

UREDBA (EU) 2019/1242 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 20. junija 2019****o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Pariškem sporazumu je med drugim določen dolgoročen cilj, skladen s ciljem o omejitvi dviga povprečne svetovne temperature na precej pod 2 °C nad predindustrijsko ravno in o nadaljevanju prizadevanj, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C nad predindustrijsko ravno. Zadnje znanstvene ugotovitve, ki jih je Medvladni odbor za podnebne spremembe (IPCC) vključil v svoje posebno poročilo o učinkih globalnega segrevanja za 1,5 °C nad predindustrijsko ravno in s tem povezanih globalnih usmeritvah glede emisije toplogrednih plinov, nedvoumno potrjujejo negativne posledice podnebnih sprememb. Iz navedenega posebnega poročila izhaja, da je zmanjšanje emisij v vseh sektorjih ključnega pomena za omejitev globalnega segrevanja.
- (2) Da bi prispevali k ciljem Pariškega sporazuma, je treba pospešiti preoblikovanje celotnega prometnega sektorja v smeri ničelnih emisij ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 28. novembra 2018 z naslovom „Čist planet za vse – Evropska strateška dolgoročna vizija za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtravno gospodarstvo“, ki vsebuje pregled gospodarskih in družbenih sprememb, potrebnih v vseh gospodarskih in družbenih sektorjih, da bi do leta 2050 dosegli ničelne emisije toplogrednih plinov. Tudi emisije onesnaževal zraka v prometu, ki zelo škodijo našemu zdravju in okolju, je treba brez odlašanja izrazito zmanjšati.

⁽¹⁾ UL C 62, 15.2.2019, str. 286.

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 13. junija 2019.

- (3) Komisija je sprejela svežnja o mobilnosti, in sicer 31. maja 2017 (Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse) in 8. novembra 2017 (Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce). Ta paketa določata pozitivno agendo, katere namen je tudi zagotoviti nemoten prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse.
- (4) Ta uredba je del tretjega svežnja Komisije o mobilnosti z dne 17. maja 2018 z naslovom „Evropa v gibanju – Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista“, ki je nadaljevanje sporočila Komisije z dne 13. septembra 2017 z naslovom „Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo – prenovljena strategija EU za industrijsko politiko“. Namen te uredbe je tudi končati proces, ki bo Uniji omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve in razogljčenja mobilnosti. Cilj tega tretjega svežnja o mobilnosti so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter čistejši sistem mobilnosti in boljša prilagojenost nujno potrebnemu reševanju problema podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in deležnikov, tudi pri okrepitvi prizadevanj za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO₂) in onesnaževanja zraka.
- (5) Ta uredba skupaj z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ s strani sektorja cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega cilja vsaj 40-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v vsem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, kot ga je podprl Evropski svet v svojih sklepih zasedanja 23. in 24. oktobra 2014 ter ki ga je Svet 6. marca 2015 odobril kot načrtovani nacionalno določeni prispevek Unije na podlagi Pariškega sporazuma.
- (6) Evropski svet je v sklepih s 23. in 24. oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Unije za trgovanje z emisijami. Emisije toplogrednih plinov v sektorju cestnega prometa predstavljajo velik prispevek k emisijam navedenih sektorjih. V sektorju cestnega prometa je nastala tudi približno četrtina vseh emisij Unije v letu 2016. Emisije v cestnem prometu se povečujejo in ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo v boju proti podnebnim spremembam doseženo v drugih sektorjih.
- (7) Evropski svet je v sklepih z dne 23. in 24. oktobra 2014 poudaril pomen zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in tveganj zaradi odvisnosti od fosilnih goriv v prometnem sektorju, in sicer s celovitim in tehnološko nevtralnim pristopom za spodbujanje zmanjšanja emisij in energetske učinkovitosti v prometu, za električni prevoz in obnovljive vire energije v prometnem sektorju tudi po letu 2020.
- (8) Da bi potrošnikom v Uniji zagotovili zanesljivo, trajnostno, konkurenčno in cenovno dostopno oskrbo z energijo, je prispevek energetske učinkovitosti k zmernosti povpraševanja ena od petih medsebojno dopolnjujočih se in tesno povezanih razsežnosti iz sporočila Komisije z dne 25. februarja 2015 z naslovom „Okvirna strategija za trdno energetske unijo s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost“. V tem sporočilu je navedeno, da morajo sicer vsi gospodarski subjekti sprejeti ukrepe za učinkovitejšo rabo energije, vendar pa ima prometni sektor ogromen potencial glede energetske učinkovitosti.
- (9) Emisije CO₂ iz težkih vozil, vključno s tovornimi vozili in avtobusi, predstavljajo okrog 6 % skupnih emisij CO₂ v Uniji in približno 25 % skupnih emisij CO₂ v cestnem prometu. Brez nadaljnjih ukrepov se bo delež emisij CO₂ iz težkih vozil med letoma 2010 in 2030 predvidoma povečal za približno 9 %. Pravo Unije trenutno še ne določa zahtev po znižanju emisij CO₂ za težka vozila, zato so za takšna vozila nemudoma potrebni posebni ukrepi.

⁽³⁾ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

- (10) Zato bi bilo treba za leti 2025 in 2030 določiti cilje zmanjšanja emisij CO₂ za ves vozni park novih težkih vozil v Uniji, pri tem pa upoštevati čas za obnovo voznega parka in potrebo, da bi sektor cestnega prometa prispeval k uresničevanju podnebnih in energetskih ciljev Unije do leta 2030 in naprej. Ta postopni pristop je za industrijo tudi nedvoumno in dovolj zgodnje opozorilo, naj pospeši uvajanje energetske učinkovitih tehnologij ter brezemisijских in nizkoemisijских težkih vozil na trg. Uvedba brezemisijских težkih vozil bi morala tudi pomagati odpravljati težave z mobilnostjo v mestih. Pomembno je, da proizvajalci spodbujajo uvajanje tovrstnih težkih vozil, da bi zmanjšali emisije CO₂ iz cestnega prometa, pa tudi da bi učinkovito zmanjšali količino onesnaževal zraka in prevelik hrup v mestih in na mestnih območjih.
- (11) Da bi temeljito izkoristili potencial energetske učinkovitosti in zagotovili, da bo ves sektor cestnega prometa prispeval k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ še za nova težka vozila. Ti standardi vrednosti bodo gonilo inovacij v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo pomagali okrepiti vodilni tehnološki položaj proizvajalcev in dobaviteljev v Uniji, dolgoročno pa zagotoviti tudi delovna mesta za visoko usposobljeno delovno silo.
- (12) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejni problem, in glede na to, da je treba zaščititi dobro delujoč enotni trg za storitve cestnega prometa in za težka vozila ter preprečiti drobljenje trga, je primerno, da se standardi emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila določijo na ravni Unije. Ti standardi vrednosti ne bi smeli posegati v konkurenčno pravo Unije.
- (13) Pri opredelitvi ravni zmanjšanja emisij CO₂, ki naj bi jih dosegli v voznem parku težkih vozil Unije, bi bilo treba upoštevati njihovo učinkovitost pri doseganju stroškovno učinkovitega prispevka k zmanjšanju emisij v sektorjih, ki so zajeti z Uredbo (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾, do leta 2030, nastale stroške in prihranke za družbo, proizvajalce, prevoznike, potrošnike, pa tudi njihove neposredne in posredne posledice za zaposlovanje, inovativnost ter posredne koristi v smislu zmanjšanja onesnaženosti zraka in izboljšane zanesljivosti oskrbe z energijo.
- (14) Zagotoviti bi bilo treba družbeno sprejemljiv in pravičen prehod na brezemisijско mobilnost. Zato je pomembno, da se upoštevajo družbeni učinki prehoda vzdolž celotne avtomobilske vrednostne verige in da se proaktivno obravnavajo posledice za zaposlovanje. Zato je treba razmisliti o ciljno usmerjenih programih na ravni Unije ter na nacionalni in regionalni ravni za preusposabljanje, dodatno usposabljanje in prerazporejanje delavcev, pa tudi o pobudah za izobraževanje in iskanje zaposlitve v prizadetih skupnostih in regijah, vse to pa v tesnem dialogu s socialnimi partnerji in pristojnimi organi. Kot del tega prehoda bi bilo treba okrepiti zaposlovanje žensk in enake možnosti v tem sektorju.
- (15) Uspešen prehod na brezemisijско mobilnost zahteva celosten pristop in okolje, naklonjeno spodbujanju inovacij, Unija pa bi morala tudi ohraniti vodilni položaj na tehnološkem področju v sektorju cestnega prometa. To vključuje javne in zasebne naložbe v raziskave in inovacije, povečanje ponudbe brezemisijских in nizkoemisijских težkih vozil, postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, vključitev v energetske sisteme, pa tudi trajnostno dobavo materialov za baterije v Evropi ter trajnostno proizvodnjo, ponovno uporabo in recikliranje teh baterij. Za to je potrebno usklajeno ukrepanje na ravni Unije ter na nacionalni, regionalni in lokalni ravni, vključno s spodbudami za uvedbo brezemisijских in nizkoemisijских težkih vozil.

