CO₂ iz celotnega voznega parka Unije za leto

²⁶ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU [COM(2017) 653 final] (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

2025. To je skladno s pristopom za lahka vozila in bi spodbujalo inovacije na tem področju.

- (24) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijских težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjše tovornjake in avtobuse, ki niso zajeti v cilje glede emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila pomembno prispevajo k reševanju težav z onesnaževanjem zraka v mestih. Treba pa je opozoriti, da so brezemisijски avtobusi že na trgu in se spodbujajo z ukrepi na strani povpraševanja, na primer z javnimi naročili. Da bi zagotovili dobro uravnoteženost spodbud med različnimi tipi vozil, bi bilo treba določiti zgornjo mejo tudi za prihranke, ki so rezultat brezemisijских manjših tovornjakov in avtobusov.
- (25) Z namenom spodbujanja stroškovno učinkovitega izvajanja zahtev glede zmanjšanja emisij CO₂ ob hkratnem upoštevanju nihanj v sestavi voznega parka in emisijah v več letih, bi morali imeti proizvajalci možnost, da izravnajo preseganje skladnosti s ciljem specifičnih emisij v enem letu s premajhno uspešnostjo v drugem letu.
- (26) Da bi spodbudili zgodnje doseganje zmanjšanja, bi moral imeti proizvajalec, katerega povprečne specifične emisije so pod krivuljo zmanjševanja emisij, opredeljeno z referenčnimi emisijami v letih 2019 in 2025, možnost, da navedene emisijske olajšave prenese za namen ciljne usklajenosti v letu 2025. Podobno bi moral imeti proizvajalec, katerega povprečne specifične emisije so pod krivuljo zmanjševanja emisij glede na cilje med letoma 2025 in 2030, možnost, da prenese navedene emisijske olajšave za namen ciljne usklajenosti v obdobju od 2025 do 2029.
- (27) V primeru neskladnosti s ciljem specifičnih emisij v katerem koli letu od 2025 do 2029 bi moral imeti proizvajalec tudi možnost, da pridobi omejeni emisijski dolg. Vendar bi morali proizvajalci do leta 2029 poravnati ves morebitni preostali emisijski dolg.
- (28) Emisijske olajšave in dolgovi bi se morali upoštevati samo za določanje skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij in ne kot sredstva, ki so prenosljiva ali za katera veljajo fiskalni ukrepi.
- (29) Komisija bi morala naložiti finančno kazen v obliki premije za presežne emisije, kadar se ob upoštevanju emisijskih olajšav in dolgov ugotovi, da ima proizvajalec presežne emisije. Da bi proizvajalcem zagotovili zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, bi morala premija presegati povprečne mejne stroške tehnologij, ki so potrebni za doseganje ciljev. Premija bi se morala šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije. Metodologija za zbiranje premij bi morala biti določena z izvedbenim aktom ob upoštevanju metodologije, sprejete na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009.
- (30) Potreben je trden mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe. Obveznosti, naložene proizvajalcem, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih], in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti z navedeno obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe.
- (31) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da so emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi skladne z vrednostmi, ki so določene na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. Zato bi moralo biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko

neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil v uporabi.

- (32) Da bi Komisija lahko sprejela take ukrepe, bi morala imeti pooblastila za pripravo in izvedbo postopka za preverjanje skladnosti emisij CO₂ iz težkih vozil, danih na trg, v prometu. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št.595/2009 spremeniti.
- (33) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri zmanjševanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti metodologije, ki se uporablja za določanje emisij CO₂. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)²⁷ glede lahkih vozil je primerno, da se tudi v primeru težkih vozil vzpostavi mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki so določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so taki podatki na voljo javnosti, ter po potrebi razviti postopke za opredelitev in zbiranje podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje.
- (34) Leta 2022 bi morala Komisija oceniti učinkovitost standardov glede emisij CO₂ iz te uredbe in zlasti raven zmanjšanja, ki naj bi bila dosežena do leta 2030, načine, ki bi morali biti na voljo, da se doseže ali preseže navedenicilj, ter določitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za druge tipe težkih vozil, kot so manjši tovornjaki, avtobusi in priklopniki. Navedena ocena bi morala, izključno za namen te uredbe, vključevati tudi premisleke o težkih vozilih in kombinacijah vozil, ki presegajo standardne mase in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, na primer modularne koncepte.
- (35) Da bi zagotovili nadaljnjo reprezentativnost in najnovejše stanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, se morajo v tej uredbi odražati spremembe Uredbe (ES) št. 595/2009 in njene izvedbene zakonodaje, ki vpliva na navedene vrednosti. V na namen bi morala imeti Komisija pooblastila, da določi metodologijo za opredelitev reprezentativnega težkega vozila za vsako podskupino vozil, na podlagi katere bi se morale ocenjevati spremembe specifičnih emisij CO₂.
- (36) Izvedbena pooblastila v zvezi s členi 8(3), 9(3), 11(3) in 12(2) bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁸.
- (37) Zaradi sprememb ali dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte zaradi prilagoditev referenčnih emisij CO₂ na podlagi člena 12(2) in sprememb prilog I in II glede nekaterih tehničnih parametrov, vključno s ponderji profilov namembnosti, koristnih tovorov in letnih kilometrin ter faktorji prilagoditve koristnega tovora. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016²⁹. Da bi zlasti zagotovili enakovredno sodelovanje pri pripravi delegiranih aktov, bi morala Evropski parlament in Svet vse dokumente prejeti sočasno s strokovnjaki iz

