

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 28.10.2009
COM(2009)593 konč.

2009/0173 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil

{SEC(2009) 1454}
{SEC(2009) 1455}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

Ozadje predloga

- Razlogi za predlog in njegovi cilji

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

Cilj Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES z dne 15. decembra 1993 o sklenitvi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja¹, je doseči ustalitev koncentracije toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečila nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem. Za doseg tega cilja splošno povečanje svetovne letne povprečne temperature površja ne sme preseči predindustrijske ravni za več kot 2 °C. Četrto poročilo o oceni Medvladnega foruma o podnebnih spremembah (IPCC) kaže, da morajo za doseg tega cilja svetovne emisije toplogrednih plinov doseči najvišjo vrednost do leta 2020. Evropski svet se je na zasedanju marca 2007 trdno obvezal, da do leta 2020 zmanjša skupne emisije toplogrednih plinov Skupnosti za vsaj 20 % glede na ravni iz leta 1990 ter za 30 % pod pogojem, da se druge razvite države prav tako zavežejo k podobnemu cilju zmanjšanja emisij in da gospodarsko naprednejše države v razvoju zagotovijo ustrezen prispevek glede na svoje zmožnosti. S svežnjem ukrepov v zvezi s podnebnimi spremembami in energijo, o katerem je bil sprejet dogovor decembra lani, so bili ti cilji vključeni v zakonodajo. Odločba št. 406/2009/ES določa 10-odstotno povprečno zmanjšanje glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso zajeti v sistemu EU za trgovanje z emisijami, vključno s cestnim prometom. Ena od posledic teh zavez je, da bodo morale vse države članice znatno zmanjšati emisije iz cestnega prometa.

Lahka gospodarska vozila uporabljajo predvsem podjetja, vključno z malimi in srednjimi podjetji, in zdaj obsegajo približno 12 % voznega parka. Storitve, ki se zagotavljajo z lahkimi gospodarskimi vozili, so nujno potrebne za izpolnjevanje vsakdanjih potreb ljudi. Cestni promet je pomemben vir zaposlovanja in rasti v številnih regijah EU. Vendar uporaba vozil pomembno vpliva na podnebne spremembe. Delež lahkih gospodarskih vozil v celotnem številu registracij voznega parka lahkih tovornih vozil (osebni avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil) se je med letoma 1995 in 2007 enakomerno povečeval. Emisije CO₂ so se v obdobju 2002–2007 za lahka gospodarska vozila povprečno zmanjšale za 0,4–0,5 % na leto, te zelo omejene izboljšave glede učinkovitosti porabe goriv pa so se izravnale s povečanjem povpraševanja po prevozu in večjih vozilih. EU je zmanjšala emisije toplogrednih plinov (GHG) za približno 9 % med letoma 1990 in 2007; zmanjšujejo se emisije v sektorjih, ki niso prometni, medtem ko so se emisije CO₂ iz prometa povečale za 29 %. Kljub pomembnim izboljšavam v tehnologiji motorjev vozil, zlasti glede učinkovitosti porabe goriv, kar pomeni tudi zmanjšanje emisij CO₂, se je povečalo povpraševanje po prevozu in večjih vozilih, napredek pa je bil premajhen glede na splošni cilj Skupnosti povprečnih emisij 120 g CO₂/km iz novih osebni avtomobilov.

Cilj tega predloga je postopoma zmanjšati povprečne emisije CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil na 175 g CO₂/km od leta 2014 do leta 2016. Ta predlog je del celostnega pristopa, ki ga

¹ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

je predlagala Komisija, prispeva pa k uresničitvi cilja 10 g CO₂/km, kar je potrebno za dosego cilja Skupnosti 120 g CO₂/km, določenega v Sporočilu COM(2007) 19.

Treba je sprejeti cilje Skupnosti za nova lahka gospodarska vozila, da se prepreči razdrobljenost notranjega trga, ki bi jo povzročilo sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic. Cilji Skupnosti omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji.

