

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA (ES) št. 443/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. aprila 2009

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 175(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Cilj te uredbe je določitev standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile, registrirane v Skupnosti, kar je del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ob hkratnem zagotavljanju ustreznega delovanja notranjega trga.
- (2) Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES ⁽³⁾, od vseh pogodbenic zahteva, da oblikujejo in izvajajo nacionalne in, če je to primerno, regionalne programe, ki vsebujejo ukrepe za ublažitev sprememb podnebja. V zvezi s tem je Komisija januarja

2007 predlagala, da bi morala Evropska unija v okviru mednarodnih pogajanj uveljavljati cilj 30 % zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990) in da bi morala Unija sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20 % zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990), ne glede na zmanjšanja, ki ga dosežejo druge razvite države. Ta cilj sta podprla Evropski parlament in Svet.

- (3) Ena od posledic teh zavez je, da bodo morale vse države članice znatno zmanjšati emisije iz osebnih avtomobilov. Da bi se doseglo potrebno znatno zmanjšanje emisij, bi bilo treba politike in ukrepe izvajati na ravni države članice in Skupnosti v vseh sektorjih gospodarstva Skupnosti, in ne le v sektorjih industrije in energije. Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v Uniji, vrednost njegovih emisij pa še naprej narašča. Če se bodo vplivi cestnega prevoza na podnebne razmere še naprej povečevali, bodo izničili zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.
- (4) Cilji Skupnosti za nove osebne avtomobile omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi jih omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov emisijskih vrednosti 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.

⁽¹⁾ UL C 77, 31.3.2009, str. 1.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 17. decembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 6. aprila 2009.

⁽³⁾ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

- (5) Ta uredba temelji na uveljavljenem procesu merjenja ter spremljanja in nadzorovanja emisij CO₂ vozil, registriranih v Skupnosti v skladu z Odločbo št. 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 vozil ⁽¹⁾. 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.
- (6) Komisija je sprejela strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov 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.
- (7) 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 bile upoštevane v Priporočilu Komisije 1999/125/ES z dne 5. februarja 1999 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov ⁽²⁾ (ACEA), Priporočilu Komisije 2000/303/ES z dne 13. aprila 2000 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (KAMA) ⁽³⁾ in Priporočilu Komisije 2000/304/ES z dne 13. aprila 2000 o zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov (JAMA) ⁽⁴⁾.
- (8) 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 vozil ter sporočilo o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju (CARS 21). 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.
- (9) 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 tiste 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) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽⁵⁾. 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 trajnostnih biogoriv.
- (10) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnega novega voznega parka bi moral zagotoviti konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki upoštevajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi. Pravni okvir bi moral biti skladen s splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja Skupnosti in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi instrumenti, kot so razlikovalni davki na avtomobile in energijo.
- (11) V splošnem proračunu Evropske unije bi bilo treba zagotoviti ustrezno financiranje za spodbujanje razvoja tehnologij namenjenih bistvenemu zmanjšanju emisij CO₂ iz cestnih vozil.
- (12) Da bi ohranili raznolikost avtomobilskega trga in njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, bi morali biti cilji CO₂ za osebne avtomobile določeni linearno v povezavi z uporabnostjo avtomobilov. To uporabnost bi lahko opisali z maso, ki omogoča ujetje s sedanji vrednostmi emisij in s tem oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev. Poleg tega pa so podatki o masi že na voljo. Treba bi bilo zbirati podatke o nadomestnih kazalcih uporabnosti, kot je odtis (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da bi se omogočile lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temeljijo na uporabnosti. Komisija bi morala do leta 2014 pregledati dostopnost podatkov in po potrebi posredovati predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za prilagoditev kazalca uporabnosti.
- (13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Ta uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Zlasti bi bilo treba spodbujati razvoj inovativnih pogonskih tehnologij, saj povzročajo bistveno manj emisij od običajnih osebnih avtomobilov. Na ta način se bosta povečala dolgoročna konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest. Komisija bi morala pretehtati možnost vključitve ukrepov ekoloških inovacij v revizijo preizkusnih postopkov v skladu s členom 14(3) Uredbe(ES) št. 715/2007, ob upoštevanju tehničnega in gospodarskega učinka te vključitve.

⁽¹⁾ UL L 202, 10.8.2000, str. 1.

⁽²⁾ UL L 40, 13.2.1999, str. 49.