²⁷ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing* (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

²⁸ 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).

²⁹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično udeleževati sestankov strokovnih skupin Komisije, na katerih se obravnava priprava delegiranih aktov.

- (38) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker se ta cilj zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in cilji

Ta uredba z namenom prispevanja k uresničevanju cilja Unije, da v sektorjih, zajetih v členu 2 Uredbe (EU) 2018/... [uredba o porazdelitvi prizadevanj] zmanjša svoje emisije toplogrednih plinov v letu 2030 za 30 % pod ravnmi iz leta 2005 in doseže cilje iz Pariškega sporazuma, ter zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga določa standarde emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, pri čemer se specifične emisije CO₂ iz voznega parka novih težkih vozil Unije zmanjšajo v primerjavi z referenčnimi emisijami CO₂:

- (a) od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 za 15 %;
- (b) od 1. januarja 2030 dalje za najmanj 30 % glede na pregled na podlagi člena 13.

Referenčne emisije CO₂ temeljijo na podatkih o spremljanju iz leta 2019, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih], ne vključujejo delovnih vozil in se izračunajo v skladu s točko 3 Priloge I.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za nova vozila kategorij N2 in N3, ki izpolnjujejo naslednje značilnosti:

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

Za namene člena 5 in točke 2.3 Priloge I se uporablja tudi za vozila kategorij M2 in M3 ter za vozila kategorije N, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d).

2. Vozila iz odstavka 1 se za namene te uredbe štejejo za nova težka vozila v danem koledarskem letu, če so v navedenem letu prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana.

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

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „referenčne emisije CO₂“ pomenijo povprečje specifičnih emisij v letu 2019 iz vseh novih težkih vozil v vsaki podskupini vozil razen delovnih vozil, določeno v skladu s točko 3 Priloge I;
- (b) „specifične emisije“ pomenijo emisije CO₂ iz posameznega težkega vozila, določene v skladu s točko 2.1 Priloge I;
- (c) „povprečne specifične emisije“ pomenijo povprečje specifičnih emisij iz novih težkih vozil proizvajalca v danem koledarskem letu, določene v skladu s točko 2.7 Priloge I;
- (d) „cilj specifičnih emisij“ pomeni cilj posameznega proizvajalca, izražen v g/tkm in določen letno za predhodno koledarsko leto v skladu s točko 4 Priloge I;
- (e) „tovornjak s togo konstrukcijo“ pomeni tovornjak, ki ni zasnovan ali izdelan za vleko polpriklpnika;
- (f) „vlečno vozilo“ pomeni vlečno enoto, ki je zasnovana in izdelana izključno ali predvsem za vleko polpriklpnikov;
- (g) „podskupina vozil“ pomeni razvrstitev vozil, kot je opredeljeno v točki 1 Priloge I, za katere je značilna vrsta skupnih in specifičnih tehničnih meril, primernih za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri navedenih vozilih;
- (h) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni namenjeno za dostavo blaga in za katero so emisije CO₂ in poraba goriva v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi določeni samo za profile namembnosti, ki niso opredeljeni v točki 2.1 Priloge I k tej uredbi;
- (i) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je odgovorna za predložitev podatkov v zvezi z novimi težkimi vozili na podlagi člena 5 Uredbe (EU) .../2018, ali v primeru brezemisijских težkih vozil fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije za celotno vozilo ali posamezne odobritve v skladu z Direktivo 2007/46/ES ter za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
- (j) „brezemisijско težko vozilo“ pomeni težko vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem z emisijami manj kot 1 g CO₂/kWh, kot je določeno na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov, ali manj kot 1 g CO₂/km, kot je določeno na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007 in njenih izvedbenih ukrepov.
- (k) „nizkoemisijско težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijско težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 350 g CO₂/km, kot je določeno na podlagi točke 2.1 Priloge I;
- (l) „profil namembnosti“ pomeni kombinacijo cikla ciljne hitrosti, vrednosti koristnega tovora, konfiguracije karoserije ali priklpnika in po potrebi drugih parametrov, ki odražajo posebno uporabo vozila, na podlagi katere se določijo uradne emisije CO₂ in poraba goriva pri težkem vozilu;
- (m) „cikel ciljne hitrosti“ pomeni opis hitrosti vozila, ki jo želi voznik doseči ali na katero je omejen s prometnimi razmerami, kot funkcija razdalje, ki jo zajema potovanje;