⁽⁴⁾ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

- (16) V okviru izvajanja Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾ je bil uveden nov postopek za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri posameznih težkih vozilih. Uredba Komisije (EU) 2017/2400 ⁽⁶⁾ določa metodologijo, ki temelji na orodju VECTO ter s katero se lahko simulirajo emisije CO₂ in poraba goriva pri težkem vozilu. Ta metodologija omogoča upoštevanje raznolikosti sektorja težkih vozil in visoko stopnjo prilagoditve posameznih težkih vozil. V prvi fazi, od 1. julija 2019 dalje, se emisije CO₂ določijo za štiri skupine težkih vozil, ki predstavljajo približno 65–70 % vseh emisij CO₂ iz voznega parka težkih vozil Unije.
- (17) Z vidika inovacij in zaradi upoštevanja izvajanja novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, se bosta simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400 nenehno in pravočasno posodabljala.
- (18) Podatki o emisijah CO₂, določeni v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, se morajo spremljati na podlagi Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾. Ti podatki bi morali biti podlaga za določanje ciljev zmanjšanja emisij CO₂, ki naj bi jih dosegle štiri skupine težkih vozil z največjimi emisijami v Uniji, pa tudi za določanje povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca v danem poročevalskem obdobju.
- (19) Cilj zmanjšanja emisij CO₂ bi bilo treba določiti za leto 2025 kot relativno zmanjšanje na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz tistih težkih vozil, ki so bila na novo registrirana v obdobju od 1. julija 2019 do 30. junija 2020, kar bi odražalo uvedbo stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Za obdobje od leta 2030 dalje bi bilo prav tako treba določiti cilj zmanjšanja emisij CO₂. Ta cilj bi bilo treba uporabljati, razen če se na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022, ne odloči drugače. Cilje za leto 2030 bi bilo treba oceniti v skladu z obveznostmi Evropske unije iz Pariškega sporazuma.
- (20) Da bi zagotovili odpornost referenčnih emisij CO₂ na vse večje emisije CO₂ iz težkih vozil zaradi nedovoljenih postopkovnih sredstev, ki ne bi bile reprezentativne za razmere, v katerih so emisije CO₂ že zakonsko urejene, je primerno določiti metodologijo, s katero bi lahko po potrebi popravili referenčne emisije CO₂.
- (21) Za težka vozila je kot alternativa dizelskemu gorivu na voljo utekočinjeni zemeljski plin. Uvedba sedanjih in prihodnjih bolj inovativnih tehnologij, ki temeljijo na utekočinjenem zemeljskem plinu, bo prispevala h kratko- in srednjeročnemu doseganju ciljev zmanjšanja emisij CO₂, saj uporaba tehnologij utekočinjenega zemeljskega plina vodi k nižjim emisijam CO₂ v primerjavi z dizelskimi vozili. Potencial vozil na utekočinjeni zemeljski plin za zmanjšanje emisij CO₂ se že dobro kaže v orodju VECTO. Poleg tega sedanje tehnologije za utekočinjeni zemeljski plin zagotavljajo nizko raven emisij onesnaževal zraka, kot so NO_x in delci. Vzpostavljena je tudi zadostna minimalna infrastruktura za oskrbo z gorivom in se še dodatno upaja v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva.
- (22) Pri izračunu referenčnih emisij CO₂, ki služijo kot osnova za določanje ciljev specifičnih emisij CO₂ za leti 2025 in 2030, bi bilo treba upoštevati pričakovani potencial voznega parka težkih vozil za zmanjšanje emisij CO₂. Zato je primerno, da se delovna vozila, kot so vozila, ki se uporabljajo za pobiranje smeti ali gradbena dela, izključijo iz tega izračuna. Ta vozila imajo razmeroma majhno kilometrino in zaradi njihovega specifičnega vzorca vožnje vplivajo, da tehnični ukrepi za zmanjšanje emisij CO₂ in porabe goriva niso stroškovno učinkoviti na enak način kot za težka vozila, ki se uporabljajo za dostavo blaga.

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

⁽⁶⁾ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1).

⁽⁷⁾ Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

- (23) Zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi bilo treba izraziti v gramih CO₂ na tonski kilometer, da bo razvidna uporabnost težkih vozil.
- (24) Zagotoviti je treba pošteno porazdelitev skupnih zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ med proizvajalce, ob tem pa upoštevati raznolikost težkih vozil glede na zasnovo in vzorec vožnje, letno kilometrino, koristni tovor in konfiguracijo priklopnika. Zato je primerno razlikovati težka vozila v skladu z različnimi in ločenimi podskupinami vozil, ki odražajo tipični vzorec uporabe in posebne tehnične značilnosti. S tem, ko se letni cilji specifičnih emisij CO₂ za proizvajalca določijo kot ponderirano povprečje ciljev, opredeljenih za vsako podskupino vozil, je proizvajalcem omogočeno učinkovito izravnavanje morebitne premajhne uspešnosti vozil v posameznih podskupinah vozil s preseganjem v drugih podskupinah vozil, pri čemer se v različnih podskupinah upoštevajo njihove povprečne emisije CO₂ v življenjski dobi vozil.
- (25) Skladnost proizvajalca z njegovimi letnimi cilji specifičnih emisij CO₂ bi se morala oceniti na podlagi njegovih povprečnih emisij CO₂. Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ se upoštevajo tudi posebnosti, ki se odražajo v različnih podskupinah vozil. Zato bi morale povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca temeljiti na povprečnih emisijah CO₂, določenih za vsako podskupino vozil, vključno s ponderjem, ki bi temeljil na predpostavljeni povprečni letni kilometrini in povprečnem koristnem tovoru, tako da bi se odražale skupne emisije CO₂ v življenjski dobi. Zaradi omejenega potenciala delovnih vozil za zmanjšanje emisij CO₂ se ta vozila ne bi smela upoštevati pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂.
- (26) Da bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost ter spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevale instrumente na strani povpraševanja, kot je Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁸⁾, bi bilo treba za poročevalska obdobja pred letom 2025 določiti namenski mehanizem v obliki olajšav, za poročevalska obdobja od leta 2025 dalje pa delež brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v voznem parku proizvajalca.
- (27) Sistem spodbud bi moral biti zasnovan tako, da bi ponudnikom polnilne infrastrukture in proizvajalcem zagotavljal varnost naložb ter tako spodbudil hitro uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil na trgu Unije, hkrati pa proizvajalcem pustil nekaj svobode pri odločanju o časovnih okvirih njihovih naložb.
- (28) Za izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca v poročevalskih obdobjih pred letom 2025 bi se morala vsa brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila upoštevati večkrat. Za poročevalska obdobja od leta 2025 bi bilo treba povprečne specifične emisije CO₂ posameznega proizvajalca izračunati ob upoštevanju njegove uspešnosti glede na referenčne vrednosti za brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila. Raven spodbud bi se morala spreminjati glede na dejanske emisije CO₂ iz vozila. Da ne bi šibili okoljskih ciljev, bi bilo treba določiti zgornjo mejo za zmanjšanje emisij CO₂ zaradi teh sprememb.
- (29) Nizkoemisijska težka vozila naj bi se spodbujala samo, če so njihove emisije CO₂ manjše od polovice referenčnih emisij CO₂ vseh vozil v podskupini vozil, v katero spada težko vozilo. To bi spodbujalo inovacije na tem področju.
- (30) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijskih težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjša tovorna vozila, ki niso zajeta v ciljih zmanjšanja emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila namreč znatno prispevajo k reševanju težav z onesnaževanjem zraka v mestih. Da bi dobro uravnotežili spodbude med različnimi tipi vozil, bi bilo treba določiti zgornjo mejo tudi za zmanjšanje povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca, do katerega bi prišlo zaradi brezemisijskih manjših tovornih vozil.

⁽⁸⁾ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

- (31) Za spodbujanje stroškovno učinkovitega izvajanja zahtev glede zmanjšanja emisij CO₂ in obenem tudi upoštevanja nihanj v sestavi voznega parka težkih vozil in emisijah CO₂ v več letih bi morali imeti proizvajalci možnost, da se njihovo preseganje skladnosti s ciljem specifičnih emisij CO₂ v enem letu izravna s premajhno uspešnostjo v kakem drugem letu.
- (32) Da bi spodbudili zgodnje zmanjšanje emisij CO₂, bi moral imeti proizvajalec, katerega povprečne specifične emisije CO₂ so pod krivuljo zmanjševanja emisij CO₂, opredeljeno z referenčnimi emisijami CO₂, in ciljem emisij CO₂ za leto 2025, možnost, da te emisijske olajšave založi za namen skladnosti s ciljem za leto 2025. Podobno bi moral imeti proizvajalec, katerega povprečne specifične emisije CO₂ so pod krivuljo zmanjševanja emisij CO₂ od cilja za leto 2025 do cilja, veljavnega od leta 2030 dalje, možnost, da te emisijske olajšave založi za namen skladnosti s ciljem emisij CO₂ od 1. julija 2025 do 30. junija 2030.
- (33) V primeru neskladnosti s ciljem specifičnih emisij CO₂ v katerem koli 12-mesečnem poročevalskem obdobju od 1. julija 2025 do 30. junija 2030 bi moral imeti proizvajalec tudi možnost pridobiti omejen emisijski dolg. Ves morebitni preostali emisijski dolg pa bi morali proizvajalci poravnati v poročevalskem obdobju leta 2029 do 30. junija 2030.
- (34) Emisijske olajšave in dolgovi bi se morali upoštevati samo za določanje skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij CO₂ in ne kot sredstva, ki bi bila prenosljiva ali za katera bi veljali fiskalni ukrepi.
- (35) Komisija bi morala naložiti finančno kazen v obliki premije za presežne emisije CO₂, kadar se glede na emisijske olajšave in dolgove ugotovi, da ima proizvajalec presežne emisije CO₂. Informacije o presežnih emisijah CO₂ proizvajalcev bi morale biti javno dostopne. Da bi proizvajalcem zagotovili zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, je pomembno, da premija presega povprečne mejne stroške tehnologije, ki je potrebna za doseganje ciljev emisij CO₂. Metodologija za zbiranje premij bi morala biti določena z izvedbenim aktom ob upoštevanju metodologije, sprejete na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁹⁾. Premija bi se morala šteti za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije. Komisija bi morala v pregledu, ki se izvede v skladu z Uredbo (EU) 2019/631, oceniti možnost dodelitve teh zneskov v poseben sklad ali ustrezen program, katerega cilj je zagotoviti pravičen prehod na brezemisijско mobilnost ter podpirati preusposabljanje, dodatno usposabljanje ter drugo pridobivanje znanj in spretnosti delavcev v avtomobilskem sektorju.
- (36) Potreben je robusten mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi uresničevanje ciljev emisij CO₂ iz te uredbe. Obveznosti proizvajalcev, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) 2018/956, in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti s to obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe.
- (37) Za doseganje zmanjšanja emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da bi morale biti emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi skladne z vrednostmi, ki so določene na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. Zato bi moralo biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil v uporabi.