⁽³⁾ UL L 100, 20.4.2000, str. 55.

⁽⁴⁾ UL L 100, 20.4.2000, str. 57.

⁽⁵⁾ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

- (14) Ta uredba skuša pospešiti in olajšati začasno uvedbo vozil z izjemno nizkimi emisijami ogljika na trgu Skupnosti v začetnih fazah trženja in s tem priznava zelo visoke stroške raziskav, razvoja in proizvodnje na enoto pri zgodnjih generacijah tehnologij vozil z nizkimi emisijami ogljika, ki naj bi bila dana na trg potem, ko bo uredba začela veljati.
- (15) Raba nekaterih alternativnih goriv lahko zagotovi znatno zmanjšanje CO₂ v vsem ciklu, od vira do porabnika. Ta uredba zato vključuje posebne določbe za spodbujanje nadaljnjega razvoja nekaterih vozil na alternativna goriva na trgu Skupnosti.
- (16) Da se zagotovi skladnost s pristopom v okviru strategije Komisije za emisije CO₂ in avtomobile, zlasti v zvezi s prostovoljnimi zavezami združenj proizvajalcev, bi morali 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.
- (17) Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila ⁽¹⁾, 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, bi moral biti isti kot organ, ki je odgovoren za vse vidike procesa homologacije v skladu z navedeno direktivo in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje.
- (18) Za namene homologacije veljajo za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v Prilogi II Direktive 2007/46/ES, posebne zahteve in bi jih zato bilo treba izključiti iz področja uporabe te uredbe. Vozila, ki so klasificirana kot kategorija M₁ pred začetkom veljavnosti te uredbe, ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička, in ki ustrezajo opredelitvi vozila za posebne namene iz Priloge II Direktive 2007/46/ES, bi prav tako morala biti izključena iz področja uporabe te uredbe v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidnim osebam.
- (19) Proizvajalci bi morali 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 bi morali 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. To zahtevo bi bilo treba uvesti postopno med letoma 2012 in 2015, da se olajša prehod.
- (20) Ni primerno, da se uporabi ista metoda za določitev ciljev za zniževanje emisij za velike proizvajalce in za male proizvajalce, ki so na podlagi meril iz te uredbe obravnavani kot neodvisni. Ti mali proizvajalci bi morali imeti alternativne cilje za zniževanje emisij, ki bi bili vezani na tehnološke možnosti vozil posamičnega proizvajalca, da zmanjšajo svoje emisije CO₂, ter skladni z značilnostmi zadevnega tržnega segmenta. To odstopanje bi moralo biti vključeno v revizijo specifičnih ciljev emisij iz Priloge I, ki naj se konča najpozneje do začetka leta 2013.
- (21) Ozko specializiranim proizvajalcem bi moralo biti omogočeno, da imajo alternativen cilj, ki je 25 % nižji od njihovih povprečnih specifičnih emisij CO₂ v letu 2007. Če ni podatkov o povprečnih specifičnih emisijah proizvajalca za leto 2007, bi bilo treba določiti enakovreden cilj. To odstopanje bi moralo biti vključeno v revizijo specifičnih ciljev emisij iz Priloge I, ki naj se konča najpozneje do začetka leta 2013.
- (22) Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ za vse nove avtomobile, registrirane v Skupnosti, za katere so odgovorni proizvajalci, bi bilo treba upoštevati vse avtomobile, ne glede na maso in druge značilnosti. Čeprav Uredba (ES) št. 715/2007 ne vključuje osebnih avtomobilov z referenčno maso, ki presega 2 610 kg, in vozila, za katera se ne uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, bi bilo treba emisije za te avtomobile meriti v skladu z istim postopkom, kakor je določeno za osebna vozila v Uredbi (ES) št. 692/2008 ⁽²⁾. Tako dobljene vrednosti emisij CO₂ bi bilo treba vpisati v certifikat o skladnosti vozil, da se omogoči njihova vključitev v shemo za spremljanje.
- (23) 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 te uredbe. 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 združitve.