- (n) „koristni tovor“ pomeni težo blaga ali oseb, ki jih vozilo prepelje v različnih razmerah.

Člen 4

Povprečne specifične emisije proizvajalca

Komisija od leta 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem koledarskem letu z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm za predhodno koledarsko leto ob upoštevanju naslednjega:

- (a) podatkov, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih] za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v ustreznem letu, razen za delovna vozila;
- (b) brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja, določenega v skladu s členom 5.

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

Člen 5

Brezemisijka in nizkoemisijka težka vozila

1. Komisija od leta 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem koledarskem letu z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor iz člena 4(b) za predhodno koledarsko leto.

Pri brezemisijem in nizkoemisijem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz brezemisijkih in nizkoemisijkih težkih vozil v voznem parku proizvajalca v posameznem koledarskem letu, vključno z brezemisijskimi vozili kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1) ter brezemisijskimi in nizkoemisijskimi delovnimi vozili.

Brezemisijski in nizkoemisijski faktor se izračunata v skladu s točko 2.3 Priloge I.

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

Člen 6

Cilji specifičnih emisij proizvajalca

Komisija od leta 2026 dalje in v vsakem nadaljnjem koledarskem letu z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto. Cilj specifičnih emisij je vsota naslednjih vrednosti iz vseh podskupin vozil:

- (a) cilja zmanjšanja emisij CO₂ iz člena 1(a) ali (b), kot je primerno;
- (b) referenčnih emisij CO₂;
- (c) deleža vozil proizvajalca v vsaki podskupini vozil;

- (d) utežnih faktorjev letne kilometrine in koristnega tovora, uporabljenih v vsaki podskupini.

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

Člen 7

Emisijske olajšave in dolgovi

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

Emisijske olajšave se pridobijo v obdobju od 2019 do 2029. Vendar se olajšave, pridobljene v obdobju od 2019 do 2024, upoštevajo samo pri določanju skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij za leto 2025.

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

Emisijske olajšave in dolgovi, pridobljeni v letu 2025 in katerem koli nadaljnjem koledarskem letu do leta 2028, se prenesejo, kadar je mogoče, iz enega koledarskega leta v naslednje do leta 2029, ko se poravnajo morebitni preostali emisijski dolgovi.

2. Krivulja zmanjševanja emisij CO₂ iz odstavka 1(a) se za vsakega proizvajalca določi v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi krivulje linearnega zmanjševanja od referenčnih emisij CO₂ iz drugega pododstavka člena 1 do cilja za leto 2025 iz točke (a) navedenega člena ter od cilja za leto 2025 do cilja za leto 2030 iz točke (b) navedenega člena.

Člen 8

Skladnost s cilji specifičnih emisij

1. Kadar se ugotovi, da ima proizvajalec v danem koledarskem letu od leta 2025 dalje presežne emisije na podlagi odstavka 2, Komisija naloži premijo za presežne emisije, izračunano po naslednji formuli:
$$(\text{premija za presežne emisije}) = (\text{presežne emisije} \times 6\,800 \text{ EUR/g CO}_2/\text{tkm}).$$
2. Za proizvajalca se šteje, da ima presežne emisije v katerem koli od naslednjih primerov:
 - (a) kadar v katerem koli koledarskem letu od leta 2025 do 2028 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1);
 - (b) kadar v koledarskem letu 2029 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega vrednost nič;

- (c) kadar v koledarskih letih od leta 2030 dalje povprečne specifične emisije proizvajalca presegajo njegov cilj specifičnih emisij.

Presežne emisije v danem koledarskem letu se izračunajo v skladu s točko 6 Priloge I.

3. Komisija z izvedbenimi akti določi načine zbiranja premij za presežne emisije iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).
4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.