⁽⁹⁾ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebnе avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

- (38) Da bi Komisija lahko te ukrepe sprejela, bi morala imeti pooblastila za določitev in izvedbo postopka za preverjanje, ali emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepih, ustrezajo vrednostim emisij CO₂, zabeleženim v certifikatih o skladnosti, posameznih potrdilih o odobritvi ali dokumentaciji z informacijami za stranke. Pri pripravi tega postopka bi bilo treba posebno pozornost nameniti opredelitvi metod, vključno z uporabo podatkov, pridobljenih z napravami za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenimi v vozilu, s katerimi bi odkrivali strategije za umetno izboljšanje učinkovitosti vozil glede emisij CO₂ v certifikacijskem postopku. Kadar se pri takem preverjanju odkrijejo odstopanja ali strategije, ki umetno izboljšajo učinkovitost vozil glede emisij CO₂, bi se morala ta odkritja šteti za zadosten razlog za sum resnega tveganja neizpolnjevanja zahtev iz Uredbe (ES) št. 595/2009 in Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾, države članice pa bi morale na podlagi tega sprejeti potrebne ukrepe v skladu s Poglavjem XI Uredbe (EU) 2018/858.
- (39) Učinkovitost ciljev emisij CO₂ iz te uredbe je močno odvisna od dejanske reprezentativnosti metodologije, ki se uporablja za določanje emisij CO₂. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM) iz leta 2016 glede lahkih vozil in priporočilom Evropskega parlamenta po njegovi preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju je primerno, da se tudi v primeru težkih vozil vzpostavi mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki so določene na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400. Najbolj zanesljiv način za zagotovitev dejanske reprezentativnosti teh vrednosti je uporaba podatkov iz naprav za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenih v vozilu. Komisija bi zato morala imeti pooblastila za pripravo postopkov, potrebnih za zbiranje in obdelavo podatkov o porabi goriva in energije, potrebnih za to ocenjevanje, ter za zagotavljanje, da so ti podatki na voljo javnosti, pri čemer bi morala poskrbeti za varstvo vseh osebnih podatkov.
- (40) Komisija bi morala oceniti, kako bi podatki o porabi goriva in energije lahko pripomogli k temu, da bi emisije CO₂ vozil, ugotovljene z orodjem VECTO v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, odražale dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, skozi čas za vse proizvajalce, in zlasti to, kako bi lahko te podatke uporabili za spremljanje razkoraka med vrednostmi emisij CO₂, izmerjenimi z orodjem VECTO, in tistimi, ki nastajajo med vožnjo, po potrebi pa tudi preprečili, da bi se ta razkorak še povečal.
- (41) Leta 2022 bi morala Komisija oceniti učinkovitost standardov emisijskih vrednosti CO₂ iz te uredbe, zlasti raven ciljev zmanjšanja emisij CO₂, ki naj bi bila dosežena do leta 2030, načine, ki bi morali biti na voljo, da se ta cilj doseže ali preseže, ter določitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za druge tipe težkih vozil, kot so manjša tovorna vozila, delovna vozila, avtobusi in priklopniki. Ta ocena bi morala, izključno za namen te uredbe, vključevati tudi premisleke o težkih vozilih in kombinacijah vozil ter pri tem upoštevati mase in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, denimo modularne in intermodalne koncepte, hkrati pa oceniti morebitne vidike varnosti in učinkovitosti prevoza, intermodalne, okoljske, infrastrukturne in povratne učinke ter geografski položaj držav članic.
- (42) Pomembno je ocenjevati emisije CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil na ravni Unije. Zato bi morala Komisija najpozneje do leta 2023 preučiti možnost razvoja metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija bi morala sprejeti nadaljnje ukrepe, po potrebi pa tudi zakonodajne predloge.
- (43) Da bi zagotovili nadaljnjo reprezentativnost in najnovejšo stanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, se morajo v tej uredbi odražati spremembe Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov, ki vplivajo na te specifične emisije CO₂. V ta namen bi morala imeti Komisija pooblastila, da določi metodologijo za opredelitev reprezentativnega težkega vozila za vsako podskupino vozil, na podlagi katere bi se morale ocenjevati spremembe specifičnih emisij CO₂.

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (44) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z objavo seznama nekaterih podatkov in učinkovitosti proizvajalcev.
- (45) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z: identifikacijo vozil, ki so odobrena kot delovna vozila in popravkom letnih povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca; zbiranjem premij za presežne emisije CO₂; sporočanjem odstopanj pri vrednostih emisij CO₂ in z njihovim upoštevanjem pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂; oceno uporabe pogojev, pod katerimi so bile določene referenčne emisije CO₂, in meril za določanje, ali so bile te emisije neupravičeno zvišane, in če je tako, kako jih je treba popraviti; zagotavljanjem, da so nekateri parametri v zvezi z dejanskimi vrednostmi emisij CO₂ in dejansko porabo energije, ki nastajajo med vožnjo pri težkih vozilih na voljo Komisiji; preverjanjem, da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke, ustrezajo emisijam CO₂ in porabi goriva pri težkih vozilih v uporabi, ter preverjanjem prisotnosti strategij, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozil v preskusih, ki se izvajajo, ali pri izračunih; in opredelitvijo enega ali več reprezentativnih vozil podskupine vozil, na podlagi katerih se določi prilagoditev koristnega tovora. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (ES) 595/2009 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z določanjem nekaterih vidikov okoljske učinkovitosti vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄. Izvedbena pooblastila iz te uvodne izjave bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾.
- (46) Zaradi sprememb ali dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte zaradi prilagoditve referenčnih emisij CO₂ v zvezi z določitvijo vodilnih načel in meril za opredelitev postopkov za preverjanje emisij CO₂ pri težkih vozilih v uporabi ter v zvezi s spreminjanjem prilog k tej uredbi glede nekaterih tehničnih parametrov, vključno s ponderji profilov namembnosti, vrednostmi koristnih tovorov, vrednostmi letnih kilometrin ter faktorji prilagoditve koristnega tovora. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹²⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (47) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.
- (48) Uredbi (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 ter Direktivo Sveta 96/53/ES ⁽¹³⁾ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in cilji

Da bi prispevala k doseganju cilja Unije, da v sektorjih, zajetih v členu 2 Uredbe (EU) 2018/842, do leta 2030 zmanjša svoje emisije toplogrednih plinov za 30 % pod ravni iz leta 2005 in doseže cilje iz Pariškega sporazuma, ter zagotavlja pravilno delovanje notranjega trga, ta uredba določa zahteve glede emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, pri

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁽¹²⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

⁽¹³⁾ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

čemer se specifične emisije CO₂ iz voznega parka novih težkih vozil Unije zmanjšajo v primerjavi z referenčnimi emisijami CO₂:

- (a) za poročevalska obdobja od leta 2025 dalje za 15 %;
- (b) za poročevalska obdobja od leta 2030 dalje za 30 %, razen če se na podlagi pregleda iz člena 15 ne odloči drugače.

Referenčne emisije CO₂ temeljijo na podatkih o spremljanju, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) 2018/956 za obdobje od 1. julija 2019 do 30. junija 2020 (v nadaljnjem besedilu: referenčno obdobje), razen za delovna vozila, in se izračunajo v skladu s točko 3 Priloge I k tej uredbi.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za nova težka vozila kategorij N₂ in N₃, ki imajo naslednje značilnosti:
 - (a) tovorna vozila s togo konstrukcijo z osno konfiguracijo 4×2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila, ki presega 16 ton;
 - (b) tovorna vozila s togo konstrukcijo z osno konfiguracijo 6×2;
 - (c) vlečna vozila z osno konfiguracijo 4×2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila, ki presega 16 ton, in
 - (d) vlečna vozila z osno konfiguracijo 6×2.

Za namene člena 5 in točke 2.3 Priloge I k tej uredbi se ta uredba uporablja tudi za nova težka vozila kategorije N, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁴⁾ in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d) prvega pododstavka.

Kategorije vozil iz prvega in drugega pododstavka tega odstavka se nanašajo na kategorije vozil, kakor so opredeljene v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁵⁾.

2. Vozila iz odstavka 1 se za namene te uredbe štejejo za nova težka vozila v danem 12-mesečnem obdobju, ki se začne 1. julija, če so v tem obdobju prvič registrirana v Uniji in pred tem niso bila registrirana zunaj nje.

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

⁽¹⁴⁾ Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

⁽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 vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme poseben postopek za identifikacijo težkih vozil, ki so odobrena kot delovna vozila na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov, niso pa registrirana kot taka, in za upoštevanje teh vozil popravi letne povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca, začeni s poročevalskim obdobjem leta 2021 in za vsako naslednje poročevalsko obdobje. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „referenčne emisije CO₂“ pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂ v referenčnem obdobju iz drugega odstavka člena 1 iz vseh novih težkih vozil v vsaki podskupini vozil, razen delovnih vozil, določene v skladu s točko 3 Priloge I;
- (2) „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂ iz posameznega težkega vozila, določene v skladu s točko 2.1 Priloge I;
- (3) „poročevalsko obdobje leta Y“ pomeni obdobje od 1. julija leta Y do 30. junija leta Y+1;
- (4) „povprečne specifične emisije CO₂“ pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂ iz novih težkih vozil proizvajalca v danem poročevalskem obdobju, določene v skladu s točko 2.7 Priloge I;
- (5) „cilj specifičnih emisij CO₂“ pomeni cilj emisij CO₂ posameznega proizvajalca, izražen v g/tkm in določen letno za predhodno poročevalsko obdobje v skladu s točko 4 Priloge I;
- (6) „tovorno vozilo s togo konstrukcijo“ pomeni tovorno vozilo, ki ni zasnovano ali izdelano za vleko polpriklpnika;
- (7) „vlečno vozilo“ pomeni vlečno enoto, ki je zasnovana in izdelana izključno ali predvsem za vleko polpriklpnikov;
- (8) „podskupina vozil“ pomeni razvrstitev vozil, kakor so opredeljena v točki 1 Priloge I in za katera je značilna vrsta skupnih in specifičnih tehničnih meril, primernih za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri teh vozilih;
- (9) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, za katero so emisije CO₂ in poraba goriva v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi določeni samo za profile namembnosti, ki niso opredeljeni v točki 2.1 Priloge I k tej uredbi;
- (10) „proizvajalec“ pomeni osebo ali organ, ki je odgovoren za predložitev podatkov v zvezi z novimi težkimi vozili na podlagi člena 5 Uredbe (EU) 2018/956, ali – v primeru brezemisijskih težkih vozil – osebo ali organ, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka ES-homologacije za celo vozilo ali za postopek posamične odobritve v skladu z Direktivo 2007/46/ES ter za zagotovitev skladnosti proizvodnje;
- (11) „brezemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem z emisijami, manjšimi od 1 g CO₂/kWh, kakor je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, ali manjšimi od 1 g CO₂/km, kakor je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁶⁾ in njenimi izvedbenimi ukrepi.