(¹) UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

(²) Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

- (24) Potreben je trden mehanizem skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.
- (25) Specifične emisije CO₂ 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 te uredbe, bi bilo treba skladnost 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, bi morala biti pravila za zbiranje in posredovanje teh podatkov čim bolj usklajena.
- (26) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati certifikat o skladnosti, ki mora biti priložen vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega avtomobila le, če mu je priložen veljaven certifikat o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, bi morali biti skladni s certifikatom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila, in bi jih bilo treba zbirati zgolj na podlagi navedenega potrdila. Če države članice iz utemeljenih razlogov ne bi uporabljale certifikata o skladnosti ob zaključku postopka registracije in začetku uporabe novega osebnega avtomobila, bi morale sprejeti potrebne ukrepe za zagotavljanje ustreznega postopka spremljanja. Treba bi bilo vzpostaviti bazo podatkov Skupnosti o standardih za podatke iz certifikata o skladnosti. Uporabljati bi se morala kot edina referenca, s čimer bi se državam članicam omogočilo, da bi lažje upravljale s svojimi podatki o registraciji pri novo registriranih vozilih.
- (27) Skladnost proizvajalcev s cilji iz te uredbe bi bilo treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, bi morali plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo bi bilo treba prilagoditi glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. S časom bi jo bilo treba postopoma zviševati. Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov, bi morala odražati tehnološke stroške. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.
- (28) Kateri koli nacionalni ukrep, ki ga države članice ohranijo ali uvedejo v skladu s členom 176 Pogodbe, ne bi smel, ob upoštevanju namena in postopkov, ki jih uvaja ta uredba, nalagati dodatnih ali strožjih kazni proizvajalcem, ki ne dosegajo ciljev, ki so jih dolžni dosegati po tej uredbi.
- (29) Ta uredba ne bi smela posegati v popolno uporabo pravil Skupnosti o konkurenci.
- (30) Komisija bi morala preučiti nove načine za doseganje dolgoročnega cilja, zlasti naklon krivulje, kazalec uporabnosti in shemo premij za presežne emisije.
- (31) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (32) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila 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, za sprejetje podrobnih določb glede odstopanja za določene proizvajalce ter za prilagoditev Priloge I, da se upoštevajo spremembe mase novih vozil, registriranih v Skupnosti, in da bi bile vidne vse spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (33) Odločbo št. 1753/2000/ES bi bilo treba razveljaviti zaradi poenostavitve in pravne jasnosti.
- (34) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve zahtev za vrednosti emisij CO₂ za nove osebnih avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja Unije o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči in ga je zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina in cilji

Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebnih avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja Evropske skupnosti,

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

da bi povprečne emisije CO₂ novega voznega parka znižali na 120 g CO₂/km. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO₂ za nove osebne avtomobile na 130 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter z inovativnimi tehnologijami.

Od leta 2020 naprej ta uredba določa cilj omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park v skladu s členom 13(5).

Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO₂/km kot del celostnega pristopa Skupnosti.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije M₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES („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, narejena manj kot tri mesece pred registracijo v Skupnosti.

3. Ta uredba se ne uporablja za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

Člen 3

Opredelitev pojmov

1. Za namene te uredbe 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;
- (c) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
- (d) „masa“ pomeni maso avtomobila z nadgradnjo, pripravljene za vožnjo, kakor je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v oddelku 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
- (e) „odtis“ pomeni kolotek, pomnožen z medosno razdaljo, kakor je navedeno v certifikatu o skladnosti ter opredeljeno v oddelkih 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;

(f) „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂ osebnega avtomobila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti. Za osebne avtomobile, ki so bili homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂, izmerjene po istem postopku, kakor je določeno za osebna vozila v Uredbi (ES) št. 692/2008 ali v skladu s postopki, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO₂ pri osebnih avtomobilih.

(g) „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 11, cilj specifičnih emisij, določenih v skladu z navedenim odstopanjem.

2. Za namene te uredbe „skupina povezanih proizvajalcev“ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja. „Povezana podjetja“ v zvezi s proizvajalci pomeni:

- (a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:
 - pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic,
 - pooblastilo za imenova nje več kakor polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali
 - pravico vodenja poslovanja podjetja;
- (b) podjetja, ki imajo nad proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštetih pod točko (a);
- (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, naštetih pod točko (a);
- (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c), ali v katerih imajo dve ali več navedenih podjetij skupne pravice ali pooblastila, naštetih pod točko (a);
- (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz (a) proizvajalci skupaj ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.

Člen 4

Cilji specifičnih emisij

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 11, v skladu z navedenim odstopanjem.