Člen 9

Preverjanje podatkov o spremljanju

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

Člen 10

Objava podatkov in učinkovitosti proizvajalcev

1. Komisija z izvedbenimi akti, ki se sprejmejo do 31. oktobra vsako leto, objavi seznam, v katerem so navedeni:
 - (a) od leta 2020 dalje za vsakega proizvajalca njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu iz člena 4;
 - (b) od leta 2020 dalje brezemisijski in nizkoemisijski faktor iz člena 5;
 - (c) od leta 2026 dalje za vsakega proizvajalca njegov cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto iz člena 6;
 - (d) od leta 2020 do leta 2030 za vsakega proizvajalca njegovo krivuljo zmanjševanja CO₂, emisijske olajšave in od leta 2026 dalje emisijske dolgove v predhodnem letu, navedene v členu 7;
 - (e) od leta 2026 dalje za vsakega proizvajalca njegove presežne emisije v predhodnem koledarskem letu iz člena 8;
 - (f) od leta 2020 dalje povprečje specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, registriranih v Uniji v predhodnem koledarskem letu.

Seznam, ki se objavi do 31. oktobra 2020, vključuje referenčne emisije CO₂ iz člena 1.

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

- (a) kadar se vrednosti koristnega tovora prilagodijo na podlagi člena 12(1)(c), v skladu s postopkom iz točke 1 Priloge II;
- (b) kadar se prilagoditveni faktor določi na podlagi člena 12(2), z uporabo navedenega prilagoditvenega faktorja na referenčnih emisijah CO₂.

Komisija objavi prilagojene vrednosti referenčnih emisij CO₂ in navedene vrednosti uporabi za izračun ciljev specifičnih emisij proizvajalca, ki se uporabljajo v koledarskih letih po začetku veljavnosti delegiranih aktov, ki prilagajajo vrednosti.

Člen 11

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

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. Zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se reprezentativnost sčasoma razvija.
2. V ta namen Komisija zagotovi, da so pri proizvajalcu ali nacionalnih organih, kakor je ustrezno, na voljo zanesljivi neosebni podatki o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih.
3. Komisija lahko z izvedbenimi akti sprejme ukrepe iz odstavkov 1 in 2 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Člen 12

Prilagoditve Prilog I in II

1. Zaradi zagotovitve, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovarnega prometa, je Komisija pooblaščen, da v skladu s členom 15 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:
 - (a) navedb za tip kabine in moč motorja iz tabele 1 Priloge I ter opredelitev „spalne kabine“ in „dnevne kabine“ v navedeni tabeli;
 - (b) ponderjev profila namembnosti iz tabele 2 Priloge I;
 - (c) vrednosti koristnega tovora iz tabele 3 Priloge I in faktorjev prilagoditve koristnega tovora iz tabele 1 Priloge II;
 - (d) vrednosti letnih kilometrin iz tabele 4 Priloge I.
2. Kadar se homologacijski postopki, določeni v Uredbi (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih aktih, spremenijo tako, da se raven emisij CO₂ iz reprezentativnih vozil, opredeljena na podlagi tega odstavka, poveča ali zmanjša za več kot 5 g CO₂/km, Komisija v skladu s členom 10(2)(b) uporabi prilagoditev referenčnih emisij CO₂ iz člena 10(1), ki se izračuna po formuli iz točke 2 Priloge II.

Komisija z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2), vzpostavi metodologijo za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil podskupine vozil, vključno z njihovimi statističnimi ponderji, na podlagi katerih se določi navedena prilagoditev ob upoštevanju podatkov o spremljanju, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) .../2018, in tehničnih značilnosti vozil, navedenih v členu 12(1) Uredbe (EU) 2017/2400.

Člen 13
Pregled in poročanje

Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, cilju zmanjšanja CO₂, ki se za leto 2030 določi na podlagi člena 1, ter o določitvi ciljev zmanjšanja CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki. Navedeno poročilo vključuje tudi oceno učinkovitosti načinov, ki obravnavajo zlasti brezemisijška in nizkoemisijška vozila, predvsem avtobuse, ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES³⁰, sistem olajšav za CO₂ ter ustreznost podaljšanja uporabe navedenih načinov v letu 2030 in zatem, po potrebi pa se poročilu priloži predlog za spremembo te uredbe.

Člen 14
Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor xxx, ustanovljen z Uredbo (EU) .../2018 [upravljanje]. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar navedeni odbor ne da mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 15
Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 10(2) in 12(1) se na Komisijo prenese za nedoločen čas od [dneva začetka veljavnosti te uredbe].
3. Prenos pooblastila iz členov 10(2) in 12(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 10(2) in členom 12(1), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

³⁰ Direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU.

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

V členu 5(4) Uredbe (ES) št. 595/2009 se doda naslednji odstavek (l):

- „(l) postopek za preverjanje na podlagi primernih in reprezentativnih vzorcev, ali so vozila, ki so bila registrirana in so se začela uporabljati, usklajena z vrednostmi emisij CO₂ in porabe goriva, določenimi na podlagi te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.“.