⁽¹⁶⁾ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

- (12) „nizkoemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂, ki so nižje od polovice referenčnih emisij CO₂ vseh vozil v podskupini vozil, v katero to težko vozilo sodi, kakor so določene v skladu s točko 2.3.3 Priloge I;
- (13) „profil namembnosti“ pomeni kombinacijo cikla ciljne hitrosti, vrednosti koristnega tovora, konfiguracije karoserije ali priklopnika in po potrebi drugih parametrov, ki odražajo specifično uporabo vozila, na podlagi katere se pri težkem vozilu določijo uradne emisije CO₂ in poraba goriva;
- (14) „cikel ciljne hitrosti“ pomeni opis hitrosti vozila, ki jo želi voznik doseči ali na katero je omejen s prometnimi razmerami, kot funkcija razdalje, ki jo zajema potovanje;
- (15) „koristni tovor“ pomeni maso blaga, ki jih vozilo prepelje v različnih razmerah.

Člen 4

Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca

Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju za vsakega proizvajalca določi povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm za predhodno poročevalsko obdobje ob upoštevanju:

- (a) podatkov, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) 2018/956 za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, razen za delovna vozila, ter
- (b) brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja, določenega v skladu s členom 5.

Povprečne specifične emisije CO₂ se določijo v skladu s točko 2.7 Priloge I.

Člen 5

Brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila

1. Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Pri brezemisijemskem in nizkoemisijemskem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz brezemisijemskih in nizkoemisijemskih težkih vozil v voznem parku proizvajalca v posameznem poročevalskem obdobju, vključno z brezemisijemskimi težkimi vozili iz drugega pododstavka člena 2(1) ter brezemisijemskimi in nizkoemisijemskimi delovnimi vozili, te emisije pa se določijo v skladu s točko 2.3 Priloge I.

2. Za poročevalska obdobja 2019–2024 se brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila za namene odstavka 1 upoštevajo na naslednji način:

- (a) brezemisijsko težko vozilo se upošteva kot dve vozili in

- (b) nizkoemisijsko težko vozilo se upošteva kot do dve vozili v skladu s funkcijo njegovih specifičnih emisij CO₂ in nizkoemisijske mejne vrednosti podskupine vozil, v katero vozilo spada, kot je določeno v točki 2.3.3 Priloge I.

Brezemisijski in nizkoemisijski faktor se določita v skladu s točko 2.3.1 Priloge I.

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

4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih težkih vozil iz drugega pododstavka člena 2(1) k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ 1,5 %.

Člen 6

Cilji specifičnih emisij CO₂ proizvajalca

Komisija od 1. julija 2026 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju za vsakega proizvajalca določi cilj specifičnih emisij CO₂ za predhodno poročevalsko obdobje. Ta cilj specifičnih emisij CO₂ je vsota naslednjih vrednosti iz vseh podskupin vozil:

- (a) cilja zmanjšanja emisij CO₂ iz točke (a) ali (b) prvega odstavka člena 1, kar je primerno;
- (b) referenčnih emisij CO₂;
- (c) proizvajalčevega deleža vozil v vsaki podskupini vozil;
- (d) utežnih faktorjev letne kilometrine in koristnega tovora, uporabljenih v vsaki podskupini vozil.

Cilj specifičnih emisij CO₂ se določi v skladu s točko 4 Priloge I.

Člen 7

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi

1. Za določanje skladnosti proizvajalca z njegovimi cilji specifičnih emisij CO₂ v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2029 se upoštevajo njegove emisijske olajšave ali emisijski dolgovi, določeni v skladu s točko 5 Priloge I, ki ustrezajo številu novih težkih vozil proizvajalca, razen delovnih vozil, v poročevalskem obdobju, pomnoženem z:

- (a) razliko med krivuljo zmanjševanja emisij CO₂ iz odstavka 2 in povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ tega proizvajalca, če je ta razlika pozitivna („emisijske olajšave“), ali
- (b) razliko med povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ in ciljem specifičnih emisij CO₂ tega proizvajalca, če je ta razlika pozitivna („emisijski dolgovi“).

Emisijske olajšave se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2019 do 2029. Vendar se olajšave, pridobljene v poročevalskih obdobjih let od 2019 do 2024, upoštevajo samo pri določanju skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2025.

Emisijski dolgovi se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2029. Skupni emisijski dolg proizvajalca pa ne sme preseči 5 % cilja specifičnih emisij CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju leta 2025, pomnoženega s številom težkih vozil tega proizvajalca v navedenem obdobju („mejna vrednost emisijskih dolgov“).

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2028, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Morebitni preostali emisijski dolgovi se poravnajo v poročevalskem obdobju leta 2029.

2. Krivulja zmanjševanja emisij CO₂ se za vsakega proizvajalca določi v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi krivulje linearnega zmanjševanja od referenčnih emisij CO₂ iz drugega odstavka člena 1 do cilja emisij CO₂, za poročevalsko obdobje leta 2025, kakor je določen v točki (a) prvega odstavka navedenega člena, ter od cilja emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2025 do cilja emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2030 dalje, kakor je določen v točki (b) prvega odstavka navedenega člena.

Člen 8

Skladnost s cilji specifičnih emisij CO₂

1. Kadar se na podlagi odstavka 2 ugotovi, da ima proizvajalec v danem poročevalskem obdobju od leta 2025 dalje presežne emisije CO₂, Komisija naloži premijo za presežne emisije CO₂, izračunano po naslednji formuli:

(a) od 2025 do 2029:

$$(\text{premija za presežne emisije CO}_2) = (\text{presežne emisije CO}_2 \times 4\,250 \text{ EUR/g CO}_2/\text{tkm});$$

(b) od leta 2030 naprej:

$$(\text{premija za presežne emisije CO}_2) = (\text{presežne emisije CO}_2 \times 6\,800 \text{ EUR/g CO}_2/\text{tkm}).$$

2. Za proizvajalca se šteje, da ima presežne emisije CO₂ v naslednjih primerih:

(a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju let od 2025 do 2028 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz tretjega pododstavka člena 7(1);

(b) kadar je v poročevalskem obdobju leta 2029 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, pozitivna;

(c) kadar od poročevalskega obdobja leta 2030 dalje povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegajo njegov cilj specifičnih emisij CO₂.

Presežne emisije CO₂ v danem poročevalskem obdobju se izračunajo v skladu s točko 6 Priloge I.

3. Komisija z izvedbenimi akti določi načine zbiranja premij za presežne emisije CO₂ iz odstavka 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

4. Premije za presežne emisije CO₂ se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.

Člen 9

Preverjanje podatkov o spremljanju

1. Homologacijski organi nemudoma obvestijo Komisijo o vseh odstopanjih pri vrednostih emisijah CO₂ iz težkih vozil v prometu v primerjavi z vrednostmi, navedenimi v certifikatu o skladnosti ali v opisni mapi za stranke iz člena 9(4) Uredbe (EU) 2017/2400, pri preverjanjih v skladu s postopkom iz člena 13 te uredbe.

2. Komisija odstopanja iz odstavka 1 upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje teh odstopanj in za njihovo upoštevanje pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Člen 10

Ocena referenčnih emisij CO₂

Da se poskrbi za robustnost in reprezentativnost referenčnih emisij CO₂, ki so osnova za določanje ciljev emisij CO₂ za celotni vozni park Unije, Komisija z izvedbenimi akti vzpostavi metodologijo, s katero oceni uporabo pogojev, pod katerimi so bile določene referenčne emisije CO₂, in vzpostavi merila za določanje, ali so bile te emisije neupravičeno zvišane, in če je tako, kako jih je treba popraviti.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Člen 11

Objava podatkov in učinkovitosti proizvajalcev

1. Do 30. aprila vsako leto Komisija z izvedbenimi akti objavi seznam, v katerem navede:

(a) od 1. julija 2020 za vsakega proizvajalca njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem poročevalskem obdobju iz člena 4;

(b) od 1. julija 2020 za vsakega proizvajalca njegov brezemisijski in nizkoemisijski faktor v predhodnem poročevalskem obdobju iz člena 5(1);

- (c) od 1. julija 2026 za vsakega proizvajalca njegov cilj specifičnih emisij CO₂ iz člena 6 za predhodno poročevalsko obdobje iz člena 6;
- (d) od 1. julija 2020 do 30. junija 2031 za vsakega proizvajalca njegova krivulja zmanjševanja emisij CO₂ in emisijske olajšave ter od 1. julija 2026 do 30. junija 2031 njegovi emisijski dolgovi v predhodnem poročevalskem obdobju iz člena 7;
- (e) od 1. julija 2026 za vsakega proizvajalca njegove presežne emisije CO₂ v predhodnem poročevalskem obdobju iz člena 8(1);
- (f) od 1. julija 2020 povprečje specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, registriranih v Uniji v predhodnem poročevalskem obdobju.

