



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 19.12.2007
COM(2007) 856 konč.

2007/0297 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil

(predložila Komisija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1) OZADJE PREDLOGA

- Razlogi za predlog in njegovi cilji

Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala.

Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES z dne 15. decembra 1993 o sklenitvi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja¹, od vseh pogodbenic zahteva, da oblikujejo in izvajajo nacionalne in, če je to primerno, regionalne programe z ukrepi za ublažitev sprememb podnebja. V zvezi s tem je Komisija januarja 2007 predlagala, da EU v okviru mednarodnih pogajanj uveljavlja cilj 30-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990) in da mora EU sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20-odstotno znižanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)². Ta cilj sta podprla Svet in Evropski parlament.

Ena od posledic teh zavez za vse države članice je, da morajo znatno zmanjšati emisije iz osebnih avtomobilov. Avtomobili so pomemben del vsakdanjega življenja številnih Evropejcev, avtomobilska industrija pa je pomemben vir zaposlovanja in rasti v mnogih regijah EU. Uporaba avtomobilov prav tako pomembno vpliva na spremembe podnebja. Približno 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida (CO₂), glavnega toplogrednega plina, v EU nastane zaradi uporabe osebnih avtomobilov. Napredek v tehnologiji motorjev vozil, zlasti glede učinkovitosti porabe goriv, je omogočil 12,4-odstotno izboljšanje učinkovitosti porabe goriv med letoma 1995 in 2004. Vendar je to izboljšanje nadomestilo zlasti povečanje povpraševanja po prevozu in večjih vozilih. EU je zmanjšala emisije toplogrednih plinov (GHG) za približno 5 % med letoma 1990 in 2004, zmanjšujejo se tudi emisije v sektorjih, ki niso transportni, medtem ko so se emisije CO₂ v cestnem prevozu povečale za 26 %. Kljub pomembnim izboljšavam v tehnologiji motorjev vozil, zlasti glede učinkovitosti porabe goriv, kar pomeni tudi zmanjšanje emisij CO₂, se je povečalo povpraševanje po prevozu in večjih vozilih, napredek pa je bil premajhen glede na cilj Skupnosti za povprečno emisijo 120g CO₂/km novega voznega parka.

Cilj tega predloga je določiti usklajena pravila za omejitev povprečnih emisij CO₂ na 130 g CO₂/km novega voznega parka v Skupnosti do leta 2012 in s tem zagotoviti ustrezno delovanje notranjega trga za osebne avtomobile. Brez te uskladitve bi tvegali, da bodo skušale države članice z enostranskimi ukrepi izboljševati učinkovitost porabe goriv v osebnih avtomobilih in zmanjševati emisije CO₂, kar bi vodilo v oslabitev notranjega trga. Omenjeni predlog je del celostnega pristopa, ki ga bodo dopolnili drugi ukrepi za zmanjšanje emisij za dodatnih 10 g CO₂/km, da se doseže cilj Skupnosti 120 g CO₂/km, ki ga predvideva Sporočilo COM(2007) 19.

¹ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

² COM(2007) 2.

Pomembno je sprejeti cilje Skupnosti za nove potniške avtomobile, da se prepreči razdrobljenost notranjega trga, ki bi jo povzročilo sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic. Cilji Skupnosti omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji. Pomembno je, da se pri določanju standardov emisij upoštevajo vplivi na trge in konkurenčnost proizvajalcev, pri čemer se spodbuja inovativnost in zmanjšuje poraba energije. Prav tako je pomembno, da se pri določanju tovrstnih standardov omogoči varno načrtovanje za proizvajalce vozil po vsej Evropi.

Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest.

- Splošno ozadje

Komisija je strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov prvič sprejela leta 1995. Ta strategija je temeljila na treh načelih: prostovoljni zavezi avtomobilske industrije k zmanjšanju emisij, izboljšanju obveščanja potrošnikov in promociji avtomobilov z učinkovito porabo goriv s pomočjo davčnih ukrepov. Leta 1998 je Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov sprejelo zavezo k zmanjšanju povprečnih emisij novih prodanih avtomobilov na 140 g CO₂/km do leta 2008, leta 1999 pa sta japonsko in korejsko združenje proizvajalcev avtomobilov sprejeli podobno zavezo k zmanjšanju povprečnih emisij novih prodanih avtomobilov na 140 g CO₂/km do leta 2009.

Komisija je 7. februarja 2007 sprejela dve vzporedni sporočili: sporočilo o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih tovornih vozil ter sporočilo o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju CARS 21 (v nadaljnjem besedilu „sporočili“). V sporočilih je poudarjeno, da cilj Skupnosti za povprečno emisijo 120 g CO₂/km novega voznega parka do leta 2012 brez dodatnih ukrepov ne bo dosežen, kljub napredku v smeri zastavljenega cilja 140 g CO₂/km za leto 2008/2009. Sporočilih sta torej predlagali sprejetje celostnega pristopa za doseg cilja Skupnosti ter napovedali, da se bo Komisija osredotočila na obvezno zmanjšanje emisij CO₂ za doseg cilja 130 g CO₂/km za povprečni novi vozni park z izboljšanjem tehnologije motorjev vozil in na dodatno zmanjšanje 10 g CO₂/km, ali na podobno količino, če bo to potrebno iz tehničnih razlogov, z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv, ter predlagala pravni okvir za doseg cilja Skupnosti.

V sporočilih je bilo poudarjeno, da mora pravni okvir za doseganje cilja povprečnega novega voznega parka zagotoviti konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov. Pravni okvir mora biti združljiv z doseganjem ciljev EU Kjotskega protokola.

Maja 2007 je Svet za konkurenčnost podprl „celostni pristop za zmanjšanje emisij CO₂ motornih vozil, kot ga je predlagala Komisija“ in poudaril, „da morajo vsi udeleženci

prispevati k zmanjšanju emisij, škodljivih za podnebje“ ter da „priložnost stroškovno učinkovitega pravnega okvira zagotavlja cenovno ugodno mobilnost in prispeva k ohranjanju globalne konkurenčnosti avtomobilske industrije“. Svet za okolje je junija 2007 „pozval Evropsko komisijo, naj čim prej in še pred koncem leta 2007 pripravi pravni okvir za zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov (...)“

Omenjeni sporočili Svetov, ki se jima je junija 2007 pridružil še Svet za promet, so pozvala „Komisijo, naj sestavi načrtovani okvir za doseg cilja povprečnih emisij CO₂ novih vozniških parkov, ki se prodajajo v EU, na podlagi temeljite ocene učinka in to na način, ki bo najbolj nepristranski glede konkurence ter socialno pravičen in trajosten. Omenjeni okvir mora zagotoviti, da si bodo proizvajalci kar najbolj prizadevali za okolju prijazno in cenovno ugodno proizvodnjo vozil.“

Evropski parlament je v sklepu, sprejetem 24. oktobra 2007, pozdravil načrt Komisije za predlog zakonskega okvira in predlagal sprejetje zavezujočih emisijskih ciljev od leta 2011 naprej, da bi povprečen novi vozniški park samo s tehničnimi izboljšavami vozil dosegel 125 g CO₂/km do leta 2015. Parlament je predlagal, da se cilji zmanjšanja določijo na osnovi mejne vrednosti okoljskega odtisa (kolotek pomnožen z medosno razdaljo). Parlament je tudi vztrajal, da se naredi še drugi korak do dolgoročnega cilja: povprečni novi vozniški park mora doseči 95 g CO₂/km do leta 2020 in, če je mogoče, 70 g CO₂/km do leta 2025, kar bo Komisija potrdila ali proučila najpozneje do leta 2016.