Člen 17
Začetek veljavnosti

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

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

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 za poslovanje*
 - 3.2.3 *Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve*
 - 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 določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila

1.2 Zadevna področja v strukturi ABM/ABB³¹

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**³².

☐ 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 tretjega svežnja „Evropa v gibanju“. Prispeva k izvajanju evropske strategije nizkoemisijske mobilnosti, ki jo je Komisija sprejela leta 2016, in akcijskega načrta Komisije za izboljšanje učinkovitosti porabe goriva in zmanjšanje emisij iz težkih vozil, tj. tovornjakov in avtobusov.

Predlog prispeva k doseganju zaveze Unije 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 razogljčenje prometnega sektorja v Uniji z razvojem in izvajanjem usklajenih politik (v sodelovanju z drugimi generalnimi direktorati Komisije, kot so GD MOVE, GROW,...)

Zadevne dejavnosti v strukturi ABM/ABB

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

Dejavnost ABB 07 02 – Okoljska politika na ravni Unije in mednarodni ravni.

³¹ ABM: upravljanje po dejavnostih, ABB: oblikovanje proračuna po dejavnostih.

³² Po členu 54(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

1.4.3 Pričakovani rezultati in posledice

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

S predlogom bodo določeni standardi glede emisij CO₂ za nova težka vozila, dana na trg v Uniji.

Predlog bo:

- pomagal zmanjšati emisije CO₂ v sektorju težkih vozil;
- zmanjšal operativne stroške prevoznikov in/ali prevozne stroške za potrošnike;
- pomagal evropski panogi težkih vozil ohraniti vodilni tehnološki in inovativni položaj.

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 pri novih težkih vozilih, registriranih v Uniji v okviru področja uporabe zakonodaje o certificiranju.

Kazalnik 2: povečana raven inovacij, merjena z novimi patenti evropskih proizvajalcev težkih vozil v zvezi s tehnologijami za učinkovito porabo goriva in brez/nizkoemisijскими vozili.

Kazalnik 3: stopnja zaposlenosti v sektorju se bo spremljala na podlagi javno dostopnih statističnih podatkov Eurostata za Unijo.

Kazalnik 4: spremljanje kakovosti zraka s podatki o onesnaževalih zraka, o katerih poroča Evropska agencija za okolje v okviru AirBase³³.

Kazalnik 5: izboljšave zanesljivosti oskrbe z energijo se bodo spremljale na podlagi statističnih podatkov Eurostata o uvozu goriva, vključno s pogonskimi gorivi.

1.5 Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1 Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno

Proizvajalci težkih novoregistriranih vozil v Uniji bi morali:

- izpolnjevati postavljene cilje glede specifičnih emisij CO₂;
- sporočati Komisiji podatke o dejanski porabi goriva, izmerjene s standardiziranimi napravami;
- opravljati preskuse za preverjanje skladnosti v prometu in rezultate sporočati Komisiji.

1.5.2 Dodana vrednost ukrepanja EU

Trga novih težkih vozil in prevoznih storitev delujeta na ravni EU in sta sestavni del enotnega trga. Standardi glede emisij, določeni na ravni Unije, bodo odpravljali

³³

AirBase je evropska podatkovna zbirka o kakovosti zraka, ki jo vzdržuje Evropska agencija za okolje prek Evropskega tematskega centra za blaženje posledic onesnaženosti zraka in podnebnih sprememb. Vsebuje podatke o spremljanju kakovosti zraka in informacije, ki jih predložijo udeležene države iz vse Unije. Podatkovna zbirka o kakovosti zraka je sestavljena iz večletnih časovnih nizov podatkov o meritvah kakovosti zraka in statističnih podatkov za številna onesnaževala zraka.

razdrobljenost trga in izkrivljanje konkurence ter bodo stroškovno bolj učinkoviti kot kateri koli ukrep, sprejet na ravni posameznih držav članic.

Avtomobilska industrija zahteva čim večjo regulativno varnost, če želi uresničiti velike kapitalske naložbe, ki so potrebne za čim večjo ekonomičnost porabe goriva pri novih vozilih in še toliko bolj za prehod na nove primarne vire energije. Standardi zagotavljajo zanesljivost za dolgoročno načrtovanje in se na ravni držav članic ne bi mogle izvajati enako učinkovito in zanesljivo.

1.5.3 *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Obvezni standardi glede emisij CO₂ za lahka vozila, tj. avtomobile in kombinirana vozila, v celotni EU so povzročili izboljšane ravni učinkovitosti porabe goriva in nižje emisije CO₂.