Seznam, ki se objavi do 30. aprila 2021, vsebuje referenčne emisije CO₂ iz drugega odstavka člena 1.

2. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 17, da se referenčne emisije CO₂ prilagodijo v skladu z naslednjim:

- (a) kadar se z uporabo postopka iz točke 1 Priloge II in na podlagi točke (b) ali (c) člena 14(1) prilagodijo ponderji profila namembnosti ali vrednosti koristnega tovora;
- (b) kadar se prilagoditveni faktorji določijo na podlagi člena 14(2), z uporabo teh prilagoditvenih faktorjev na referenčnih emisijah CO₂;
- (c) kadar se po metodologiji iz člena 10 ugotovi, da so bile referenčne emisije CO₂ neupravičeno zvišane, s popravkom referenčnih emisij CO₂ do 30. aprila 2022.

Komisija objavi prilagojene vrednosti referenčnih emisij CO₂ in te vrednosti uporabi za izračun ciljev specifičnih emisij CO₂ proizvajalca, ki se uporabljajo v poročevalskih obdobjih od datuma začetka uporabe delegiranih aktov, s katerimi se te vrednosti prilagodijo.

Člen 12

Dejanske emisije CO₂ in poraba energije, ki nastajajo med vožnjo

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, določenih v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009.

Komisija tudi redno zbira podatke o dejanskih emisijah CO₂ in porabi energije, ki nastajajo med vožnjo pri težkih vozilih, ki uporabljajo naprave za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščene v vozilu, začenši z novimi težkimi vozili, registriranimi od datuma, ko se začnejo uporabljati ukrepi iz točke (b) člena 5c Uredbe (ES) št. 595/2009.

Komisija zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se ta reprezentativnost razvija skozi čas.

2. Za namene odstavka 1 tega člena Komisija zagotovi, da so ji od datuma začetka uporabe ukrepov iz točke (b) člena 5c Uredbe (ES) št. 595/2009 – bodisi pri proizvajalcih ali nacionalnih organih bodisi prek neposrednega prenosa podatkov iz vozil – v rednih presledkih na voljo naslednji parametri v zvezi z dejanskimi emisijami CO₂ in porabo energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih:

- (a) identifikacijska številka vozila;
- (b) porabljen gorivo in porabljen električna energija;
- (c) skupna prevožena razdalja;
- (d) koristni tovor;
- (e) za hibridna električna težka vozila z zunanjim polnjenjem porabljen gorivo in porabljen električna energija ter prevožena razdalja glede na različne vrste pogona;
- (f) drugi parametri, potrebni za izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 1 tega člena.

Komisija za namene iz odstavka 1 obdela prejete podatke na podlagi prvega pododstavka tega odstavka, da oblikuje zbirke anonimiziranih in zbirnih podatkov, tudi po proizvajalcu. Identifikacijske številke vozila se uporabijo zgolj za obdelavo teh podatkov in se ne smejo hraniti dlje, kot je potrebno za ta namen.

3. Za preprečitev, da bi se razkorak dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, še povečal, Komisija najpozneje v dveh letih in petih mesecih po datumu začetka uporabe ukrepov iz točke (b) člena 5c Uredbe (ES) št. 595/2009 oceni, kako bi lahko uporabili podatke o porabi goriva in energije, da bi zagotovili, da bodo vrednosti emisij CO₂ in porabe energije vozil, ugotovljene na podlagi navedene uredbe, dolgoročno odražale dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za vsakega proizvajalca.

Komisija spremlja in letno poroča o spremembah v razkoraku iz prvega pododstavka, in leta 2027 z namenom, da se prepreči povečanje tega razkoraka, oceni, ali bi bilo izvedljivo od leta 2030 uvesti mehanizem za prilagajanje povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca, in po potrebi predloži zakonodajni predlog za vzpostavitev takega mehanizma.

4. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobno določen postopek zbiranja in obdelave podatkov iz odstavka 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Člen 13

Preverjanje emisij CO₂ iz težkih vozil v uporabi

1. Proizvajalci zagotovijo, da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke iz člena 9(4) Uredbe (EU) 2017/2400, ustrezajo emisijam CO₂ in porabi goriva pri težkih vozilih v uporabi, kakor je določeno v skladu z navedeno uredbo.

2. Po začetku veljavnosti postopkov iz odstavka 4 homologacijski organi za tiste proizvajalce, ki jim izdajo dovoljenje za delovanje simulacijskega orodja v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, na podlagi primernih in reprezentativnih vzorčnih vozil preverijo, da vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, zabeležene v dokumentaciji z informacijami za stranke, ustrezajo emisijam CO₂ in porabi goriva pri težkih vozilih v uporabi, kakor je določeno v skladu z navedeno uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, pri čemer se med drugim uporabijo razpoložljivi podatki, pridobljeni z napravami za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenimi v vozilu.

Homologacijski organi preverijo tudi obstoj strategij v vozilih ali strategij, povezanih z vzorčnimi vozili, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozil v preskusih, ki se izvajajo za namene homologacije, ali pri izračunih, ki se uporabljajo za namene certificiranja emisij CO₂, med drugim z uporabo podatkov, pridobljenih z napravami za spremljanje porabe goriva in/ali energije, nameščenimi v vozilu.

3. Kadar se na podlagi preverjanj, opravljenih v skladu z odstavkom 2, odkrije neujemanje vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, ki ga ni mogoče predpisati napaki v delovanju simulacijskega orodja, ali strategije, ki umetno izboljšujejo učinkovitost vozila, odgovorni homologacijski organ poleg tega, da sprejme potrebne ukrepe iz Poglavja XI Uredbe (EU) 2018/858, zagotovi, da se dokumentacije z informacijami za stranke, certifikati o skladnosti oziroma posamezna potrdila o odobritvi popravijo.

4. Komisija z izvedbenimi akti določi postopke za izvajanje preverjanj iz odstavka 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

Na Komisijo se pred sprejetjem izvedbenih aktov iz prvega pododstavka v skladu s členom 17 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev te uredbe z določitvijo vodilnih načel in meril za opredelitev postopkov iz prvega pododstavka.

Člen 14

Spremembe prilog I in II

1. Za zagotovitev, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij CO₂ na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovarnega prometa, se na Komisijo prenese pooblastilo, da v skladu s členom 17 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:

(a) navedb za tip kabine in moč motorja iz tabele 1 Priloge I ter opredelitev „spalne kabine“ in „dnevne kabine“ v tabeli;

(b) ponderjev profila namembnosti iz tabele 2 Priloge I;

(c) vrednosti koristnega tovora iz tabele 3 Priloge I in faktorjev prilagoditve koristnega tovora iz tabele 1 Priloge II;

(d) vrednosti letnih kilometrin iz tabele 4 Priloge I.

2. Kadar se homologacijski postopki, določeni v Uredbi (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepih, spremenijo z drugimi spremembami, kot so spremembe iz točk (b) in (c) odstavka 1 tega člena, tako da se raven emisij CO₂ iz reprezentativnih vozil, opredeljena na podlagi tega odstavka, poveča ali zmanjša za več kot 5 g CO₂/km, Komisija v skladu s točko (b) prvega pododstavka člena 11(2) uporabi prilagoditveni faktor referenčnih emisij CO₂, ki se izračuna po formuli iz točke 2 Priloge II.

3. Komisija z izvedbenimi akti določi metodologijo za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil podskupine vozil, vključno z njihovimi statističnimi ponderji, na podlagi katerih se določi prilagoditev iz odstavka 2 tega člena, ob upoštevanju podatkov o spremljanju, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) 2018/956, in tehničnih značilnosti vozil, navedenih v členu 12(1) Uredbe (EU) 2017/2400. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.

Člen 15

Pregled in poročanje

1. Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, cilju zmanjšanja emisij CO₂ in o ravni mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila, ki se uporablja od leta 2030, ter o določitvi ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki, avtobusi in delovnimi vozili, in o uvedbi zavezujočih ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila za leto 2035 in naprej ter leto 2040 in naprej. Cilje za leto 2030 bi bilo treba oceniti v skladu z obveznostmi Evropske unije iz Pariškega sporazuma.

2. Poročilo iz odstavka 1 tega člena zlasti vključuje tudi naslednje:

(a) oceno učinkovitosti sistema emisijskih olajšav in emisijskih dolgov iz člena 7 ter ustreznosti podaljšanja njegove uporabe na leto 2030 in naprej;

(b) oceno uvedbe brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES ter ustreznih parametrov in pogojev, ki vplivajo na dajanje takšnih težkih vozil na trg;

(c) oceno učinkovitosti mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila iz člena 5 ter ustreznost njegovih različnih elementov, da bi ga za obdobje po letu 2025 prilagodili morebitnemu razlikovanju med brezemisijskim dosegom in podskupino vozil v kombinaciji z utežnima faktorjema kilometrine in koristnega tovora, datum začetka uporabe pa bi moral omogočati še vsaj tri leta časa;

- (d) oceno o uvedbi potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, o možni uvedbi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za motorje, zlasti v delovnih vozilih, ter o dejanski reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400;
- (e) razmisleke, izključno za namene te uredbe, o težkih vozilih in kombinacijah vozil ter pri tem upošteva maso in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, denimo modularne in intermodalne koncepte, hkrati pa ocenjuje morebitne vidike varnosti in učinkovitosti prevoza, intermodalne, okoljske, infrastrukturne in povratne učinke ter geografski položaj držav članic;
- (f) oceno simulacijskega orodja VECTO, s čimer se zagotovi, da se bo orodje redno in pravočasno posodabljal;
- (g) oceno možnosti, da bi zasnovali namensko metodologijo, s katero bi zajeli možni prispevek k zmanjšanju emisij CO₂ v primeru uporabe sintetičnih in naprednih alternativnih tekočih in plinastih goriv iz obnovljivih virov, vključno z e-gorivi, ki so proizvedena z energijo iz obnovljivih virov ter izpolnjujejo trajnostna merila in merila za prihranke emisij toplogrednih plinov iz Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁷⁾;
- (h) oceno, ali bi bilo izvedljivo uvesti odprt, pregleden in nediskriminatoren mehanizem združevanja med proizvajalci;
- (i) oceno višine premije za presežne emisije CO₂ za zagotovitev, da premija presega povprečne mejne stroške tehnologije, potrebne za uresničitev ciljev emisij CO₂.