Za namene določanja povprečne specifične emisije CO₂ vsakega proizvajalca, se upoštevajo naslednji odstotki vsakega proizvajalca osebnih avtomobilov, registriranih v referenčnem letu:

- 65 % v letu 2012,
- 75 % v letu 2013,
- 80 % v letu 2014,
- 100 % od 2015 dalje.

Člen 5

Olajšave

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

- 3,5 avtomobilov v letu 2012,
- 3,5 avtomobilov v letu 2013,
- 2,5 avtomobilov v letu 2014,
- 1,5 avtomobilov v letu 2015,
- 1 avtomobil v letu 2016.

Člen 6

Cilji specifičnih emisij za vozila na alternativna goriva

Da se ugotovi, ali proizvajalec upošteva cilje specifičnih emisij iz člena 4, se specifične emisije CO₂ do 31. decembra 2015 zmanjšajo za 5 % pri vsakem vozilu, načrtovanem za pogon na mešanico s 85 % etanola (E85), ki je v skladu z ustrezno zakonodajo Skupnosti ali evropskimi tehničnimi standardi, ob priznavanju boljše tehnologije in sposobnosti zmanjšanja emisij pogona na biogorivo. To zmanjšanje velja samo v primeru, če bodo tovrstna alternativna goriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila za alternativna goriva, opredeljena v zadevni zakonodaji Skupnosti, na voljo v vsaj 30 % bencinskih črpalk v državi članici, kjer je vozilo registrirano.

Člen 7

Združevanje

1. Proizvajalci z izjemo proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom 11, se lahko združujejo za namene doseganja svojih obveznosti iz člena 4.

2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se emisije združujejo. Proizvajalci, ki tvorijo združenje, Komisiji predložijo naslednje informacije:

- (a) imena proizvajalcev, ki so v združenju;
- (b) ime proizvajalca, ki je bil imenovan za vodjo združenja, ki bo kontaktna točka združenja in odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži proizvajalcem iz združenja v skladu s členom 9; ter
- (c) dokaze, da bo vodja združenja sposoben izpolnjevati obveznosti iz točke (b).

3. Če predlagani vodja združenja ne izpolni zahteve za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži združenju proizvajalcev v skladu s členom 9, Komisija o tem obvesti proizvajalce.

4. Proizvajalci, ki so v združenju, Komisijo skupno obveščajo o možnih spremembah vodje ali njegovega finančnega statusa, če ta vpliva na njegovo sposobnost izpolnjevanja zahtev za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 9, kakršnih koli spremembah v združenju ali razpustitvi združenja.

5. Proizvajalci se lahko združujejo, 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 združenju. Brez poseganja v splošne veljavnosti pravil Skupnosti o konkurenci za takšna združenja vsi člani združenja zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporabljajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:

- (a) povprečne specifične emisije CO₂;
- (b) cilj specifičnih emisij;
- (c) skupno število registriranih vozil.

6. Odstavek 5 se ne uporablja, če so vsi proizvajalci, ki so vključeni v združenje del iste skupine povezanih proizvajalcev.

7. Proizvajalci združenja, za katerega se predložijo podatki Komisiji, se zaradi izpolnjevanja obveznosti iz člena 4 obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3. Informacije o spremljanju in poročanju za posamezne proizvajalce ter za vsa združenja se bodo zabeležile in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena 8(4).

Člen 8

Spremljanje in nadzorovanje ter posredovanje podatkov o povprečnih emisijah

1. Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2010, in vsako naslednje koledarsko leto vsaka država članica beleži podatke za vsak nov osebni avtomobil, registriran na njenem ozemlju v skladu s delom A Priloge II. Ti podatki so na voljo proizvajalcem in njegovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno delovanje poročevalnih organov. Vsaka država članica zagotovi, da se specifične emisije CO₂ osebnih avtomobilov, ki niso homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, izmerijo in zabeležijo v certifikatu o skladnosti.

2. Do 28. februarja vsakega leta, prvič v letu 2011, vsaka država članica določi in Komisiji posreduje informacije, našete v delu B Priloge II, glede na predhodno koledarsko leto. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v delu C Priloge II.

3. Na zahtevo Komisije država članica posreduje tudi popoln sklop podatkov, zbranih v skladu z odstavkom 1.

4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do 30. junija v vsakem letu, prvič v letu 2011, za vsakega proizvajalca začasno izračuna:

- (a) povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
- (b) cilj specifičnih emisij v predhodnem koledarskem letu, ter
- (c) 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 treh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz odstavka 4 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 31. oktobra potrdi ali spremeni začasne izračune iz odstavka 4.