V oceni veljavnih uredb je bilo ugotovljeno, da je zakonodaja še vedno ustrezna, na splošno skladna ter da je ustvarila znatne prihranke emisij, pri izpolnjevanju zastavljenih ciljev pa je bila bolj stroškovno učinkovita, kot je bilo sprva predvideno..

Predlagani standardi glede emisij CO₂ za nova težka vozila izhajajo iz izkušenj in spoznanj, pridobljenih s standardi glede emisij za lahka vozila. Kot v primeru avtomobilov in kombiniranih vozil je predvidenih več prožnosti za zagotavljanje stroškovno učinkovitega izvajanja standardov. Vendar je bilo zaradi posebnih značilnosti sektorja težkih vozil potrebnih tudi nekaj novih elementov pri pripravi standardov glede emisij CO₂ za težka vozila.

1.5.4 *Skladnost in možnosti sinergij z drugimi ustreznimi instrumenti*

Predlog je v skladu z obstoječimi politikami mobilnosti EU, ki jih med drugim sestavljajo ukrepi, kot so sistem EU-homologacije, uredba o certificiranju³⁴, uredba o spremljanju in poročanju³⁵, direktiva o evrovinjeti³⁶, direktiva o največjih dovoljenih masah in merah³⁷, direktiva o čistih vozilih³⁸, direktiva o kakovosti goriva.

³⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 279 final.

³⁶ Direktiva 2011/76/EU.

³⁷ Direktiva 2015/719/EU.

³⁸ Direktiva 2009/33/ES.

1.6 Trajanje ukrepa in finančnih posledic

☐ Časovno omejen(-a) predlog/pobuda:

- ☐ trajanje predloga/pobude od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL.

☒ Časovno neomejen(-a) predlog/pobuda:

- izvajanje z obdobjem uvajanja od leta 2019 z neomejenim trajanjem,
- ki mu sledi izvajanje predloga/pobude v celoti.

1.7 Načrtovani načini upravljanja³⁹

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

- ☒ 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

³⁹

Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1 Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Dejanski učinki zakonodaje se bodo spremljali in ocenjevali glede na vrsto kazalnikov, prilagojenih specifičnim ciljem politike, ki naj bi bili doseženi z zakonodajo (glej točko 1.4.4 zgoraj za podrobnosti o kazalnikih).

Z vmesnim pregledom zakonodaje, predvidenim v letu 2022, bo Komisija lahko ocenila učinkovitost zakonodaje in po potrebi predlagala spremembe.

Na podlagi predlagane uredbe o spremljanju in sporočanju podatkov o emisijah CO₂ iz težkih vozil bo Komisija zbrala podatke o emisijah CO₂ in porabi goriva, ki izhajajo iz certifikacijskega postopka. Tako je spremljanje tesno povezano s certifikacijskim postopkom ter delovanjem in upravljanjem simulacijskega orodja VECTO.

Predlog o standardih glede CO₂ opredeljuje dva dodatna ukrepa spremljanja, ki bosta dopolnila uredbo o spremljanju in sporočanju podatkov o emisijah CO₂ iz težkih vozil:

1. zbiranje, objava in spremljanje podatkov o dejanski porabi goriva, ki jo sporočajo proizvajalci in temelji na obveznih standardiziranih napravah;
2. uvedba preskusov za preverjanje skladnosti v prometu in obveznosti poročanja o odstopanjih od homologacijskih vrednosti, ki bi se lahko reševala s popravnim mehanizmom.

Ti dopolnilni ukrepi spremljanja bi okrepili postopek spremljanja in zagotovili učinkovitost predlagane zakonodajne pobude.

2.2 Upravljavski in kontrolni sistem

2.2.1 Ugotovljena tveganja

Učinkovito spremljanje je odvisno od dobro delujočega certifikacijskega postopka in zanesljivih podatkov o emisijah iz orodja VECTO, ki se uporablja za namen uredbe o spremljanju in sporočanju podatkov o emisijah CO₂ iz težkih vozil.

Tveganje napačnih podatkov o emisijah ali zamud pri poročanju proizvajalcev ali držav članic na podlagi uredbe o spremljanju in sporočanju podatkov o emisijah CO₂ iz težkih vozil lahko vodi v težave pri izvajanju standardov glede emisij CO₂.

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 predlog predvideva tudi finančne kazni v primeru neskladnosti s cilji specifičnih emisij CO₂. Poleg tega, kot je bilo pojasnjeno v točki 2.1 zgoraj, predlog predvideva tudi

spremljanje dejanske porabe goriva in preskuse za preverjanje skladnosti v prometu ter popravni mehanizem v primeru znatnega odstopanja med dejanskimi in homologacijskimi podatki. Ti ukrepi bodo zagotovili učinkovitost predloga in zmanjšali tveganje nepravilnosti.