3. Poročilu iz odstavka 1 se po potrebi priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.

4. Komisija v okviru ocene iz člena 15(5) Uredbe (EU) 2019/631 oceni možnost, da bi prihodke od premij za presežne emisije CO₂ zbrali v namenskem skladu ali ustreznem programu in tako poskrbeli za pravičen prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo, kot navedeno v členu 4.1 Pariškega sporazuma, zlasti za podporo preusposabljanju, dodatnemu usposabljanju ter drugemu pridobivanju znanj in spretnosti in prerazporejanju delavcev v avtomobilskem sektorju v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki jih bo prehod najbolj prizadel. Komisija po potrebi v ta namen najpozneje do leta 2027 predloži zakonodajni predlog.

5. Komisija najpozneje do leta 2023 preuči možnost, da bi zasnovali skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu novih težkih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija to oceno predloži Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, na primer zakonodajne predloge.

Člen 16

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe iz točke (a) člena 44(1) Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁸⁾. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

⁽¹⁷⁾ Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

⁽¹⁸⁾ Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 17

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 14. avgusta 2019. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem tega petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 18

Spremembe Uredbe (ES) št. 595/2009

Uredba (ES) št. 595/2009 se spremeni:

- (1) v členu 2 se prvemu odstavku doda naslednji stavek:

„Za namene členov 5a, 5b in 5c se uporablja tudi za vozila kategorij O₃ in O₄.“;

(2) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 5a

Posebne zahteve za proizvajalce v zvezi z okoljsko učinkovitostjo vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄.

1. Proizvajalci zagotovijo, da nova vozila kategorij O₃ in O₄, ki se prodajo, registrirajo ali začnejo uporabljati, izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (a) vpliv teh vozil na emisije CO₂, poraba goriva, poraba električne energije in brezemisijski doseg motornih vozil se določi v skladu z metodologijo iz točke (a) člena 5c;
- (b) vozila so opremljena z napravami za spremljanje in zapisovanje koristnega tovora, ki so nameščene v vozilu, v skladu z zahtevami iz točke (b) člena 5c.

2. Proizvajalci zagotovijo, da so nova vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, ki se prodajo, registrirajo ali začnejo uporabljati, opremljena z napravami za spremljanje in zapisovanje porabe goriva in/ali energije, koristnega tovora in kilometrine v skladu z zahtevami iz točke (b) člena 5c.

Zagotovijo tudi, da se brezemisijski doseg motornih vozil in poraba električne energije teh vozil določita v skladu z metodologijo iz točke (c) člena 5c.

Člen 5b

Posebne zahteve za države članice v zvezi z okoljsko učinkovitostjo vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄

1. Nacionalni organi v skladu z izvedbenimi ukrepi iz člena 5c zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄, ki niso skladni z zahtevami iz navedenih izvedbenih ukrepov.

2. Nacionalni organi v skladu z izvedbenimi ukrepi iz člena 5c prepovejo prodajo, registracijo ali začetek uporabe novih vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄, ki niso skladna z zahtevami iz navedenih izvedbenih ukrepov.

Člen 5c

Ukrepi za določanje nekaterih vidikov okoljske učinkovitosti vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄

Komisija do 31. decembra 2021 z izvedbenimi akti sprejme naslednje ukrepe:

- (a) metodologijo za ocenjevanje učinkovitosti vozil kategorij O₃ in O₄, kar zadeva njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo električne energije in brezemisijske dosege motornih vozil;

- (b) tehnične zahteve za namestitve naprav za spremljanje in zapisovanje porabe goriva in/ali energije ter kilometrine motornih vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ ter za določanje in zapisovanje tovora ali skupne mase vozil, ki ustrezajo značilnostim iz točke (a), (b), (c) ali (d) prvega pododstavka člena 2(1) Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta (*) ter njihovim kombinacijam z vozili kategorij O₃ in O₄, vključno s prenosom podatkov med vozili znotraj kombinacije, kadar je to potrebno;
- (c) metodologijo za določanje brezemisijskega dosega in porabe električne energije pri novih vozilih kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 13a.

(*) Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila ter spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).“;

(3) doda se naslednji člen:

„Člen 13a

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Tehnični odbor za motorna vozila, ustanovljen z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta (*). Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

(*) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).“

Člen 19

Spremembe Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 se spremeni:

(1) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), Uredbe (ES) št. 595/2009 ter Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta (**).

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

(**) Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila ter spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).“;

(2) v členu 4 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice od 1. januarja 2019 dalje spremljajo podatke, ki so opredeljeni v delu A Priloge I, o novih težkih vozilih, prvič registriranih v Uniji.

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

Kar zadeva leto 2019, podatki, sporočeni do 30. septembra 2020, zajemajo podatke, ki so se spremljali od 1. januarja 2019 do 30. junija 2020.

Podatki, ki se nanašajo na nova težka vozila, ki so bila prej registrirana zunaj Unije, se ne spremljajo in sporočajo, razen če je bila ta registracija opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.“;

(3) v členu 5 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Z začetkom v letih, kakor so določena v točki 1 dela B Priloge I, proizvajalci težkih vozil spremljajo podatke, opredeljene v točki 2 dela B Priloge I, za vsako novo težko vozilo.

Proizvajalci težkih vozil do 30. septembra vsako leto, z začetkom v letih, kakor so določena v točki 1 dela B Priloge I, Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge II sporočajo te podatke za vsako novo težko vozilo, katerega simulacija je bila izvedena v predhodnem poročevalskem obdobju, ki traja od 1. julija do 30. junija.

Kar zadeva leto 2019, proizvajalci sporočijo podatke za vsako novo težko vozilo, katerega simulacija je bila izvedena v obdobju od 1. januarja 2019 do 30. junija 2020.

Datum simulacije je datum, sporočen v skladu s podatkovnim vnosom 71 v točki 2 dela B Priloge I.;

(4) v členu 10 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija do 30. aprila vsako leto objavi letno poročilo s svojo analizo podatkov, ki so jih države članice in proizvajalci sporočili za predhodno poročevalsko obdobje.“;

(5) v Prilogi II se točka 3.2 nadomesti z naslednjim:

„3.2 Podatki, ki zadevajo težka vozila, registrirana v preteklem poročevalskem obdobju, in so shranjeni v registru, se vsako leto objavijo do 30. aprila, prvič leta 2021, z izjemo podatkovnih vnosov iz člena 6(1).“

Člen 20

Spremembe Direktive 96/53/ES

Direktiva 96/53/ES se spremeni:

(1) v členu 2 se po opredelitvi „vozilo na alternativna goriva“ vstavi naslednja opredelitev:

„— ‚brezemisijsko vozilo‘ pomeni ‚brezemisijsko težko vozilo‘, kakor je opredeljeno v točki 11 člena 3 Uredbe 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta (*),

(*) Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila ter spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).“;

(2) člen 10b se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10b

Največje dovoljene teže vozil na alternativna goriva ali brezemisijskih vozil so določene v točkah 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 in 2.4 Priloge I.

Vozila na alternativna goriva ali brezemisijska vozila morajo biti skladna tudi z omejitvami glede največje dovoljene osne obremenitve, določene v točki 3 Priloge I.

Dodatna teža, ki se zahteva za vozila na alternativna goriva ali brezemisijska vozila, se opredeli na podlagi dokumentacije, ki jo ob odobritvi zadevnega vozila priskrbi proizvajalec. Ta dodatna teža se navede v uradnem dokazilu, zahtevanem v skladu s členom 6.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 10h, da za namene te direktive posodobi seznam alternativnih goriv iz člena 2, za katere se zahteva dodatna teža. Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem navedenih delegiranih aktov ravna v skladu s svojo običajno prakso ter se posvetuje s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki iz držav članic.“;

(3) Priloga I se spremeni:

(a) naslednji pododstavek se doda v drugi stolpec točk 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 in 2.2.4:

„Pri kombinacijah vozil, vključno z vozili na alternativna goriva ali brezemisijскими vozili, se največja dovoljena teža iz tega oddelka poveča za dodatno težo alternativnega goriva za največ eno tono ali brezemisijske tehnologije za največ dve toni.“;

(b) v drugi stolpec točke 2.3.1 se doda naslednji pododstavek:

„Brezemisijсka vozila: največja dovoljena teža 18 ton se poveča za dodatno težo brezemisijske tehnologije do največ dveh ton.“;

(c) v tretji stolpec točke 2.3.2 se doda naslednji pododstavek:

„Triosna brezemisijсka vozila: največja dovoljena teža 25 ton oziroma 26 ton, kadar je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja obremenitev vsake osi ne presega 9,5 tone, se poveča za dodatno težo brezemisijske tehnologije, do največ dveh ton.“;

(d) v tretji stolpec točke 2.4 se doda naslednji pododstavek:

„Triosni zgibni avtobusi, ki so brezemisijсka vozila: največja dovoljena teža 28 ton se poveča za dodatno težo brezemisijske tehnologije do največ dveh ton.“

Člen 21

Začetek veljavnosti

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

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

V Bruslju, 20. junija 2019

Za Evropski parlament

Predsednik

A. TAJANI

Za Svet

Predsednik

G. CIAMBA

PRILOGA I

Povprečne specifične emisije CO₂, cilji specifičnih emisij CO₂ in presežne emisije CO₂

1. PODSKUPINE VOZIL

Vsako novo težko vozilo se razporedi v eno od podskupin vozil iz tabele 1 v skladu z navedenimi pogoji.