6. Če se na podlagi izračuna iz odstavka 5 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 8. december 2009. Komisija nato o tem obvesti Evropski parlament in Svet.

8. Za vsako koledarsko leto, za katerega se uporablja člen 6, države članice v skladu z navedenim členom posredujejo Komisiji informacije glede deleža bencinskih črpalk in trajnostnih meril v zvezi z E85.

9. Komisija lahko sprejme podrobna pravila za spremljanje in nadzorovanje ter posredovanje podatkov iz tega člena in za uporabo Priloge II v skladu z regulativnim postopkom iz člena 14(2).

Komisija lahko glede na izkušnje pri izvajanju te uredbe spremeni Prilogo II. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 14(3).

Člen 9

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 združenje, vodji združenja naložila plačilo premije za presežne emisije.

2. Premija za presežne emisije iz odstavka 1 se izračunava z uporabo naslednje formule:

(a) Od leta 2012 do leta 2018:

- (i) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca ne presežejo cilja specifičnih emisij za več kot 3 g CO₂/km:

$$((\text{presežne emisije} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov};$$

- (ii) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca pre-sežejo cilj specifičnih emisij za več kot 2 g CO₂/km a ne za več kot 3 g CO₂/km:

$$((\text{presežne emisije} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov};$$

- (iii) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca pre-sežejo cilj specifičnih emisij za več kot 1 g CO₂/km a ne za več kot 2 g CO₂/km:

$$((\text{presežne emisije} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov};$$

- (iv) kjer povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca ne presežejo cilja specifičnih emisij za več kot 1 g CO₂/km:

$$(\text{presežne emisije} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov}.$$

- (b) Od leta 2019:

$$(\text{presežne emisije} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{število novih osebnih avtomobilov}.$$

Za namene tega člena „presežne emisije“, kakor so opredeljene v členu 4, pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije – upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi izboljšanih inovativnih tehnologij – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta; in „število novih osebnih avtomobilov“ pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov, ki so bila registrirana v tem letu v skladu z merili postopnega uvajanja iz člena 4.

3. Komisija vzpostavi metode za zbiranje premij za presežne emisije iz odstavka 1.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebstvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 14(3).

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.

Člen 10

Objava učinkovitosti proizvajalcev

1. Do 31. oktobra vsakega leta, prvič v letu 2011, Komisija objavi seznam, v katerem je za vsakega proizvajalca opredeljeno naslednje:

- (a) njegov cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto;

- (b) njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;

- (c) razlika med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu ter njegov cilj specifičnih emisij v navedenem letu;

- (d) povprečne specifične emisije CO₂ za vse nove osebne avtomobile v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu; in

- (e) povprečna masa za vse nove osebne avtomobile v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu.

2. Od 31. oktobra 2013 seznam, objavljen v skladu z odstavkom 1, navaja tudi ali je proizvajalec upošteval ali ne zahteve iz člena 4 glede na predhodno koledarsko leto.

Člen 11

Odstopanje za nekatere proizvajalce

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki je odgovoren za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu ter:

- (a) ni del skupine povezanih proizvajalcev; ali

- (b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; ali

- (c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar vodi lastne proizvodne obrate in oblikovalni center.

2. Odstopanje, za katerega se zaprosi na podlagi odstavka 1 se lahko odobri za največ pet koledarskih let. Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:

- (a) ime proizvajalca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;

- (b) dokazilo o upravičenosti proizvajalca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;

- (c) podrobne podatke o osebnih avtomobilih, ki se proizvajajo, vključno z maso in specifičnimi emisijami CO₂ teh osebnih avtomobilov; ter

- (d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevim potencialom za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskim in s tehnološkim potencialom za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedene-ga avtomobila.

3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do posebnega odstopanja, za katerega se zaprosi 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 z gospodarskim in tehnološkim potencialom za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega avtomobila odobri posebno odstopanje. Odstopanje začne veljati 1. januarja leta, ki sledi dnevni, ko je bilo odstopanje odobreno.

4. Prošnjo za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko vloži proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti vsako koledarsko leto.

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

- (a) vse podatke iz odstavkov 2(a) in (c), vključno s podatki o povezanih podjetjih, kjer je to potrebno;
- (b) cilj, ki je zmanjšanje za 25 % glede na povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007, ali kadar več povezanih podjetij vloži eno prošnjo, za 25 % glede na njihove povprečne specifične emisije CO₂ leta 2007.