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 [2][poimenovanje Naravni viri]	dif./nedif. 40	držav Efte ⁴¹	držav kandidatk ⁴²	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
2	34 02 01: zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (blažitev)	dif.	NE	NE	NE	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 [...][poimenovanje.....]	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

⁴⁰ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁴¹ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁴² Države kandidatke in po potrebi potencialne države kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2 Ocenjene posledice za odhodke

[Ta oddelek bi bilo treba izpolniti s [preglednico o proračunskih podatkih upravne narave](#) (drugi dokument v prilogi k tej oceni finančnih posledic) in prenesti na CISNET za namene posvetovanj med službami.]

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
--	-----------------------	--------------------------------------

Evropska komisija ⁴³			Leto 2019 ⁴⁴	Leto 2020	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ 2019–2020
• Odobritve za poslovanje										
34.02.01	obveznosti	(1)	0,500	0,500						1,000
	plačila	(2)	0,500	0,500						1,000
Številka proračunske vrstice	obveznosti	(1a)								
	plačila	(2a)								
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ⁴⁵										
Številka proračunske vrstice		(3)								
Odobritve za Evropsko komisijo SKUPAJ	obveznosti	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	plačila	=2+2a +3	0,500	0,500						1,000

⁴³ Zadevne službe so naslednje: GD CLIMA, GD GROW, JRC

⁴⁴ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

⁴⁵ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,500	0,500						1,000
	plačila	(5)	0,500	0,500						1,000
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
Odobritve iz RAZDELKA 2 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	=4+6	0,500	0,500						1,000
	plačila	=5+6	0,500	0,500						1,000

Če ima predlog/pobuda posledice za več razdelkov:

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)								
	plačila	(5)								
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)								
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 4 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	=4+6	0,500	0,500						1,000
	plačila	=5+6	0,500	0,500						1,000

Zahtevane odobritve za poslovanje iz razdelka 2 bodo dodeljene iz razpoložljivih sredstev programa LIFE (iz podprograma za podnebne ukrepe).

Razdelek večletnega finančnega okvira	5	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

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 2019–2020
Evropska komisija									
• Človeški viri		0,429	0,429						0,858
• Drugi upravni odhodki		0,015	0,015						0,030
Evropska komisija SKUPAJ	odobritve	0,444	0,444						0,888

Odobritve iz RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ		(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	0,444	0,444					0,888
--	--	---	-------	-------	--	--	--	--	-------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2019 ⁴⁶	Leto 2020	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ 2019–2020
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 5 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,944	0,944						1,888
	plačila	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

3.2.2 Ocenjene posledice 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:

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 2019–2020	
	REALIZACIJE																	
	vrsta ⁴⁷	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. 3 ⁴⁸ ...																		
– realizacija	storitev pogodba	0,500	1		1	0,500												1,000
– realizacija																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 1																		
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 2																		
STROŠKI SKUPAJ			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷

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

⁴⁸

Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3 Ocenjene posledice za odobritve za upravne zadeve

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)

	Leto 2019	Leto 2020	Leto 2022	Leto 2023	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		SKUPAJ
--	--------------	--------------	--------------	--------------	---	--	--------

RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri	0,429	0,429						0,858
Drugi upravni odhodki	0,015	0,015						0,030
Seštevek za RAZDELEK 5 večletnega finančnega okvira	0,444	0,444						0,888

Odobritve zunaj RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri	0	0						0
Drugi upravni odhodki	0	0						0
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 5 večletnega finančnega okvira	0	0						0

SKUPAJ	0,444	0,444						0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

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 okviru postopka letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁴⁹ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.2 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 2019	Leto 2020	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezn o število let glede na trajanje posledi c (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
34 01 01 01 (sedež in predstavništva Komisije)	3	3					
XX 01 01 02 (delegacije)							
XX 01 05 01 (posredne raziskave)							
10 01 05 01 (neposredne raziskave)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)⁵⁰							
34 01 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)	0	0					
XX 01 02 02 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
XX 01 04 yy⁵¹	– na sedežu						
	– na delegacijah						
XX 01 05 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
10 01 05 02 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)	0	0					
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ	3	3					

xx je zadevno področje ali naslov.