Vedenje potrošnikov vpliva na skupne vrednosti emisij iz osebnih avtomobilov. Potrošniki bi morali biti obveščeni o tem, ali novi osebni avtomobili dosegajo cilje zmanjšanja emisij. Komisija bo sprejela spremenjeni predlog za večjo učinkovitost Direktive 1999/94/ES o označevanju ekonomičnosti porabe goriva. Tudi obdavčitev osebnih vozil močno vpliva na odločitev potrošnikov za nakup. Diferencirani davki, ki bi spodbujali tržno uveljavitev avtomobilov z učinkovito porabo goriv in nizkimi emisijami CO₂, bi prispevali k lažjemu doseganju cilja Skupnosti. Komisija je predlagala Direktivo Sveta o obdavčitvi osebnih avtomobilov (COM(2005)61), ki bi omogočila to rešitev tako, da bi se davki razlikovali na osnovi emisij CO₂ iz vsakega avtomobila, pri čemer bi se delež davčnih prihodkov, povezanih s CO₂, povečal s 25 na 50 odstotkov.

Vmesni pregled bele knjige o skupni prometni politiki (COM(2006) 314) je ponovno potrdil cilje varstva okolja in zagotavljanja energetske varnosti ter poudaril emisije CO₂ kot enega od izzivov.

- Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog

Priporočilo Komisije 1999/125/ES o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov na spletni strani <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Priporočilo Komisije 2000/303/ES o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (KAMA) na spletni strani <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/en.pdf>.

Priporočilo Komisije 2000/304/ES o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (JAMA) na spletni strani <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.

Odločba št. 1753/2000/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavljanju sistema za spremljanje in nadzor povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov na spletni strani http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_en.pdf.

- **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Predlog je skladen s tremi stebri lizbonske strategije, ker morajo strožje zahteve pri emisijah CO₂ in učinkovitosti porabe goriv vzpodbuditi razvoj in uporabo novih okoljskih tehnologij, kar bi lahko povečalo število visoko kvalificiranih delovnih mest v Evropi ter izvoz tehnologije in vozil z visoko dodano vrednostjo na nastajajoče trge, kjer primanjkuje goriv.

Ukrepi tega predloga spodbujajo bolj trajnostno mobilnost in s tem pomembno prispevajo tudi k prenovljeni strategiji za trajnostni razvoj, ki jo je sprejel Evropski svet junija 2006. Bolj trajnostni prevoz bi omogočil lažje doseganje drugih ciljev trajnostnega razvoja. To razmerje je zlasti izrazito med prevozom, podnebnimi spremembami, javnim zdravstvom, ohranjanjem naravnih virov in uporabo energije.

2) POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

- **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašanih strani

V podporo prej omenjenih sporočil je Komisija v obdobju 2005–2006 organizirala prvi krog javnega posvetovanja na spletu. Hkrati je potekalo delo namenske delovne skupine, ustanovljene v okviru Evropskega programa za podnebne spremembe. Poleg tega je interesna skupina CARS 21 proučila vlogo okoljske politike in emisij CO₂ kot dela splošnega celostnega okvira politike za avtomobilski sektor.

Na podlagi omenjene dejavnosti so skupaj z zunanjo študijo raziskovanja mogočih ureditvenih načinov zmanjšanja CO₂ iz lahkih tovornih vozil potekala dodatna posvetovanja:

- Med 5. majem in 15. julijem 2007 je na spletu potekalo javno posvetovanje, ki je bilo namenjeno zbiranju mnenj vseh udeležencev in širše javnosti o izvedbi prenovljene strategije za emisije CO₂ in avtomobile.

- Za dopolnitev tega spletnega posvetovanja je Komisija 11. julija 2007 organizirala javno razpravo, kjer so imeli predstavniki interesnih skupin (avtomobilске industrije, dobaviteljev, nevladnih organizacij za okolje, socialnih partnerjev, potrošnikov), vključenih v prihodnjo zakonodajo, možnost predstavitve svojih mnenj.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Informacije, zbrane na posvetovanju interesnih skupin, so bile upoštrevane pri oblikovanju predlagane sheme. Podrobnosti o postopku so navedene v poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu.

Komisija je na spletnem posvetovanju med majem in julijem 2007 prejela 2390 odgovorov. Rezultati so dostopni na spletni strani

http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm, njihov povzetek pa je hkrati s celotnim poročilom o javni razpravi v prilogi k poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu.

- **Zbiranje in uporaba strokovnega znanja**

Zadevna znanstvena/strokovna področja

Izvedenska mnenja s področja (1) avtomobilske industrije, vključno s proizvajalci, in (2) modeliranja, ki so jih predložili zunanji svetovalci (za podrobnosti o referenčnih dokumentih in okoliščinah okvira za modeliranje glej Prilogo 1 k poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu).

Uporabljen metodologija

Modeliranje s formalnimi matematičnimi modeli in izračuni na osnovi statističnih podatkov.

Glavne organizacije/strokovnjaki, vključeni v posvetovanja

Nacionalni organi, industrijska združenja, trgovske organizacije, okoljske organizacije, organizacije za varstvo potrošnikov ter zunanji svetovalci.

Povzetek prejetih in uporabljenih mnenj

Mnenje zunanjega svetovalca je bilo uporabljeno pri oceni učinka različnih politik na dosego ciljev predloga. Te politike in njihovi učinki so opisani v poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu.

Sredstva za omogočanje javne dostopnosti strokovnih nasvetov

Študija za podporo ocene učinka bo z zgoraj omenjenimi deli dostopna na naslednjih spletnih straneh: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Ocena učinka**

Ocena učinka je proučila tri glavne možnosti:

enaka omejitev emisij CO₂, in sicer povprečna ciljna emisija 130 g CO₂/km, za povprečje novih vozniških parkov v letu 2012 za vsakega proizvajalca;

določitev linearne krivulje vrednosti CO₂ za določen avtomobil v okviru funkcije „koristnosti“ (masa ali odtis), da se doseže cilj 130 g CO₂/km za vsak nov osebni avtomobil do leta 2012;

zahtevati od proizvajalcev avtomobilov, da dosežejo določeno odstotno zmanjšanje emisij, ki bi bilo potrebno za dosego cilja 130 g CO₂/km do leta 2012 v primerjavi z letom 2006.

Za vse tri možnosti so predvideni mehanizmi prilagodljivosti, kot so povprečenje

voznega parka, združevanje in trgovanje med proizvajalci. Proučeni so bili različni mehanizmi skladnosti. Podrobno so bili proučeni tudi ekonomski, socialni in okoljski vplivi.

Podrobna ocena možnosti je določena v poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu in bo na voljo na naslednjih spletnih naslovih:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm in
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

• Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog je namenjen zagotavljanju ustreznega delovanja notranjega trga osebnih avtomobilov z določitvijo povprečnih specifičnih emisij novih osebnih avtomobilov v Skupnosti, ki od leta 2012 naprej ne bodo smele presegati 130 g CO₂/km.

Glavni vidiki tega predloga:

- Predlog se bo uporabljal za vozila M1 (osebni avtomobili).
- Predlog določa cilje za specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov glede na njihovo maso.
- Predlog določa obvezne cilje za specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov od leta 2012 naprej. Cilji bodo veljali za povprečne specifične emisije CO₂ v g/km za nove osebne avtomobile vsakega proizvajalca, registrirane v EU v vsakem koledarskem letu. Za doseganje svojih ciljev se lahko proizvajalci medsebojno združujejo. Če se bosta združila dva proizvajalca ali se bo združilo več proizvajalcev, bodo za potrebe ugotavljanja izpolnjevanja ciljev obravnavani kot en sam proizvajalec.
- Države članice bodo morale zbirati podatke o novih avtomobilih, registriranih na njihovem ozemlju, in jih posredovati Komisiji za potrebe ocene izpolnjevanja ciljev.
- Če proizvajalec ne bo uspel doseči zastavljenega cilja, bo moral plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. Premija se bo izračunala tako, da se bo število gramov CO₂/km, ki bodo presegali zastavljen cilj proizvajalca, pomnožilo s številom novo registriranih osebnih avtomobilov in kaznijo za presežne emisije za dano leto. Kazen za presežne emisije bo za emisije v letu 2012 znašala 20 EUR, v letu 2013 bo znašala 35 EUR, v letu 2014 60 EUR, v letu 2015 in vsakem naslednjem letu pa 95 EUR.
- Cilji, določeni z Uredbo, temeljijo na najboljšem znanju, ki je trenutno na voljo zlasti o verjetnem razvoju voznega parka med sedanjim časom in letom 2012 glede avtonomnega povečevanja teže.