Tabela 1

Podskupine vozil (sg)

Težka vozila	Tip kabine	Moč motorja	Podskupina vozil (sg)
Tovorna vozila s togo konstrukcijo z osnokonfiguracijo 4×2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila > 16 ton	Vse	< 170 kW	4-UD
	Dnevna kabina	≥ 170 kW	4-RD
	Spalna kabina	≥ 170 kW in < 265 kW	
	Spalna kabina	≥ 265 kW	4-LH
Tovorna vozila s togo konstrukcijo z osnokonfiguracijo 6×2	Dnevna kabina	Vse	9-RD
	Spalna kabina		9-LH
Vlečna vozila z osno konfiguracijo 4×2 in največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila > 16 ton	Dnevna kabina	Vse	5-RD
	Spalna kabina	< 265 kW	
	Spalna kabina	≥ 265 kW	5-LH
Vlečna vozila z osno konfiguracijo 6×2	Dnevna kabina	Vse	10-RD
	Spalna kabina		10-LH

„Spalna kabina“ pomeni vrsto kabine, ki ima za voznikovim sedežem prostor, namenjen za spanje, kot je sporočen v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

„Dnevna kabina“ pomeni vrsto kabine, ki ni spalna.

Če se novo težko vozilo ne more razporediti v podskupino vozil, ker niso na voljo informacije o tipu kabine ali moči motorja, se razporedi v podskupino vozil za dolge razdalje (LH), ki ustreza tipu njegovega šasijskega (tovorno vozilo s togo konstrukcijo ali vlečno vozilo) in osnokonfiguraciji (4×2 ali 6×2).

Kadar je novo težko vozilo razporejeno v podskupino vozil 4-UD, vendar podatki o emisijah CO₂ v g/km niso na voljo v zvezi s profiloma namembnosti UDL ali UDR, kakor sta opredeljena v tabeli 2 v točki 2.1, se novo težko vozilo razporedi v podskupino vozil 4-RD.

2. POVPREČNE SPECIFIČNE EMISIJE CO₂ PROIZVAJALCA2.1 Specifične emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije CO₂ v g/km iz novega težkegavozila v (CO_{2v}), razporejenega v podskupino vozil sg, se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

pri čemer je:

$\sum mp$ vsota vseh profilov namembnosti mp iz tabele 2;

sg podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu s točko 1 te priloge;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v tabeli 2;

$CO_{2v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkegavozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

Specifične emisije CO₂ iz brezemisijskega težkegavozila se nastavijo na 0 g CO₂/km.

Specifične emisije CO₂ iz delovnega vozilaso povprečje emisij CO₂ v g/km, sporočeno v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

Tabela 2

Ponderji profilov namembnosti($W_{sg,mp}$)

Podskupina vozil (sg)	Profil namembnosti ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Podskupina vozil (sg)	Profil namembnosti ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

⁽¹⁾ Glej opredelitve profilov namembnosti pod to tabelo.

Opredelitve profilov namembnosti

RDL	Regionalna dostava majhnega koristnega tovora
RDR	Regionalna dostava reprezentativnega koristnega tovora
LHL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje
LHR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolgerazdalje
UDL	Mestna dostava majhnega koristnega tovora
UDR	Mestna dostava reprezentativnega koristnega tovora
REL	Regionalna dostava (EMS) majhnega koristnega tovora
RER	Regionalna dostava (EMS) reprezentativnega koristnegatovora
LEL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje(EMS)
LER	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolgerazdalje (EMS)

2.2 Povprečne specifične emisije CO₂ iz vsehnovih težkih vozil v podskupini vozil za proizvajalca

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se izračunajopovprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm iz vsehnovih težkih vozil v podskupini vozil sg po naslednji formuli:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

pri čemer je:

$\sum_v$ vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupinivozil sg razen delovnih vozil v skladu s točko(a) prvega odstavka člena 4;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 iz novega težkegavozila v , določene v skladu s točko 2.1;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg razen delovnih vozil v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4;

PL_{sg} povprečni koristni tovor vozil v podskupini vozil sg , kot je določen v točki 2.5.

2.3 Brezemisijski in nizkoemisijski faktor iz člena 5

2.3.1 Poročevalska obdobja 2019–2024

Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje od 2019 do 2024 se brezemisijski in nizkoemisijski faktor (ZLEV) iz člena 5 izračunajo naslednji formuli:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ z najmanj } 0,97$$

pri čemer je:

V število novih težkih vozil proizvajalca, ki imajo značilnosti iz prvega pododstavka člena 2(1), razen delovnih vozil v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4;

V_{conv} število novih težkih vozil proizvajalca, ki imajo značilnosti iz prvega pododstavka člena 2(1), razen delovnih vozil v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4 in razen brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil;

V_{zlev} vsota V_{in} in V_{out} ,

pri čemer je:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$$

pri čemer je $\sum_v$ vsota vseh novih brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil, ki imajo značilnosti iz prvega pododstavka člena 2(1);

CO_{2v} specifične emisije CO_2 v g/km iz brezemisijskih ali nizkoemisijskih težkih vozil v , določene v skladu s točko 2.1;

LET_{sg} nizkoemisijska mejna vrednost podskupine vozil sg , v katero spada vozilo v , kot je določeno v točki 2.3.3;

V_{out} skupno število na novo registriranih brezemisijskih težkih vozil iz drugega pododstavka člena 2(1), pomnoženo z 2 in z največ 1,5 % V_{conv} .

2.3.2 Poročevalska obdobja od leta 2025 naprej

Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje se brezemisijški in nizkoemisijški faktor (ZLEV) iz člena 5 izračuna po naslednji formuli:

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad , \text{ če pa je seštevek večji od 1 ali manjši od 0,97, se faktor ZLEV glede na primer določi na 1 ali 0,97}$$

pri čemer je:

$$x = 0,02$$

y vsota V_{in} in V_{out} , deljena z V_{total} , pri čemer je:

V_{in} skupno število na novo registriranih nizkoemisijških in brezemisijških težkih vozil, ki imajo značilnosti iz prvega pododstavka člena 2(1), pri čemer vsako izmed njih šteje za ZLEVspecific v skladu s spodnjo formulo:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

pri čemer je:

$CO2_v$ specifične emisije CO_2 v g/km iz brezemisijških ali nizkoemisijških težkih vozil v , določen v skladu s točko 2.1;

LET_{sg} nizkoemisijška mejna vrednost podskupine vozil sg , v katero spada vozilo v , kot je določeno v točki 2.3.3;

V_{out} skupno število na novo registriranih brezemisijških težkih vozil iz drugega pododstavka člena 2(1), in z največ $0,035 V_{total}$;

V_{total} skupno število na novo registriranih težkih vozil proizvajalcev navedenem poročevalskem obdobju.

Če je V_{in}/V_{total} manjši od 0,0075, se faktor ZLEV določina 1.

2.3.3 Nizkoemisijske mejne vrednosti

Nizkoemisijška mejna vrednost LET_{sg} podskupine vozil sg se določi na naslednji način:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

pri čemer je:

rCO_{2sg} referenčna vrednost za emisije CO_2 v podskupini vozil sg , kot je določena v točki 3;

PL_{sg} povprečni koristni tovor vozil v podskupini vozil sg , kot je določen v točki 2.5.

2.4 Delež novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se delež novih težkih vozil v podskupini vozil sg ($share_{sg}$) izračuna po naslednji formuli:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

pri čemer je:

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg razen delovnih vozil v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4;

V število novih težkih vozil proizvajalca razen delovnih vozil v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4.

2.5 Povprečne vrednosti koristnega tovora vseh vozil v podskupini vozil

Povprečna vrednost koristnega tovora vozila v podskupini vozil sg (PL_{sg}) se izračuna po naslednji formuli:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

pri čemer je:

$\sum mp$ vsota vseh profilov namembnosti mp ;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v tabeli 2 v točki 2.1;

$PL_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, razporejena k vozilom v podskupini vozil sg za profil namembnosti mp , kot je določeno v tabeli 3.

Tabela 3

Vrednosti koristnega tovora $PL_{sg, mp}$ (v tonah)

Podskupina vozil sg	Profil namembnosti ⁽¹⁾ (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

⁽¹⁾ Glej opredelitve profilov namembnosti v tabeli 2 v točki 2.1.

2.6 Utežni faktor kilometrine in koristnega tovora

Utežni faktor kilometrine in koristnega tovora (MPW_{sg}) v podskupini vozil sg je opredeljen kot zmnožek letne kilometrine, določene v tabeli 4, in vrednosti koristnega tovora na podskupinovo vozilo, določene v tabeli 3 v točki 2.5, standardiziran na ustreznovrednost za podskupino vozil 5-LH, in se izračuna po naslednji formuli:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

pri čemer je:

AM_{sg} letna kilometrina, določena v tabeli 4 za vozila v ustrezni podskupini vozil;

AM_{5-LH} letna kilometrina, določena za podskupino vozil 5-LH v tabeli 4;

PL_{sg} povprečna vrednost koristnega tovora, kot je določen v točki 2.5;

PL_{5-LH} povprečna vrednost koristnega tovora za podskupino vozil 5-LH, kot je določena v točki 2.5.

Tabela 4
Letne kilometrine

Podskupina vozil <i>sg</i>	Letna kilometrina AM_{sg} (v km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7 Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca iz člena 4 v g/tkm

Za vsakega proizvajalca in vsako *poročevalsko obdobje* se izračunajo povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm (CO₂) po naslednji formuli:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

pri čemer je:

$\sum_{sg}$ vsota vseh podskupin vozil

ZLEV brezemisijski in nizkoemisijski faktor, kot je določen v točki 2.3;

share_{sg} delež novih težkih vozil v podskupini vozil *sg*, kot je določen v točki 2.4;

MPW_{sg} utežni faktor kilometrine in koristnega tovora, kot je določen v točki 2.6;

avgCO_{2sg} povprečne specifične emisije CO₂ v g/tkm, kot je določeno v točki 2.2.