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

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	Od leta 2019 dalje bodo potrebni trije dodatni uslužbenci AD, ki bodo odgovorni za pripravo ustrezne izvedbene zakonodaje in za zagotavljanje učinkovitega izvajanja, spremljanja in ocenjevanja Uredbe in potrebnih povezanih vprašanj v zvezi z delovanjem orodja VECTO in upravljanjem certifikacijskega postopka . Podroben opis specifičnih nalog je v nadaljevanju. 1. Naloge v zvezi z izvajanjem Uredbe:
--------------------------------	--

⁵⁰ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁵¹ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

	a. določitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂ posameznih proizvajalcev in linij olajšav za namene prenosa; b. organizacija, nadzor in kontrola postopkov prenosa in sposojanja; c. organizacija, nadzor in kontrola mehanizma spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila; d. uvedba in izvajanje mehanizma pregleda v letu 2022 – pregled ciljnih vrednosti, linij olajšav, veljavnih zgornjih mej, razširitve področja uporabe itd.; e. nadzor postopka zbiranja, objave in spremljanja dejanskih podatkov o emisijah; opredelitev in kontrola morebitnih potrebnih popravilnih ukrepov; f. nadzor in analiza rezultatov preskusov za preverjanje skladnosti v prometu; opredelitev in kontrola morebitnega potrebnega popravilnega mehanizma; g. letno in večletno ocenjevanje skladnosti, vključno z uporabo in pobiranjem kazni. 2. Naloge v zvezi s spremljanjem in ocenjevanjem Uredbe. 3. Naloge v zvezi z orodjem VECTO: a. nadaljnji razvoj orodja, da bodo vključene nove inovativne tehnologije s „skrajšanim postopkom“; b. upravljanje „skrajšanega postopka VECTO“, ko bo vzpostavljen (podobno postopku „ekoloških inovacij“ na področju lahkih vozil); c. nadaljnja razširitev orodja VECTO, da bodo zajeti avtobusi, manjši tovornjaki ter priklopniki in dejanske oblike karoserij tovornjakov; d. upravljanje delovanja orodja VECTO, ki se izvaja centralno na spletni platformi, ki bo morda potrebno za obvladovanje večstopenjskih odobritev (za certifikacijo avtobusov in dejanskih oblik karoserij), z informacijami za stranke (primerjalna simulacija različnih vozil na prilagojenih profilih namembnosti) in neodvisnim preskušanjem (izvajanje simulacij preskusov preverjanja); e. upravljanje pomožnih orodij, ki podpirajo orodje VECTO, npr. postopek odobritve komercialnih orodij za računalniško dinamiko tekočin (CFD) ali razvoj referenčnega orodja CFD s strani Komisije; f. pridobitev dovolj poglobljenega znanja in potrebnega dodatnega kadra, s čimer i. lahko Komisija dnevno upravlja orodje VECTO neodvisno od zunanjih pogodbenih izvajalcev, ii. se lahko razpisi za razvojne dejavnosti določijo dovolj poglobljeno in podrobno (npr. opis posameznih
--	---

	programskih modulov na funkcionalni ravni), da so dostopni širokemu krogu ponudnikov, tudi tistim brez predhodnega poznavanja orodja VECTO. 4. Naloge v zvezi s certifikacijskim postopkom : - zagotavljanje, da se postopek pravočasno posodablja in vključuje potrebne lastnosti za pravilno izvajanje standardov glede emisij CO₂; - podpora „skrajšanega postopka VECTO“ za vključitev novih tehnologij. Čeprav so naloge iz točk 3 in 4 zgoraj povezane z izvajanjem uredbe o spremljanju in poročanju ter uredbe o certificiranju, so drugačne in dodane tistim, ki jih osebje trenutno že izvaja na teh področjih. Za izvajanje prve uredbe sta bila določena dva pogodbenca uslužbenca Evropske agencije za okolje, da pomagata pri izvajanju sistema poročanja in pripravi sistemov za zagotavljanje kakovosti in nadzor kakovosti podatkov. V okviru izvajanja uredbe o certificiranju so za njeno posodobitev potrebni dodatni človeški viri s specifičnim poznavanjem orodja VECTO.
Zunanji sodelavci	Jih ni.

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.

[...]

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

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

odobritve 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								

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 ⁵²						
		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 prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

Uredba je pripravljena na tak način, da bo zagotovila popolno skladnost vseh proizvajalcev. Posledično se ne pričakuje, da bi se ustvarjali prihodki s premijami za presežne emisije, predvidenimi v členu 8. Vendar se bodo v primeru, da bodo ob izvajanju določb tega člena ustvarjeni prihodki, le-ti vključili v splošni proračun EU. Ocena učinka, ki je priložena predlogu, določa razpone morebitnih skupnih premij za presežne emisije, ki bi se lahko pričakovale v primeru neskladnosti.

Navedite metodo za izračun posledic za prihodke.

[...]

⁵²

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