• Pravna podlaga

Člen 95 Pogodbe ES je primerna pravna podlaga zaradi potrebe po zagotavljanju enakih možnosti za vse gospodarske akterje na notranjem trgu in visoke stopnje zdravstvene in okoljske zaščite.

- **Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če ta predlog ne spada v izključno pristojnost Skupnosti.

Države članice ne morejo zadostno doseči ciljev predloga zaradi spodaj navedenih razlogov:

preprečevanje pojavljanja meja na enotnem trgu, čezmejni značaj podnebnih sprememb in pomembne razlike v nacionalnih povprečnih specifičnih emisij CO₂ za nove osebne avtomobile: spremljanje in nadzorovanje povprečnih emisij CO₂ pri novih osebnih avtomobilih kažeta na to, da se nacionalne emisije novih vozniških parkov v državah članicah razlikujejo (v letu 2006 je imel povprečni novi avtomobil, prodan na Portugalskem, 144 g CO₂/km izpustov, enak avtomobil, prodan na Švedskem pa 187 g CO₂/km) in da zaradi tega države članice ne bi mogle izvajati nacionalnih ukrepov tako, da bi dosegle povprečje EU 130 g CO₂/km.

Ukrepi na ravni Skupnosti bodo prispevali k doseganju ciljev predloga iz naslednjih razlogov:

Usklajeno delovanje za zmanjšanje vpliva osebnih avtomobilov na podnebne spremembe se lahko najbolje doseže s sprejetjem zakonodaje na ravni Skupnosti. Sprejetje ciljev za emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov na ravni Skupnosti preprečuje razdrobljenost notranjega trga in proizvajalcem omogoča večjo prilagodljivost pri izvajanju zahtevanega zmanjšanja CO₂ v njihovih novih vozniških parkih v Skupnosti, zato proizvajalcem ni treba ustvariti posebnih strategij za doseganje posebnih nacionalnih ciljev za zmanjšanje emisij.

Zmanjšanje povprečnih emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov v Skupnosti je dolgoročen cilj Skupnosti, zato sta Svet in Evropski parlament pozvala Komisijo, naj o tej zadevi pripravi predlog za zakonodajo.

Obseg predloga je omejen na določitev cilja proizvajalcev za doseg povprečne emisije 130 g CO₂/km novega voznega parka ter ne predpisuje nobenih dodatnih ukrepov (oglaševalske zahteve, fiskalne spodbude), ki bi jih države članice lahko sprejele in ki bi lahko prispevali k skupnemu cilju zmanjšanja CO₂ iz osebnih avtomobilov, čeprav samo ti ukrepi ne bi bili dovolj za doseg cilja 130 g CO₂/km.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov:

Obsega le tiste ukrepe, ki so potrebni za zagotavljanje pravilnega delovanja notranjega trga in hkrati za visoko stopnjo varstva okolja.

Predlog je v skladu s skupnim ciljem EU za doseg ciljev EU iz Kjotskega protokola in določa konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja emisij, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov in preprečujejo

neupravičeno izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov.

Predlog bo temeljil na že obstoječi shemi za spremljanje in nadzorovanje, ki je bila predhodno pripravljena za to, da bi sledila izvajanju strategije za emisije CO₂ in avtomobile.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: uredba.

Druga sredstva ne bi bila primerna iz naslednjih razlogov:

Ta uredba izhaja iz neuspeha prostovoljnih obvez avtomobilske industrije, ki so se izkazale za neustrezne za doseganje nadaljnjega napredka v okviru spremenjene strategije za emisije CO₂ in avtomobile (pravni okvir, ki uveljavlja celostni pristop).

Primerni pravni instrument je uporaba uredbe, ker zagotavlja zahtevano skladnost, hkrati pa ne zahteva prenosa v zakonodajo držav članic. Cilj Skupnosti se uporablja na celotnem ozemlju Skupnosti. Zato je treba zagotoviti uporabo enotnega pristopa v vseh državah članicah. Tak pristop je potreben tudi zaradi preprečevanja izkrivljanja konkurence, ki bi lahko vplivalo na notranji trg.

4) PRORAČUNSKE POSLEDICE

Izvajanje sprejetega predloga bo zahtevalo vire na ravni EU za primerno spremljanje in nadzorovanje uspešnosti proizvajalcev pri doseganju ciljev za zmanjšanje emisij CO₂ ter po potrebi vire za upravljanje premij za presežne emisije, predvidenih v zakonodaji, kar bo vključeno v splošni proračun EU.

5) DODATNE INFORMACIJE

- **Razveljavitev veljavnih zakonskih določb**

Sprejetje predloga bo razveljavilo veljavno zakonodajo.

- **Klavzula o pregledu/reviziji/časovni omejitvi veljavnosti**

Predlog vključuje klavzulo o pregledu.

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt zadeva EGP in se mora zato razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije³,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe⁶,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Cilj te uredbe je določitev standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile, registrirane v Skupnosti, s čimer se bo zagotovilo ustrezno delovanje notranjega trga in izpolnil del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil.
- (2) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. Skupnost je v avtomobilskem sektorju vzpostavila dobro delujoč notranji trg, ki je postal trdna osnova za nemoteno trgovanje z avtomobilskimi proizvodi znotraj Skupnosti. Da bi preprečili različne zahteve v posameznih državah članicah, ohranili dosežke notranjega trga ter zagotovili prost pretok osebnih avtomobilov znotraj Skupnosti in hkrati visoko stopnjo varstva okolja je treba uskladiti cilje emisij CO₂.
- (3) Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES z dne 15. decembra 1993 o sklenitvi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja⁷, od vseh pogodbenic zahteva, da oblikujejo in izvajajo nacionalne in, če je to primerno, regionalne programe z ukrepi za ublažitev sprememb podnebja. Komisija je januarja

3 UL C [...], [...], str. [...].

4 UL C [...], [...], str. [...].

5 UL C [...], [...], str. [...].

6 UL C [...], [...], str. [...].

7 UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

2007 predlagala, da EU v okviru mednarodnih pogajanj uveljavlja cilj 30-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990) in da mora EU sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)⁸. Ta cilj sta podprla Svet in Evropski parlament.