3. REFERENČNE EMISIJE CO₂ IZ DRUGEGA ODSTAVKA ČLENA 1

Referenčne emisije CO₂ (*rCO_{2sg}*) se izračunajo za vsako podskupino vozil *sg* na podlagi vseh novih težkih vozil vseh proizvajalcev v referenčnem obdobju po naslednji formuli:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v/PL})_{sg}}{rV_{sg}}$$

pri čemer je:

$\sum_v$ vsota vseh novih težkih vozil, registriranih v referenčnem obdobju, v podskupini vozil *sg*, razen delovnih vozil v skladu z drugim pododstavkom člena 1;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 iz novega težkegavozila v, kot so določene v skladu s točko 2.1, po potrebi prilagojenena podlagi Priloge II;

rV_{sg} število vseh novih težkih vozil, registriranih v referenčnem obdobju, v podskupini vozil sg , razen delovnih vozil v skladu z drugim odstavkom člena 1;

PL_{sg} povprečni koristni tovor vozil v podskupini vozil sg , kot je določen v točki 2.5.

4. CILJ SPECIFIČNIH EMISIJ CO_2 PROIZVAJALCA IZ ČLENA 6

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje od 1. julija 2025 dalje se izračuna cilj specifičnih emisij CO_2 po naslednji formuli:

$$T = \sum sg \, share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

pri čemer je:

$\sum_{sg}$ vsota vseh podskupin vozil;

$share_{sg}$ delež novih težkih vozil v podskupini vozil sg , kot je določen v točki 2.4;

MPW_{sg} utežni faktor kilometrine in koristnega tovora, kot je določen v točki 2.6;

rf cilj zmanjšanja emisij CO_2 (v %), ki velja v tem specifičnem poročevalskem obdobju;

rCO_{2sg} referenčne emisije CO_2 , kot je določen v točki 3.

5. EMISIJSKE OLAJŠAVE IN EMISIJSKI DOLGOVI IZ ČLENA 7

5.1 Krivulja zmanjševanja emisij CO_2 za emisijske olajšave

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje let Y v obdobju od 2019 do 2030 se krivulja zmanjševanja emisij CO_2 (ET_Y) določi po naslednji formuli:

$$ET_Y = \sum sg \, share_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

pri čemer je:

$\sum_{sg}$ vsota vseh podskupin vozil;

$share_{sg}$ delež novih težkih vozil v podskupini vozil sg , kot je določen v točki 2.4;

MPW_{sg} utežni faktor kilometrine in koristnega tovora, kot je določen v točki 2.6;

rCO_{2sg} referenčne emisije CO₂, kot jedoločeno v točki 3;

$R-ET_Y$ se določi po naslednji formuli:

zaporočevalska obdobja let Y od 2019 do 2025:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

in za poročevalska obdobja let Y od 2026 do 2030:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} in rf_{2030} sta cilja zmanjšanja emisij CO₂ (v%), ki veljata za poročevalska obdobja v letih 2025 oziroma 2030.

5.2 Emisijske olajšave in emisijski dolgovi za vsako poročevalskoobdobje

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje let Y v obdobju od 2019 do 2029 se izračunajo emisijske olajšave (cCO_{2Y}) in emisijski dolgovi (dCO_{2Y}) po naslednjih formulah:

če je $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ and}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

če je $CO_{2Y} > T_Y$ za leta od 2025 do 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ and}$$

$$\text{in } cCO_{2Y} = 0$$

V vseh drugih primerih sta vrednosti dCO_{2Y} in cCO_{2Y} nastavljeni na 0,

pri čemer je:

ET_Y emisijska krivulja zmanjševanja emisij CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y, določena v skladu s točko 5.1;

CO_{2Y} povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev poročevalskem obdobju leta Y, določene v skladu s točko 2.7;

T_Y cilj specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev poročevalskem obdobju leta Y, določen v skladu s točko 4;

V_Y število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y razen delovnih vozil, v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4;

5.3 Mejna vrednost emisijskega dolga

Za vsakega proizvajalca se mejna vrednost emisijskega dolga ($limCO_2$) določi po naslednji formuli:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

pri čemer je:

T_{2025} cilj specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev poročevalskem obdobju leta 2025, določen v skladu s točko 4;

V_{2025} število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta 2025, razen delovnih vozil, v skladu s točko (a) prvega odstavka člena 4.

5.4 Emisijske olajšave, pridobljene pred letom 2025

Emisijski dolgovi, pridobljeni za poročevalsko obdobje leta 2025, se zmanjšajo za znesek ($redCO_2$), ki ustreza emisijskim olajšavam, pridobljenim pred tem poročevalskim obdobjem, kar se določi za vsakega proizvajalca po naslednji formuli:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

pri čemer je:

$\min$ manjša od obeh vrednosti, navedenih v oklepaju;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ vsota v poročevalskih obdobjih let Y od 2019 do 2024;

dCO_{2025} emisijski dolgovi za poročevalsko obdobje leta 2025, kot so določeni v skladu s točko 5.2;

cCO_{2Y} emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določene v skladu s točko 5.2.

6. PRESEŽNE EMISIJE CO₂ PROIZVAJALCA IZ ČLENA 8(2)

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje od leta 2025 dalje se presežne emisije CO₂ ($exeCO_{2Y}$), če je vrednost pozitivna, izračunajeta po naslednjih formulah:

Za poročevalsko obdobje leta 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

Za poročevalska obdobja let Y od 2026 do 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

Za poročevalsko obdobje leta 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Za poročevalska obdobja let Y od leta 2030 dalje

$$exeCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

pri čemer je:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$	vsota v poročevalskih obdobjih let Y od 2019 do 2025;
$\sum_{I=2025}^Y$	vsota v poročevalskih obdobjih let I od leta 2025 do leta Y;
$\sum_{J=2025}^{Y-1}$	vsota v poročevalskih obdobjih let J od leta 2025 do leta (Y-1);
$\sum_{J=2025}^{2028}$	vsota v poročevalskih obdobjih let J od 2025 do 2028;
$\sum_{I=2025}^{2029}$	vsota v poročevalskih obdobjih let I od 2025 do 2029;
$dCO2_Y$	emisijski dolgovi za poročevalsko obdobje leta Y, kotso določeni v skladu s točko 5.2;
$cCO2_Y$	emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta Y, kotso določene v skladu s točko 5.2;
$limCO2$	mejna vrednost emisijskega dolga, kot je določena v skladu s točko 5.3;
$redCO2$	zmanjšanje emisijskih dolgov za poročevalsko obdobje leta 2025, kot je določeno v skladu s točko 5.4.

V vseh drugih primerih se vrednost presežnih emisij $CO2_{exeCO2_Y}$ nastavina 0.

PRILOGA II

Postopki prilagoditve

1. FAKTORJI PRILAGODITVE KORISTNEGA TOVORA IZ TOČKE (C) ČLENA 14(1)

Ob upoštevanju točke (a) člena 11(2) se za namene izračuna referenčnih emisij CO₂ iz drugega odstavka člena 1 uporabijo ponderji profila namembnosti in vrednosti koristnega tovora, ki se uporabljajo v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz točke (c) člena 14(1) za vsa nova težka vozila, emisije CO₂ v g/km iz težkega vozila v, določene za profil namembnosti *mp* iz tabele 2 v točki 2.1 Priloge I, pa se prilagodijo z naslednjo formulo:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

pri čemer je:

sg podskupina vozil, v katero spada vozilo v;

$CO_2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ iz vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti *mp* in ki temeljijo na podatkih o spremljanju za referenčno obdobje, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956;

$PL(RP)_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, ki se je pripisala vozilom v v podskupini vozil *sg* za profil namembnosti *mp* v referenčnem obdobju v skladu s tabelo 3 v točki 2.5 Priloge I za namene priprave podatkov o spremljanju za referenčno obdobje, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, pripisana vozilom v podskupini vozil *sg* za profil namembnosti *mp* v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz točke (c) člena 14(1) za vsa nova težka vozila, v skladu s tabelo 3 v točki 2.5 Priloge I;

$PL_{sg,mp}$ faktor prilagoditve koristnega tovora, določen v tabeli 5.

Tabela 5

Faktorji prilagoditve koristnega tovora $PL_{sg,mp}$

$PL_{sg,mp}$ (v 1/tone)		Profili namembnosti <i>mp</i> ⁽¹⁾				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podskupine vozil <i>sg</i>	4-UD	0,026	n.r.	0,015	n.r.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

⁽¹⁾ Glej opredelitve profilov namembnosti v točki 2.1 Priloge I.

2. PRILAGODITVENI FAKTORJI IZ TOČKE (B) ČLENA 11(2)

Ob upoštevanju točke (b) člena 11(2) se za namene izračuna referenčnih emisij CO₂ iz drugega odstavka člena 1 uporabijo ponderji profila namembnosti in vrednosti koristnega tovora, ki se uporabljajo v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz točke (c) člena 14(1) za vsa nova težka vozila, emisije CO₂ v g/km iz težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp iz točke 2.1 Priloge I, pa se prilagodijo z naslednjo formulo:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp})$$

pri čemer je:

$\sum_r$ vsota vseh reprezentativnih vozil r za podskupino vozil sg;

sg podskupina vozil, v katero spada vozilo v;

$S_{r,sg}$ statistični ponder reprezentativnega vozila r v podskupini vozil sg;

$CO_2(RP)_{v,mp}$ specifične emisije CO₂ iz vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp in ki temeljijo na podatkih o spremljanju referenčnega obdobja, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ specifične emisije CO₂ iz reprezentativnega vozila r v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi v referenčnem obdobju, ko je bil določen $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2r,mp}$ specifične emisije CO₂ iz reprezentativnega vozila r, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi v poročevalskem obdobju, ko začnejo veljati spremembe iz člena 14(2) te uredbe za vsa nova težka vozila.

Reprezentativno vozilo se opredeli v skladu z metodologijo iz člena 14(3) te uredbe.