Če podatki o povprečnih specifičnih emisijah CO₂ proizvajalca za leto 2007 ne obstajajo, Komisija določi ustrezeni cilj zmanjšanja na podlagi najboljših razpoložljivih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, ki se uporabljajo v osebnih avtomobilih primerljive mase, in ob upoštevanju značilnosti trga za vrsto avtomobila, ki se proizvaja. Ta cilj uporablja vlagatelj za namene točke (b).

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

5. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o kakršni koli spremembi, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njegovo upravičenost do odstopanja.

6. Če Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 5 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajalca.

7. Če proizvajalec ne doseže specifičnega cilja zmanjšanja emisij, Komisija proizvajalcu naloži plačilo premije za presežne emisije, kakor je določeno v členu 9.

8. Komisija lahko sprejme podrobne določbe za izvajanje odstavkov od (1) do (7), med drugim o obrazložitvi meril za upravičenost do odstopanja, o vsebini prošenj in o vsebini in načinu ocenjevanja programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 14(3).

9. Prošnja za odstopanje, ki vključuje podporno dokumentacijo, obvestila iz odstavka 5, razveljavitve iz odstavka 6 in kate-rokoli premijo za presežne emisije iz odstavka 7 ter ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 8, se dajo na razpolago javnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije ⁽¹⁾.

Člen 12

Ekološke inovacije

1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki CO₂, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij. Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju ciljne vrednosti povprečne specifične emisije posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO₂/km.

2. Komisija do leta 2010 sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja takšnih inovativnih tehnologij v skladu z regulativnim postopkom iz člena 14(2). Te podrobne določbe temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:

- (a) dobavitelj ali proizvajalec mora doseči prihranke CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij;
- (b) inovativne tehnologije morajo preverjeno prispevati k zmanjšanju CO₂;
- (c) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v standardnih prekusnih ciklih za merjenje CO₂ ali v obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje Skupnosti.

3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni ali priglašeni organ. V primeru medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo se v poročilu to medsebojno vplivanje navede, v poročilu o preverjanju pa se oceni, koliko se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.

⁽¹⁾ UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

4. Doseženo zmanjšanje potrdi Komisija na podlagi meril iz odstavka 2.

Člen 13

Pregled in poročanje

1. Leta 2010 Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o pregledu napredka pri izvajanju celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil.

2. Do 31. oktobra 2014 in nato vsaka tri leta se sprejmejo ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev števila M₀, opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let.

Ti ukrepi prvič začnejo veljati 1. januarja 2016 in nato vsaka tri naslednja leta.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 14(3).

3. Od leta 2012 dalje Komisija izvaja oceno učinka, da bi v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 pregledala postopke za merjenje emisij CO₂ iz navedene uredbe. Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂, in da vključi odobrene inovativne tehnologije iz člena 12, ki bi jih lahko uporabili v preskusnih ciklih. Komisija zagotovi, da se ti postopki redno preverjajo.

Po datumu začetka uporabe revidiranega postopka za merjenje emisij CO₂ inovativne tehnologije ne bodo več odobrene v skladu s postopkom iz člena 12.

4. Do leta 2010 Komisija pregleda Direktivo 2007/46/ES, tako da vsak tip/varianeta/različica ustreza eni skupini inovativnih tehnologij.

5. Komisija do 1. januarja 2013 konča pregled ciljev specifičnih emisij v Prilogi I in odstopenj iz člena 11, da bi opredelila:

- načine za dosego dolgoročnega cilja 95 g CO₂/km do leta 2020, ki bodo stroškovno učinkoviti, in
- vidike izvajanja tega cilja, vključno s premijo za presežne emisije.

Komisija na podlagi takšnega pregleda in njegove ocene učinka, ki vključuje splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in njene odvisne industrije, po potrebi pripravi predlog za spremembo te uredbe na način, ki bo kar se da nepristranski glede konkurence ter socialno pravičen in trajnosten.

6. Komisija do leta 2014 po oceni učinka objavi poročilo o razpoložljivosti podatkov o odtisih in njihovi uporabi kot kazalec uporabnosti za določitev ciljev specifičnih emisij in po potrebi posreduje predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za spremembo Priloge I.