- (4) Ena od posledic teh zavez za vse države članice je, da morajo znatno zmanjšati emisije iz osebnih avtomobilov. Da bi se emisije znatno zmanjšale, je treba politike in ukrepe izvajati na ravni države članice in Skupnosti v vseh sektorjih gospodarstva Skupnosti, ne le v industriji in energetiki. Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpušnih toplogrednih plinov v EU, vrednost emisij tega sektorja pa še naprej narašča. Če se bodo vplivi omenjenega sektorja na podnebne razmere še naprej povečevali, bodo izničili zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.
- (5) Pomembno je sprejeti cilje Skupnosti za nove potniške avtomobile, da se prepreči razdrobljenost notranjega trga, ki bi jo povzročilo sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic. Cilji Skupnosti omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij in zmanjševanje porabe energije.
- (6) Ta uredba temelji na uveljavljenem procesu merjenja ter spremljanja in nadzorovanja emisij CO₂ proizvajalcev vozil na evropski ravni v skladu z Odločbo 1753/2000/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 2000 o vzpostavljanju sistema za spremljanje in nadzor povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz novih osebnih vozil⁹ in pomembno je, da določanje zahtev za zmanjševanje emisij CO₂ povsod v Skupnosti še naprej omogoča predvidljivost in varnost načrtovanja za proizvajalce vozil za njihov celotni vozni park v Skupnosti.
- (7) Komisija je strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov prvič sprejela leta 1995¹⁰. Ta strategija je temeljila na treh načelih: prostovoljni zavezi avtomobilske industrije k zmanjšanju emisij, izboljšanju obveščanja potrošnikov in promociji avtomobilov z učinkovito porabo goriv s pomočjo davčnih ukrepov.
- (8) Leta 1998 je Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA) sprejelo zavezo k zmanjšanju povprečne emisije iz prodanih novih avtomobilov na 140 g CO₂/km do leta 2008, leta 1999 pa sta Japonsko združenje proizvajalcev avtomobilov (JAMA) in Korejsko združenje proizvajalcev avtomobilov (KAMA) sprejeli zavezo k zmanjšanju povprečne emisije iz prodanih novih avtomobilov na 140 g CO₂/km do leta 2009. Te zaveze so upoštevali Priporočilo Komisije 1999/125/ES z dne 5. februarja 1999 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov¹¹ (ACEA); Priporočilo Komisije 2000/303/ES z dne 13. aprila 2000 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov

8 COM(2007) 2.

9 UL L 202, 10.8.2000, str. 1.

10 COM(95) 689 konč.

11 C(1999) 107, UL L 40, 13.2.1999, str. 49.

(KAMA)¹² in Priporočilo Komisije 2000/303/ES z dne 13. aprila 2000 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (JAMA¹³).

- (9) Komisija je 7. februarja 2007 sprejela dve vzporedni sporočili: sporočilo o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil¹⁴ ter sporočilo o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju CARS 21¹⁵. V sporočilih je poudarjeno, da cilj Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012 brez dodatnih ukrepov ne bo dosežen, kljub napredku v smeri zastavljenega cilja 140 g CO₂/km za leto 2008/2009.
- (10) Komisija je v sporočilih predlagala celostni pristop, da bi se dosegel cilj Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012, in napovedala, da bo predlagala zakonski okvir za doseg cilja Skupnosti, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da bi se dosegel cilj 130 g CO₂/km za povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motorjev vozil. Skladno s pristopom na osnovi prostovoljnih zavez proizvajalcev ti predlogi zajemajo elemente, ki jih upošteva merjenje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) ter o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil¹⁶. Nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO₂/km ali podobno, če bo to tehnično potrebno, se bo doseglo z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv. Tudi vedenje potrošnikov vpliva na skupne vrednosti emisij iz osebnih avtomobilov, zato bi morali biti kupci obveščeni o tem, ali novi osebni avtomobili dosegajo cilje iz te uredbe.
- (11) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnega novega voznega parka mora zagotoviti konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov. Pravni okvir mora biti skladen s splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja EU in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi inštrumenti, kot so raznoliki davki na avtomobile in energijo.
- (12) Da bi ohranili raznolikost avtomobilskega trga in njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, morajo biti cilji CO₂ za osebne avtomobile določeni linearno v povezavi z uporabnostjo avtomobilov. Najlažje bi to uporabnost opisali z maso, saj so podatki o njej že na voljo, masa pa je tudi kazalec, ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ter oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev. Kljub vsemu je treba zbirati podatke o nadomestnem kazalcu uporabnosti – odtisu (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da se omogočijo lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temelji na uporabnosti. Pri določanju ciljev je treba upoštevati predvideni razvoj mase novih osebnih avtomobilov do leta 2012 in preprečiti možne poskuse povečanja mase vozil zgolj z namenom izkoriščanja ugodnosti, ki izhajajo iz posledično višjega cilja zmanjšanja emisij CO₂. Zato je treba pri opredelitvi ciljev za leto 2012 upoštevati možnost prihodnjega samodejnega povečevanja teže vozil proizvajalcev, ki prodajajo na trgu EU. Diferenciacija ciljev

12 C(2000) 803, UL L 100, 20.4.2000, str. 55.

13 C(2000) 801, UL L 100, 20.4.2000, str. 57.

14 COM(2007) 19 konč.

15 COM(2007) 22 konč.

16 UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

mora spodbuditi zmanjšanje emisij v vseh kategorijah avtomobilov, zlasti pa je vrednost zmanjšanja lahko večja pri težjih avtomobilih.

- (13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest.
- (14) Da se zagotovi skladnost s pristopom v okviru strategije Komisije za emisije CO₂ in avtomobile, zlasti v zvezi s prostovoljnimi zavezami združenj proizvajalcev, morajo cilji veljati za nove osebne avtomobile, ki so prvič registrirani v Skupnosti in ki prej niso bili registrirani zunaj nje, razen za omejeno obdobje, da se preprečijo zlorabe.
- (15) Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila¹⁷, vzpostavlja usklajen okvir z administrativnimi določbami in splošnimi tehničnimi zahtevami za odobritev vseh novih vozil, ki jih zajema. Organ, ki je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, mora biti isti kot organ, ki je odgovoren za vse vidike procesa homologacije v skladu z navedeno uredbo in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje.
- (16) Vozila za posebne namene, za katera veljajo posebne zahteve za homologacijo, vključno z vozili, ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidnim osebam, je treba izključiti iz področja uporabe te uredbe.
- (17) Proizvajalci morajo imeti pravico izbire načina dosege ciljev iz te uredbe ter možnost, da omejitev povprečnih vrednosti emisij CO₂ uporabljajo za celoten novi vozni park in ne za vsak posamezen avtomobil. Proizvajalci morajo torej zagotoviti, da povprečje specifičnih emisij vseh novih avtomobilov, registriranih v Skupnosti in za katere so odgovorni ti proizvajalci, ne presega povprečja emisijskih ciljev za omenjene avtomobile.
- (18) Da bi bili proizvajalci bolj prilagodljivi, se za dosego ciljev iz tega predloga lahko združujejo na odprti, transparentni in nediskriminatorni osnovi za namene skupnega doseganja ciljev iz tega predloga. Sporazum o združevanju sme trajati največ pet let, vendar se lahko obnovi. Kjer se proizvajalci združijo, se šteje, da so dosegli zastavljene cilje iz te uredbe, če povprečna vrednost emisij vozil združenih proizvajalcev ne presega zastavljene vrednosti emisij za to združitev.
- (19) Potreben je trden mehanizem skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.
- (20) Specifične emisije ogljikovega dioksida iz novih osebnih avtomobilov se merijo na usklajeni osnovi Skupnosti v skladu z metodologijo, določeno z Uredbo (ES) št. 715/2007. Da se zmanjša upravno breme sheme, je treba skladnost z omenjeno shemo ugotavljati s podatki o registraciji novih avtomobilov v Skupnosti, ki jih zbirajo države članice in jih posredujejo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, morajo biti pravila za zbiranje in posredovanje teh podatkov čim bolj usklajena.