Poleg tega je določitev standardov za emisije CO₂ za nova lahka gospodarska vozila nujna za preprečitev nevarnosti regulativne vrzeli, ki bi se pojavila zaradi določenega prekrivanja registracij za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Trenutno so številna vozila, ki so homologirana kot osebni avtomobili, registrirana kot lahka gospodarska vozila, pogosto zato, da se izkoristijo ugodnosti nižje obdavčitve ali drugih davčnih spodbud. Čeprav je področje uporabe zakonodaje o osebnih avtomobilih (kot je ta predlog) povezano z vrsto vozila, kot je homologirano (ne glede na to, kako je registrirano), bi neobstoj zakonske ureditve za lahka gospodarska vozila lahko povzročil precejšnje tveganje takega odziva trga, da bi se večji osebni avtomobili homologirali kot lahka gospodarska vozila. To bi pomenilo, da bi ta vozila z velikimi emisijami ostala zunaj področja uporabe standardov za emisije CO₂.

Cilj te uredbe je spodbuditi avtomobilsko industrijo k naložbam v nove tehnologije. Uredba dejavno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Tako se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest.

- Splošno ozadje

Komisija je strategijo Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov prvič sprejela leta 1995. Ta strategija je temeljila na treh načelih: prostovoljni zavezi avtomobilске industrije k zmanjšanju emisij iz osebnih avtomobilov, izboljšanju obveščanja potrošnikov in promociji avtomobilov z učinkovito porabo goriv z davčnimi ukrepi.

Svet za okolje je v sklepih z dne 10. oktobra 2000 Komisijo pozval, naj prouči ukrepe za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov pri lahkih gospodarskih vozilih. Komisija je 7. februarja 2007 sprejela dve vzporedni sporočili: sporočilo o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih tovornih vozil ter sporočilo o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju CARS 21 (v nadaljnjem besedilu: sporočili). V sporočilih je poudarjeno, da cilj Skupnosti za povprečne emisije 120 g CO₂/km iz novega voznega parka do leta 2012 ne bo dosežen brez dodatnih ukrepov. V navedenih sporočilih je bilo predlagano sprejetje celostnega pristopa za dosego cilja Skupnosti in napovedano, da bo Komisija predlagala zakonodajni okvir za dosego cilja Skupnosti, pri čemer se bo osredotočila na obvezno zmanjšanje emisij CO₂ za dosego cilja 130 g CO₂/km za povprečni novi vozni park z izboljšanjem tehnologije motorjev vozil in na dodatno zmanjšanje 10 g CO₂/km ali na podobno količino, če bo to potrebno iz tehničnih razlogov, z drugimi tehnološkimi izboljšavami. Te izboljšave vključujejo izboljšanje učinkovitosti porabe goriv pri lahkih gospodarskih vozilih.

V sporočilih je bilo poudarjeno, da mora zakonodajni okvir za doseganje cilja povprečnega voznega parka zagotoviti konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, v katerih se upošteva raznolikost evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter

preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi. Zakonodajni okvir mora biti skladen s splošnimi cilji zmanjšanja emisij Skupnosti.

Svet za konkurenčnost je maja 2007 podprl „celostni pristop za zmanjšanje emisij CO₂ iz motornih vozil, kot ga je predlagala Komisija,“ in poudaril, „da morajo vsi udeleženci prispevati k zmanjšanju emisij, škodljivih za podnebje“².

Poleg tega je Svet 28. junija 2007 Komisijo pozval, naj predstavi predlog za izboljšanje učinkovitosti porabe goriv pri lahkih gospodarskih vozilih³.

- Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog

Direktiva 2004/3/ES⁴ o spremembah direktiv Sveta 70/156/EGS in 80/1268/EGS glede merjenja emisij CO₂ in porabe goriva vozil kategorije N1.

- Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

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

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

Cilji predloga bodo prispevali tudi k doseganju cilja Skupnosti za najmanj 20-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2020 zaradi pomembnega prispevka prometa k emisijam iz gospodarskih sektorjev, ki niso zajeti v sistemu EU za trgovanje z emisijami. Predlog je skladen tudi z Uredbo (ES) št. 443/2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil in jo dopolnjuje.

Predlog prinaša konkreten ukrep za doseg ciljev in tako krepi vodilno vlogo EU v boju proti podnebnim spremembam pred konferenco Združenih narodov o podnebj, ki bo potekala decembra 2009 v Københavnu.

1. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

- Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašanih strani

² Sklepi Sveta za konkurenčnost, sprejeti 21. in 22. maja 2007 (9671/07).

³ Sklepi Sveta za okolje, sprejeti 28. junija 2007 (11483/07).

⁴ Direktiva 2004/3/ES, UL L 49, 19.2.2004, str. 36.

Postopek posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je vključeval javno spletno posvetovanje in dve srečanji zainteresiranih strani.

- Na spletu je med majem in julijem 2007 potekalo javno posvetovanje, ki je bilo namenjeno zbiranju mnenj vseh zainteresiranih strani in širše javnosti o izvajanju prenovljene strategije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil. To je vključevalo ukrepe za zmanjšanje emisij iz lahkih gospodarskih vozil. Večina odgovorov na posvetovanje je na voljo na spletnem naslovu:
http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm
- Komisija je za dopolnitev tega spletnega posvetovanja 2. septembra 2008 in 9. marca 2009 organizirala dve srečanji zainteresiranih strani. Na njih so zainteresirane strani, ki jih prihodnja zakonodaja neposredno zadeva (avtomobilska industrija, dobavitelji, nevladne organizacije za okolje, socialni partnerji in države članice), lahko predstavile svoja mnenja. Povzetka obeh srečanj sta na voljo v Prilogi II in Prilogi III k oceni učinka, priloženi temu predlogu.

Poleg tega je bila opravljena zunanja študija, v kateri so bili proučeni mogoči regulativni pristopi k zmanjšanju emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil, izvedena pa je bila tudi študija, ki jo sestavljata dve poročili – „Ocena možnosti za zakonodajo o emisijah CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil“⁵ in „Ocena dolgoročnih ciljev glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in dostavna vozila“⁶. Študija je bila del projekta „Učinki regulativnih možnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov, zlasti na proizvajalce avtomobilov“ na podlagi okvirne pogodbe ENV.C.5/FRA/2006/0071 (storitveni zahtevek ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). Analiza nadomestnih možnosti politike temelji na ugotovitvah te študije.

Prispevki zainteresiranih strani so se upoštevali pri presoji različnih možnosti za ureditev emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil, zlasti glede sestave zakonodaje, mogočih neželenih učinkov in posledic za konkurenco na avtomobilskih trgih, svetovno industrijsko konkurenčnost in rezultate za okolje. Pri presoji različnih razpoložljivih možnosti, vključno z vidiki, izraženimi v postopku posvetovanja, so sodelovali zunanji strokovnjaki (zunanji izvajalec se je udeležil javnih zaslišanj).

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Informacije, zbrane na posvetovanju z zainteresiranimi stranmi, so se upoštevale pri oblikovanju predlagane sheme. Podrobnosti o postopku so navedene v poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu.

- Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj

Zadevna strokovna področja in strokovno znanje

Izvedenska mnenja s področja (1) avtomobilske industrije, vključno s proizvajalci, in (2) modeliranja, ki so jih predložili zunanji svetovalci.

⁵ To poročilo je na voljo na spletišču Evropa na naslednji povezavi:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf

⁶ To poročilo je na voljo na spletišču Evropa na naslednji povezavi:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

Uporabljena metodologija

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

Glavne organizacije/strokovnjaki, s katerimi so bila opravljena posvetovanja

Javni organi, industrijska združenja, trgovinske organizacije, okoljske organizacije, organizacije za varstvo potrošnikov in zunanji svetovalci.