7. Sprejmejo se ukrepi za potrebno prilagoditev formuli iz Priloge I, da bi bile vidne vse spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 14(3).

Člen 14

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES ⁽¹⁾.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok 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 člena 8 Sklepa.

Člen 15

Razveljavitev

Odločba št. 1753/2000/ES se razveljavi z učinkom od 1. januarja 2010.

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

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

*Člen 16***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 Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. ETTERING

Za Svet
Predsednik
P. NEČAS

PRILOGA I

CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ

1. Specifične emisije CO₂ za vsak nov osebni avtomobil merjene v gramih na kilometer, se za namen izračunov v tej prilogi določijo po naslednji formuli:

- (a) Od leta 2012 do leta 2015:

$$\text{Specifične emisije CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

- (b) Od leta 2016:

$$\text{Specifične emisije CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M₀ = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,0457

2. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v koledarskem letu izračuna kot povprečje specifičnih emisij CO₂ iz vsakega novega osebnega avtomobila, ki ga je proizvedel, registriranega v 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 koledarskem letu, ki se začne 1. januarja 2010, in vsakem naslednjem koledarskem letu vsaka država članica za vsak nov osebni avtomobil, ki ga registrira na svojem ozemlju, beleži naslednje podatke:
 - (a) proizvajalca;
 - (b) tip, varianto in različico;
 - (c) specifične emisije CO₂ (v g/km);
 - (d) maso (v kg)
 - (e) medosno razdaljo (v mm); ter
 - (f) kolotek (v mm).
2. Podrobnosti iz točke 1 izhajajo iz potrdila o skladnosti za zadevni osebni avtomobil. Če sta v certifikatu o skladnosti navedeni tako najmanjša kot tudi največja masa osebnega vozila, države članice za namene te uredbe uporabijo le podatek o največji masi. Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati o skladnosti kažejo specifične emisije CO₂ za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.
3. V koledarskem letu, ki se začne 1. januarja 2010, in vsakem naslednjem koledarskem letu vsaka država članica v skladu s postopki iz dela B za vsakega proizvajalca določi:
 - (a) skupno število novih osebnih avtomobilov, registriranih na njihovem ozemlju;
 - (b) povprečje specifičnih emisij CO₂, kot je določeno v točki 2 dela B te priloge;
 - (c) povprečno maso, kot je določeno v točki 3 dela B te priloge;
 - (d) za vsako različico vsake variante vsakega tipa novega osebnega vozila:
 - (i) skupno število novih osebnih vozil, registriranih na njihovem ozemlju, kot je določeno v točki 1 dela B te priloge;
 - (ii) specifične emisije CO₂ in del zmanjšanja emisij, ki je posledica inovativnih tehnologij v skladu s členom 12 ali vozil na alternativo gorivo v skladu s členom 6;
 - (iii) maso;
 - (iv) odtis avtomobila, kot je določeno v točki 5 dela B te priloge.

DEL B – Metodologija za določanje podatkov o spremljanju in nadzorovanju emisij CO₂ za nova osebna vozila

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

1. Skupno število registriranih novih osebnih vozil (N)

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

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

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).

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

3. 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).

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

4. Porazdelitev po različicah novih osebnih avtomobilov

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

5. Odtis

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

DEL C – Oblika za prenos podatkov

Države članice za vsakega proizvajalca vsako leto predložijo podatke iz točke 3 dela A v naslednjih oblikah:

Zbirni podatki:

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

Podrobni podatki na ravni proizvajalca:

Leto	Proizvajalec	Tip avtomobila	Varianta	Različica	Inovativna tehnologija (*) ali skupina inovativnih tehnologij oziroma vozilo na alternativno gorivo (**)	Znamka	Trgovsko ime	Skupaj (nove registracije)	Specifične emisije CO ₂ (v g/km)	Masa (v kg)	Odtis (v m ²)	Zmanjšanje emisij z inovativnimi tehnologijami (*) ali zmožnostjo uporabe alternativnega goriva (**)
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime variante 1)	(ime različice 1)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime variante 1)	(ime različice 2)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime variante 2)	(ime različice 1)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime variante 2)	(ime različice 2)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime variante 1)	(ime različice 1)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime variante 1)	(ime različice 2)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime variante 2)	(ime različice 1)		...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(Ime proizvajalca 1)	(ime tipa 2)	(ime variante 2)	(ime različice 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)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(*) V skladu s členom 6.

(**) V skladu s členom 12.