17 UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

- (21) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati potrdilo o skladnosti, ki mora biti priloženo vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega avtomobila le, če mu je priloženo veljavno potrdilo o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, morajo biti skladni s potrdilom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila.
- (22) Skladnost proizvajalcev s cilji iz te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo je treba oblikovati glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. S časom jo je treba postopoma zviševati. Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov, mora odražati tehnološke stroške. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v proračunu Evropske unije.
- (23) Ta uredba ne sme posegati v popolno uporabo pravil Skupnosti o konkurenci.
- (24) Glede na prednost, ki neločljivo pripada zmanjševanju emisij CO₂, je treba izvajanje te uredbe na ravni Skupnosti podpreti z obstoječim finančnim instrumentom za okolje (LIFE+) v skladu s pravili in pogoji, ki veljajo za Uredbo (ES) št. 614/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. maja 2007 o finančnem instrumentu za okolje (LIFE+)¹⁸.
- (25) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹⁹.
- (26) Komisija bi morala dobiti pooblastilo zlasti za spreminjanje zahtev za spremljanje in nadzorovanje ter poročanje glede na izkušnje, ki izhajajo iz izvajanja te uredbe, za vzpostavitev metod za zbiranje premij za presežne emisije ter za sprejetje podrobnih določb glede izboljšanja posebnega odstopanja za male neodvisne proizvajalce. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe ali njeni dopolnitvi z dodajanjem novih nebistvenih določb, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (27) Odločbo 1753/2000/ES bi bilo treba razveljaviti zaradi poenostavitve in pravne jasnosti.
- (28) Ker države članice same ne morejo doseči ciljev predlaganih ukrepov, ampak jih je mogoče zaradi obsega in učinkov predlaganih ukrepov bolje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je navedeno v členu 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev.

¹⁸ UL L 149, 9.6.2007, str. 1.

¹⁹ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1 **Vsebina in cilji**

Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja EU, da bi emisije CO₂ povprečnega novega voznega parka znižali na 120 g CO₂/km. Uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO₂ za nove osebne avtomobile na 130 g CO₂/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g/km kot del celostnega pristopa Skupnosti.

Člen 2 **Področje uporabe**

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije M₁, kot je določeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 („osebni avtomobili“), ki so prvič registrirana v Skupnosti in zunaj nje niso bila predhodno registrirana („novi osebni avtomobili“).
2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Skupnosti manj kot tri mesece pred registracijo v Skupnosti.
3. Ne uporablja se za vozila za posebne namene, kot so določena v odstavku 5 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

Člen 3 **Opredelitve**

1. V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
 - (a) „povprečne specifične emisije CO₂“ glede na proizvajalca pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂ za vse nove osebne avtomobile tega proizvajalca;
 - (b) „certifikat o skladnosti“ pomeni certifikat iz člena 18 Direktive 2007/46/ES;²⁰
 - (c) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka homologacije ES v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
 - (d) „masa“ pomeni maso avtomobila z nadgradnjo, pripravljenega za vožnjo, kakor je navedena v potrdilu o skladnosti in določena v oddelku 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;

²⁰ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

- (e) „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije osebnega avtomobila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v potrdilu o skladnosti;
 - (f) „cilj specifičnih emisij“ glede na proizvajalca pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂, dovoljenih v skladu s Prilogo I za vsak nov osebni avtomobil tega proizvajalca, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, specifične emisije CO₂, dovoljene v skladu z navedenim odstopanjem.
2. Za namene te uredbe se šteje, da so proizvajalci povezani, če se združijo v povezana podjetja. „Povezana podjetja“ pomenijo:
- (a) podjetja, v katerih ima pogodbenica sporazuma med enim ali več podjetji, neposredno ali posredno:
 - (i) pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic; ali
 - (ii) pooblastilo za imenovanje več kakor polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje; ali
 - (iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;
 - (b) podjetja, ki imajo nad pogodbenico takšnega sporazuma neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštete pod točko (a);
 - (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštete pod točko (a);
 - (d) podjetja, v katerih ima pogodbenica takšnega sporazuma, skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c), ali v katerih imajo dve ali več navedenih podjetij skupaj pravice ali pooblastila, naštete pod točko (a);
 - (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz (a) skupaj:
 - (i) pogodbenice takšnega sporazuma ali njihova ustrezna povezana podjetja iz točk (a) do (d); ali
 - (ii) ena ali več pogodbenic takšnega sporazuma ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.

Člen 4

Cilji specifičnih emisij

Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in za vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO₂ ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, v skladu z navedenim odstopanjem.

Člen 5 **Združevanje**

1. Proizvajalci z izjemo proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom 9, se lahko združujejo za namene doseganja svojih ciljev iz člena 4.
2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se združujejo emisije. Proizvajalci, ki se združijo v skupino, Komisiji predložijo naslednje podatke:
 - (f) imena proizvajalcev, ki se združujejo;
 - (g) imenovanje enega izmed združenih proizvajalcev za vodjo skupine, ki bo kontaktna točka skupine in odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži proizvajalcem iz združitve v skladu s členom 7; ter
 - (h) predložitev dokazov, da bo vodja skupine sposoben izpolnjevati obveze iz točke (b).
3. Če vodja skupine ne ustreza zahtevam iz točke (c) odstavka 2, Komisija o tem obvesti proizvajalce.
4. Proizvajalci, združeni v skupino, Komisijo skupno obveščajo o možnih spremembah vodje skupine ali njegovega finančnega statusa, če ta vpliva na njegovo sposobnost izpolnjevanja zahtev iz točke (c) odstavka 2, kakršnih koli spremembah članstva v skupini ali razpustitvi skupine.
5. Proizvajalci se lahko združujejo v skupine, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 81 in 82 Pogodbe ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, transparentno in nediskriminatorno sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v skupini. Brez omejevanja splošne veljavnosti pravil o konkurenci v EU za takšne skupine, vsi člani skupine zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporabljajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:
 - (i) povprečne specifične emisije CO₂;
 - (ii) cilj specifičnih emisij;
 - (iii) skupno število registriranih vozil.
6. Odstavek 5 ne velja za skupine, v katerih so vsi združeni proizvajalci povezana podjetja.
7. Proizvajalci, združeni v skupino, za katero predložijo podatke Komisiji, se za namene te uredbe obravnavajo kot en proizvajalec, razen v primeru, da se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3.

Člen 6

Spremljanje in nadzorovanje ter posredovanje podatkov o povprečnih emisijah

1. Za leto, ki se začne 1. januarja 2010, in vsako naslednje leto vsaka država članica beleži podatke, določene v delu A priloge II, za vsak nov osebni avtomobil, registriran na njenem ozemlju.
2. Do 28. februarja 2011 in v vsakem naslednjem letu država članica določi informacije, našteje v delu B priloge II, glede na predhodno koledarsko leto, ter jih posreduje Komisiji. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v Delu C Priloge II.
3. Na zahtevo Komisije država članica posreduje tudi popolne podatke, zbrane v skladu z odstavkom 1.
4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do 30. junija 2011 in v vsakem naslednjem letu za vsakega proizvajalca začasno izračuna:
 - (i) povprečne specifične emisije CO₂ v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu;
 - (j) cilj specifičnih emisij CO₂ v predhodnem koledarskem letu; ter
 - (k) razliko med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu ter njegov cilj specifičnih emisij za tekoče leto.

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

Register je javno dostopen.

5. Proizvajalci lahko v dveh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz četrtega odstavka te uredbe obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do 30. septembra potrdi ali spremeni in potrdi začasne izračune iz četrtega odstavka te uredbe.

6. Če se na podlagi izračuna iz petega odstavka glede na leti 2010 ali 2011 Komisiji zazdi, da je proizvajalec s svojimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ za navedeno leto presegel svoj cilj specifičnih emisij, ga Komisija o tem obvesti.
7. Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju in nadzoru v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo Komisijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.
8. Komisija lahko sprejme podrobna pravila za spremljanje in nadzorovanje ter posredovanje podatkov iz tega člena in za uporabo Priloge II v skladu s postopkom, navedenim v členu 12(2).

Komisija lahko Prilogo II spremeni glede na izkušnje pri izvajanju te uredbe. Navedeni ukrepi za spremembo nebitvenih določb te uredbe se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).

Člen 7

Premija za presežne emisije

1. Za vsako koledarsko leto od 2012 naprej, v katerem bodo povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegle cilj specifičnih emisij, ki bodo zanj veljale za navedeno leto, bo Komisija proizvajalcu ali, če gre za skupino, vodji skupine naložila plačilo premije za presežne emisije.
2. Premija za presežne emisije iz prvega odstavka se izračunava z uporabo naslednje formule:

presežne emisije x število osebnih avtomobilov x premija za presežne emisije, predpisana v odstavku 3.

Kjer:

„presežne emisije“ pomeni pozitivno število gramov na kilometer, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu; in

„število novih osebnih avtomobilov“ pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov, ki so bila tisto leto registrirana.
3. Premija za presežne emisije znaša:
 - (l) 20 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2012;
 - (m) 35 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2013;
 - (n) 60 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2014; ter
 - (o) 95 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2015 in naslednjih koledarskih letih.
4. Komisija vzpostavi metode za zbiranje premij za presežne emisije iz prvega odstavka.

Navedeni ukrepi za spremembo nebitvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).
5. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v proračunu Evropske unije.

Člen 8
Objava učinkovitosti proizvajalcev

1. Do 31. oktobra 2011 in za vsako naslednje leto Komisija objavi seznam, v katerem je za vsakega proizvajalca opredeljeno naslednje:
 - (p) njegov cilj specifičnih emisij CO₂ za predhodno koledarsko leto;
 - (q) njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
 - (r) razlika med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu ter njegov cilj specifičnih emisij v tekočem letu; ter
 - (s) povprečne specifične emisije CO₂ za vse nove osebne avtomobile v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu.
2. Od 31. oktobra 2013 objavljeni seznam iz prvega odstavka navaja tudi proizvajalčevo (ne)upoštevanje zahtev iz člena 4 glede na predhodno koledarsko leto.

Člen 9
Posebno odstopanje za samostojne male proizvajalce

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki:
 - (t) je odgovoren za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; ter
 - (u) ni povezan z drugimi proizvajalci.
2. Prošnja za odstopanje v skladu z odstavkom 1 lahko velja za največ pet koledarskih let. Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:
 - (v) ime proizvajalca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;
 - (w) dokazilo o upravičenosti proizvajalca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;
 - (x) podrobne podatke o osebnih avtomobilih, ki se proizvajajo, vključno z maso in specifičnimi emisijami CO₂ teh osebnih avtomobilov; ter
 - (y) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevim potencialom za zmanjševanje emisij, vključno s tehnološkim potencialom za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂.
3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do posebnega odstopanja na podlagi odstavka 1 in če meni, da je cilj zmanjšanja povprečnih specifičnih emisij CO₂, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovim potencialom za zmanjšanje emisij, vključno s tehnološkim potencialom za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, Komisija proizvajalcu odobri posebno odstopanje. Odstopanje začne veljati 1. januarja naslednjega leta po vloženi prošnji.

4. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o kakršni koli spremembi, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njegovo upravičenost do odstopanja.
5. Če Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 4 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajalca.
6. Če Komisija meni, da proizvajalec ne izvaja programa za zmanjšanje emisij, ki ga je predložil v prošnji, lahko odstopanje razveljavi.
7. Komisija lahko sprejme podrobne določbe za izvajanje odstavkov (1) do (6), vključno z obrazložitvijo meril za upravičenost do posebnega odstopanja, vsebino prošenj ter vsebino in načinom ocenjevanja programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.

Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).

Člen 10

Pregled in poročanje

1. Leta 2010 bo Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložila poročilo o pregledu napredka pri izvajanju celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil.
2. Leta 2010 bo Komisija na podlagi podatkov, sporočenih v skladu z Odločbo 1753/2000/ES, ocenila, ali je bila sprememba mase novih osebnih avtomobilov v letih med 2006 in 2009 večja ali manjša od 0.

Če se bo masa novih osebnih avtomobilov spremenila, se podatek o samodejnem povečanju mase vozil iz Priloge I spremeni tako, da se nadomesti s povprečjem letnih sprememb mase v koledarskih letih 2006–2009.

Takšna sprememba, namenjena spremembi nebistvenih elementov te uredbe, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom z nadzorom iz člena 12(3).

3. Komisija pregleda tehnološki razvoj z namenom, da se po potrebi spremenijo določbe Uredbe ES št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil.

Člen 11

Obveščanje potrošnikov

Od 1. januarja 2010 bodo proizvajalci zagotovili, da bodo oznake, plakati ali promocijski prospekti in gradivo iz členov 3, 5 in 6 Direktive 1999/94/ES vsebovali informacije o tem, v kolikšni meri se specifične emisije CO₂ za osebni avtomobil, ki je na prodaj, razlikujejo od cilja specifičnih emisij za ta osebni avtomobil iz Priloge I.

Člen 12
Odbor

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 8 Odločbe 93/389/EGS.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb iz člena 8 Sklepa.

Člen 13
Financiranje Skupnosti

Izvajanje te uredbe na ravni Skupnosti se podpre z obstoječim finančnim instrumentom za okolje (LIFE+) v skladu s pravili in pogoji, ki veljajo za Uredbo (ES) št. 614/2007.

Člen 14
Razveljavitev

Odločba št. 1753/2000/ES se s 1. januarjem 2010 razveljavi.

Vendar pa členi 4, 9 in 10 navedene odločbe še naprej veljajo, dokler Komisija Evropskemu parlamentu ne predloži poročila s podatki o spremljanju in nadzorovanju za koledarsko leto 2009.

Člen 15
Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati tretji 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
[...]

PRILOGA I
CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ CO₂

4. Za vsak na novo registriran osebni avtomobil se dovoljena količina specifičnih emisij CO₂, merjena v gramih na kilometer, določi po naslednji formuli:

$$\text{Dovoljena količina specifičnih emisij CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Samodejno povečanje mase (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

5. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v koledarskem letu izračuna kot povprečje dovoljenih specifičnih emisij iz vsakega novega osebnega avtomobila, ki ga je proizvedel v navedenem koledarskem letu.

PRILOGA II
SPREMLJANJE IN NADZOROVANJE TER POSREDOVANJE PODATKOV O
EMISIJAH

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

1. V letu, ki se začne 1. januarja 2010, in vsakem naslednjem letu vsaka država članica za vsak nov osebni avtomobil, ki ga registrira na svojem ozemlju, beleži naslednje podatke:
 - (z) proizvajalec;
 - (aa) tip, varianta in različica;
 - (bb) specifične emisije CO₂ (v g/km);
 - (cc) masa (v kg)
 - (dd) medosna razdalja (v mm); ter
 - (ee) kolotek (v mm).
2. Podrobnosti iz odstavka 1 izhajajo iz potrdila o skladnosti za zadevni osebni avtomobil. Če sta v potrdilu o skladnosti navedeni tako najmanjša kot tudi največja masa osebnega vozila, države članice za namene te uredbe uporabijo le podatek o največji masi.
3. V letu, ki se začne 1. januarja 2010, in vsakem naslednjem letu države članice v skladu s postopki iz Dela B za vsakega proizvajalca določijo:
 - (a) skupno število novih osebnih avtomobilov, registriranih na njihovem ozemlju;
 - (b) povprečje specifičnih emisij CO₂, kot je določeno v odstavku 7 Dela B te priloge;
 - (c) povprečno maso, kot je določeno v odstavku 8 Dela B te priloge;
 - (d) za vsako različico vsake verzije vsakega tipa novega osebnega vozila:
 - (i) skupno število novih osebnih vozil, registriranih na njihovem ozemlju, kot je določeno v odstavku 7 Dela B te priloge;
 - (ii) specifične emisije CO₂;
 - (iii) maso;
 - (iv) odtis avtomobila, kot je določeno v odstavku 9 Dela B te priloge.

DEL B – Metodologija za določanje podatkov o spremljanju in nadzorovanju emisij CO za nova osebna vozila

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

Skupno število registriranih novih osebnih vozil (N).

2. Države članice določijo število novih osebnih avtomobilov, registriranih na njihovem ozemlju v zadevnem letu spremljanja (N).

Povprečje specifičnih emisij CO₂ novih osebnih avtomobilov (S_{ave})

3. Povprečje specifičnih emisij CO₂ novih osebnih vozil, registriranih na ozemlju držav članic v letu spremljanja (S_{ave}), se izračuna tako, da se vsota specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih osebnih avtomobilov (S) deli s številom novih osebnih avtomobilov (N).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

Povprečna masa novih osebnih avtomobilov

Povprečna masa vseh novih osebnih avtomobilov, registriranih na ozemlju držav članic v letu spremljanja (M_{ave}), se izračuna tako, da se vsota mas vseh novih osebnih avtomobilov (M) deli s številom novih osebnih avtomobilov (N).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

Porazdelitev po različicah novih osebnih avtomobilov

1. Za vsako različico vsake verzije vsakega tipa novega osebnega avtomobila se zabeleži število na novo registriranih osebnih avtomobilov, masa vozil, specifične emisije CO₂ in odtis avtomobila.

Odtis

Odtis avtomobila se izračuna tako, da se medosna razdalja pomnoži s kolotekom avtomobila.

DEL C – Oblika za prenos podatkov

1. Države članice za vsakega proizvajalca vsako leto predložijo podatke iz odstavka 3 Dela A v naslednjih oblikah:

– *Zbirni podatki:*

Leto:				
Proizvajalec	Skupno število registriranih novih osebnih vozil	Povprečje specifičnih emisij CO ₂ (v g/km)	Povpreč na masa (v kg)	Povprečni odtis (v m ²)
(Proizvajalec 1)	...	...	...	...
(Proizvajalec 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Skupaj (vsi proizvajalci)	...	...	...	...

– *Podrobni podatki na ravni proizvajalca:*

Leto	Proizvajalec	Tip avtomob ila	Različica	Varianta	Znam ka	Trgovsko ime	Skupaj (nove registra cije)	Specifičn e emisije CO ₂ (v g/km)	Masa (v kg)	Odtis (v m ²)
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime različice 1)	(ime variante 1)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime različice 1)	(ime variante 2)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime različice 2)	(ime variante 1)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime različice 2)	(ime variante 2)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime različice 1)	(ime variante 1)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime različice 1)	(ime variante 2)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime različice 2)	(ime variante 1)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime različice 2)	(ime variante 2)	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)			...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)			...	...	...	...	...	...	...

Leto 1	(Ime proizvajalca 1)			...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

ZAKONODAJNI FINANČNI IZKAZ

1. NASLOV PREDLOGA:

Predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov

2. OKVIR ABM/ABB:

Zadevno(-a) področje(-a) in povezana(-e) dejavnost(-i):

0703 – Izvajanje okoljske politike

3. PRORAČUNSKE VRSTICE

3.1. Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice BA)) z navedbo imena postavke:

07 01 04 01: LIFE+ (Finančni instrument za okolje – 2007 do 2013) – Odhodki za upravno poslovanje – Razdelek 2

07 03 07: LIFE+ (Finančni instrument za okolje – 2007 do 2013) – Razdelek 2

3.2. Trajanje ukrepa in finančnega vpliva:

Pričakuje se, da bo ukrep (Uredba Evropskega parlamenta in Sveta za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov) začel veljati leta 2010. Za obdobje 2010–2013 se bodo odhodki iz poslovanja pokrili iz finančnega instrumenta LIFE+.

3.3. Značilnosti proračuna:

Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi
07 01 04 01	neobvezni	nedif. ²¹	NE	NE	DA	Št. 2
07 03 07	neobvezni	dif./	NE	NE	DA	Št. 2

²¹ Nediferencirana sredstva, v nadaljnjem besedilu NS.

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1. Finančna sredstva

4.1.1. Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozne je	Skupaj
----------------	---------	--	------	------	------	------	------	---------------------------	--------

Odhodki iz poslovanja²²

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Odobritve plačil (OP)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije²³

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--------------------------------	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Odobritve plačil		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije²⁴

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Upravni stroški, ki jih referenčni znesek ne krije, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Predvideni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

²³ Odhodki iz člena xx 01 04 naslova xx.

²⁴ Odhodki iz poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 ali xx 01 05.

Podrobnosti o sofinanciranju

Če so države članice ali drugi organi (treba jih je navesti) vključeni v sofinanciranje, se v spodnjo razpredelnico vpiše predvidena raven tega sofinanciranja (lahko se dodajo vrstice, če ukrep sofinancirajo različni organi):

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 in pozne je	Skupaj
.....	f							
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Skladnost s finančnim načrtovanjem

- ☒ Predlog je skladen s sedanjim finančnim načrtovanjem do leta 2013.
- ☐ Predlog bo zahteval ponovno načrtovanje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.
- ☐ Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma²⁵ (tj. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3. Finančni vpliv na prihodke

- ☒ Predlog nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

v mio EUR (na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki	Pred ukrepi m [Leto n-1]	Stanje po ukrepu					
			[Leto n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26
	a) Prihodki, izraženi absolutno							
	b) Sprememba v prihodkih	Δ						

Uredba je zasnovana tako, da bo zagotovila največjo možno skladnost z vsemi proizvajalci, zato se pričakuje, da zaradi premij za presežne emisije, predvidene v skladu s členom 7, ne bodo nastali prihodki. Če pa pri izvajanju določb tega člena kljub vsemu nastanejo prihodki,

²⁵ Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

²⁶ Po potrebi, tj. če ukrep traja več kot 6 let, se dodajo stolpci.

se ti vključijo v splošni proračun EU. V oceni učinka, ki je priložena predlogu, je naveden razpon možnih skupnih premij za presežne emisije, ki jih je treba plačati v primeru neizpolnjevanja obveznosti.

4.2. EPDČ za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti v točki 8.2.1.

Letne potrebe	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in poznej e
Število potrebnih človeških virov SKUPAJ	3	3	3	5	5	5

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

5.1. Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno kriti

Splošni cilj tega predloga je omejitev povprečnih emisij novega voznega parka na 130 g CO₂/km do leta 2012. Ta cilj je del celostnega pristopa, ki ga bodo dopolnili drugi ukrepi za zmanjšanje emisij za dodatnih 10 g CO₂/km, da se doseže cilj Skupnosti 120 g CO₂/km, predviden v Sporočilu Komisije o prenovljeni strategiji za emisije CO₂ in avtomobile z dne 7. februarja 2007 (COM(2007) 19).

5.2. Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti, skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti in možne sinergije

Zmanjšanje povprečnih emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov v Skupnosti je dolgoletni cilj Skupnosti, zato sta Svet in Evropski parlament pozvala Komisijo, naj v zvezi s tem pripravi zakonodajni predlog. Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predlaganih ukrepov zaradi potrebe po preprečevanju omejitev na enotnem trgu, čezmejnega značaja podnebnih sprememb in pomembnih razlik v nacionalnih povprečnih specifičnih emisij CO₂ za nove osebne avtomobile. Poleg tega bo sprejetje ciljev za emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov na ravni Skupnosti proizvajalcem omogočilo večjo prilagodljivost pri izvajanju zahtevanega zmanjšanja CO₂ v njihovih novih vozniških parkih v Skupnosti, zato ne bodo potrebovali posebnih strategij za doseganje posebnih nacionalnih ciljev za zmanjšanje emisij.

5.3. Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

Predlog je usmerjen k doseganju naslednjih splošnih ciljev politike:

- zagotavljanje visoke stopnje okoljske zaščite v Evropski uniji in prispevanje k doseganju ciljev EU iz Kjotskega protokola,
- izboljšanje zanesljivosti oskrbe z energijo v EU,

- krepitev konkurenčnosti evropske avtomobilske industrije in spodbujanje raziskav tehnologij za učinkovitejšo porabo goriv.

Cilj predloga je zlasti zmanjšati učinke podnebnih sprememb in izboljšati učinkovitost porabe goriv osebnih avtomobilov, tako da se doseže cilj povprečne vrednosti emisij 130 g CO₂/km za novo prodane avtomobile. Ta povprečna vrednost emisij bo kazalnik, po katerem se bo ocenjevalo izvajanje predloga.

5.4. Metoda izvedbe (okvirno)

☒ ***Centralizirano upravljanje***

☒ neposredno Komisija

☐ posredno s prenosom na:

☐ izvajalske agencije

☐ organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v členu 185 finančne uredbe

☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve

☐ ***Deljeno ali decentralizirano upravljanje***

☐ z državami članicami

☐ s tretjimi državami

☐ ***Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)***

Opombe:

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

6.1. Sistem nadzora

Predlog bo temeljil na že obstoječi shemi nadzora, ki je bila predhodno oblikovana za to, da bi se z njo spremljalo izvajanje strategije za emisije CO₂ in avtomobile. Temelji na podatkih, ki jih države članice sporočajo Komisiji o registracijah novih avtomobilov in njihovih značilnostih, vključno s specifičnimi emisijami CO₂.

Komisija z namenom izvajanja Direktive podpiše pogodbe, ki so osnova za nadzor in finančno kontrolo s strani Komisije (ali katerega koli predstavnika, ki ga Komisija za to pooblasti) ter za revizije s strani Računskega sodišča, po potrebi na kraju samem.

6.2. Vrednotenje

6.2.1. Predhodno vrednotenje

Glej oceno učinka, ki je priložena temu predlogu kot delovni dokument služb Komisije. Učinki vseh predlaganih ukrepov so bili ocenjeni z ekonomskega, družbenega in okoljskega vidika.

6.2.2. Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem vrednotenju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj)

6.2.3. Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja

Ukrep se pregleda v skladu s členom 10.

7. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

Celovita uporaba standardov za notranji nadzor št. 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 in načel Uredbe Sveta (ES, Euratom) št. 1605/2002 o finančni uredbi, ki se uporablja za splošni proračun Evropskih skupnosti.

Komisija zagotovi, da se ob izvajanju ukrepov, ki se financirajo na podlagi tega predloga, zaščitijo finančni interesi Skupnosti z uporabo preventivnih ukrepov proti goljufiji, korupciji in vsem drugim nezakonitim dejavnostim, z izvajanjem učinkovitih pregledov in izterjavo neutemeljeno plačanih zneskov, v primeru odkritja nepravilnosti pa z učinkovitimi, sorazmernimi in odvračilnimi kaznimi v skladu z uredbama Sveta (ES, Euratom) št. 2988/95 in (Euratom, ES) št. 2185/96 ter Uredbo (ES) št. 1073/1999 Evropskega parlamenta in Sveta.

Za preprečevanje goljufij pri izvajanju člena 7 je na podlagi člena 6 in z njim povezane Priloge II predviden trden sistem spremljanja in nadzorovanja ter poročanja. Poleg tega je v odstavku 8 člena 6 določeno, da lahko Komisija sprejme smernice za spremljanje in nadzorovanje ter poročanje, ki jih bodo morale države članice spoštovati.

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja

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

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	Leto 2010		Leto 2011		Leto 2012		Leto 2013		Leto 2014		Leto 2015 in pozneje		SKUPAJ	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
OPERATIVNI CILJ št. 1 – izvajanje sistema za spremljanje in nadzorovanje ter poročanje																
Ukrep 1 – zbiranje in analiza podatkov																
Pregled sprememb mase novih potniških avtomobilov (člen 10)	študija	0,20	1	0,200											1	0,20
Zbiranje in analiza prejetih podatkov – centralni register podatkov	sistem storitev in informacijske tehnologije	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
STROŠKI SKUPAJ				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Upravni odhodki

8.2.1. Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebe, potrebno za upravljanje ukrepa – obstoječi in/ali dodatni človeški viri (število delovnih mest/EPDČ)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Uradniki ali začasno osebje ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Osebe, financirano ²⁸ iz člena XX 01 02							
Drugo osebje ²⁹ , financirano iz člena XX 01 04/05							
SKUPAJ		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa

V prvih letih (2010–2012) bodo glavne naloge, ki izhajajo iz ukrepa, povezane z okrepitvijo sheme spremljanja in nadzorovanja z zagotavljanjem smernic državam članicam ter nadgradnjo prejšnjih dejavnosti spremljanja in nadzorovanja s strani držav članic, določenih z Odločbo 1753/2000/ES (ki se z Uredbo razveljavi). Poleg zagotavljanja smernic na področju spremljanja in nadzorovanja bo morala Komisija voditi osrednji register sporočenih podatkov, obveščati proizvajalce avtomobilov o podatkih, ki jih zadevajo, glede na sporočila držav članic, javno objavljati podatke in od leta 2011 naprej objavljati letna poročila o spremljanju in nadzorovanju. Od leta 2013 naprej bo treba zagotoviti tudi zbiranje premij za presežne emisije v primeru neizpolnjevanja obveznosti.

8.2.3. Človeški viri – viri delovnih mest (po kadrovskih predpisih)

- ☐ Delovna mesta, trenutno dodeljena za upravljanje programa, ki se nadomesti ali podaljša
- ☐ Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena pri izvajanju LSP/PPP za leto n
- ☐ Delovna mesta, potrebna v naslednjem postopku LSP/PPP

²⁷ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁸ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁹ Te stroške referenčni znesek krije.

- ☒ Delovna mesta, ki bodo zapolnjena s prerazporeditvijo obstoječih človeških virov znotraj službe (notranja prerazporeditev)
- ☐ Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena pri izvajanju LSP/PPP za zadevno leto

8.2.4. *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije (XX 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovanje)*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	Leto 2010	Leto 2011	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015 in poznej e	SKUPA J
1 Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)							
Izvajalske agencije ³⁰							
Druga tehnična in upravna pomoč							
- notranja							
- zunanja							
Tehnična in upravna pomoč SKUPAJ	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki jih referenčni znesek ne krije*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozneje
Uradniki in začasno osebje (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.) (navesti proračunsko vrstico)						
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki jih referenčni znesek NE krije) SKUPAJ	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585

Izračun – *Uradniki in začasni uslužbenci*

³⁰

S sklicevanjem na posebni zakonodajni finančni izkaz za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Po potrebi s sklicem na točko 8.2.1.

Standardna plača uradnika ali začasnega uslužbenca, določena v točki 8.2.1, znaša 0,117 mio EUR.

Izračun – *Osebj, financirano iz člena XX 01 02*

Po potrebi s sklicem na točko 8.2.1.

8.2.6. *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozn eje	2010 – 2015
XX 01 02 11 01 – Misije	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Sestanki in konference	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Odbori ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Študije in konzultacije							
XX 01 02 11 05 – Informacijski sistemi							
2 Drugi odhodki za poslovanje skupaj (XX 01 02 11)							
3 Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico)							
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki jih referenčni znesek NE krije), SKUPAJ	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Izračun – *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*

Od leta 2010 do leta 2012, pet misij letno s stroški 1 000 EUR na misijo. Od leta 2013 naprej, osem misij letno.

Sestanki regulativnega odbora, ustanovljenega na podlagi Uredbe (stroški na enoto: 30 000

³¹ Opredeliti vrsto odbora in skupino, v katero spada.

EUR na sestanek) so za prvi dve leti predvideni dvakrat letno, nato pa enkrat letno.

Srečanja strokovnjakov za razpravo o specifičnih temah, ki zadevajo izvajanje Uredbe (stroški na enoto: 30 000 EUR na srečanje) so predvidena dvakrat v letu 2010, nato pa enkrat letno.

Potrebe po človeških in upravnih virih se krijejo iz sredstev, ki se lahko pristojnemu GD odobrijo v okviru postopka letne dodelitve sredstev glede na proračunske omejitve.