Povzetek prejetih in uporabljenih mnenj

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

Sredstva, uporabljena za javno objavo izvedenskih mnenj

Študija, opravljena v podporo oceni učinka, bo skupaj s predhodnim zadevnim delom dostopna na naslednji spletni strani:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Ocena učinka

V oceni učinka je bilo proučenih pet glavnih možnosti.

Cilj prvih dveh obravnavanih možnosti je bila določitev linearne krivulje vrednosti CO₂ za določen avtomobil, povezane z „uporabnostjo“ (masa), da se doseže cilj 175 g CO₂/km za povprečje novih lahkih gospodarskih vozil (1) leta 2012 in (2) v obdobju 2013–2015.

Naslednji dve možnosti sta temeljili na istem cilju (175 g CO₂/km) in letih (letu 2012 oziroma obdobju 2013–2015), vendar na podlagi linearne krivulje, ki določa vrednost CO₂, ki se doseže v okviru povezave z nadomestno „uporabnostjo“, in sicer površine.

Cilj pete in zadnje možnosti je bil zahtevati od proizvajalcev avtomobilov, naj dosežejo določen delež zmanjšanja emisij, ki bi bilo potrebno za dosego cilja 175 g CO₂/km v obdobju 2012–2015 v primerjavi z letom 2007.

V oceni učinka so bili obravnavani različni mehanizmi prilagodljivosti, vključno s povprečenjem voznega parka in združevanjem, ter mehanizem skladnosti. Poleg petih možnosti politike je bilo analiziranih več ravni dolgoročnega cilja, ki so znašale od 160 do 125 g CO₂/km za leto 2020.

Podrobno so bili proučeni morebitni gospodarski, družbeni in okoljski učinki. Podrobna ocena možnosti je določena v poročilu o oceni učinka, ki je priloženo temu predlogu in bo na voljo na naslednjem spletnem naslovu:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog temelji na strategiji Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil in dopolnjuje Uredbo (ES) št. 443/2009 (Uredbo o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile). Cilj predloga je zmanjšati učinek lahkih tovornih vozil na podnebje z zagotovitvijo, da povprečne specifične emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti, ne presegajo 175 g CO₂/km. Prizadevanja za postopno uresničitev

tega cilja se bodo začela 1. januarja 2014, za vozni park novih lahkih gospodarskih vozil pa se mora dokončno uresničiti do leta 2016.

Začetni datum veljavnosti standarda za emisije CO₂ za lahka gospodarska vozila je skladen s časovnim okvirom predloga uredbe o določitvi podobnih standardov za osebne avtomobile od leta 2012, ki ga je sprejela Komisija. To pomeni, da bo standard za lahka gospodarska vozila začel veljati od leta 2014. Ta predlog poleg vključitve dolgoročnega cilja 95 g/km od leta 2020 v Uredbo (ES) št. 443/2009 določa cilj 135 g/km za lahka gospodarska vozila, ki ga je treba dosežati od leta 2020, ob upoštevanju potrditve njegove izvedljivosti na podlagi posodobljenih rezultatov ocene učinka.

Ključni vidiki tega predloga:

- predlog se bo uporabljal za lahka gospodarska vozila kategorije N1 z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007. Vozila kategorij N2 in M2 z referenčno maso, ki izpolnjuje navedena merila, bodo vključena za namene spremljanja, njihova popolna vključitev v shemo pa se bo obravnavala med pregledom;
- predlog določa cilje za specifične emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil v Skupnosti glede na njihovo maso. Cilji bodo veljali za povprečne specifične emisije CO₂ v g/km za nova lahka gospodarska vozila vsakega proizvajalca, registrirana v EU v vsakem koledarskem letu. Proizvajalci se lahko za doseganje svojih ciljev združujejo. Če se bosta združila dva proizvajalca ali se bo združilo več proizvajalcev, bodo za namene ugotavljanja izpolnjevanja ciljev obravnavani kot en sam proizvajalec;
- predlog vključuje spodbude za zgodnjo tržno uporabo lahkih gospodarskih vozil z majhnimi emisijami v obliki začasnih olajšav;
- predlog vključuje določbe za spodbujanje ekoloških inovacij (tj. tehnologij za zmanjševanje emisij CO₂, ki niso zajete v preskusne cikle, v katerih se merijo emisije CO₂). V skladu s to določbo je mogoče na podlagi neodvisno preverjenih podatkov od povprečja specifičnih emisij CO₂ proizvajalca do 7 g/km odšteti za inovativne tehnologije, ki zmanjšujejo emisije;
- države članice bodo morale zbirati podatke o novih lahkih gospodarskih vozilih, registriranih na njihovem ozemlju, in jih posredovati Komisiji za namene ocenjevanja izpolnjevanja ciljev;
- če proizvajalec ne izpolni zastavljenega cilja, bo moral plačati premijo za presežne emisije. Premija se bo izračunala tako, da se bo število gramov CO₂/km, ki bodo presegali zastavljeni cilj proizvajalca, pomnožilo s številom novo registriranih vozil in premijo za presežne emisije, ki se izračuna glede na leto in odstopanje od cilja;
- predlog predvideva alternativne cilje za zmanjševanje emisij za proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 22 000 vozil, registriranih v EU v vsakem koledarskem letu;
- cilji, določeni z Uredbo, temeljijo na najboljšem znanju, ki je zdaj na voljo zlasti v zvezi z verjetnim razvojem voznega parka do leta 2014 glede „avtonomnega povečevanja teže“.

2. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- Pravna podlaga

Člen 175 Pogodbe ES je primerna pravna podlaga, ker je glavni cilj tega predloga zagotoviti visoko raven varstva zdravja in okolja z zmanjšanjem povprečnih emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil.

- Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ni v izključni pristojnosti Skupnosti.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov:

države članice zaradi potrebe po preprečevanju pojavljanja ovir za enotni trg, čezmejne narave podnebni sprememb in morebitnih razlik v nacionalnih povprečnih emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila ne bi mogle izvajati nacionalnih ukrepov tako, da bi se na splošno doseglo povprečje EU 175 g CO₂/km.

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

usklajene ukrepe za zmanjšanje vpliva lahkih gospodarskih vozil na podnebne spremembe je mogoče najbolje doseči s sprejetjem zakonodaje na ravni Skupnosti. Sprejetje ciljev za emisije CO₂ iz teh vozil na ravni Skupnosti preprečuje razdrobljenost notranjega trga in proizvajalcem omogoča večjo prilagodljivost pri izvajanju zahtevanega zmanjšanja CO₂ v njihovih novih vozniških parkih v Skupnosti, zato proizvajalcem ni treba ustvariti posebnih strategij za doseganje posebnih nacionalnih ciljev za zmanjšanje emisij;

področje uporabe predloga je omejeno na določitev ciljev proizvajalcev za doseg povprečnih emisij 175 g CO₂/km iz novega voznega parka lahkih gospodarskih vozil, ne da bi bili določeni dopolnilni ukrepi (kot so davčne spodbude), ki bi jih države članice lahko sprejele in bi lahko prispevali k splošnemu cilju zmanjšanja emisij CO₂ iz cestnih vozil.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

- Načelo sorazmernosti

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov:

obsega le tiste ukrepe, ki so potrebni za zagotavljanje pravilnega delovanja notranjega trga, in hkrati določa visoko stopnjo varstva okolja;

predlog je sorazmeren s splošnim ciljem EU za doseg ciljev EU iz Kjotskega protokola in določa konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja emisij, ki upoštevajo raznolikost evropskih proizvajalcev avtomobilov in preprečujejo neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi;

v predlogu je predvideno izvajanje sheme spremljanja, zelo podobne shemi, ki jo države članice že izvajajo za osebne avtomobile in se je izkazala za zelo učinkovito pri spremljanju izvajanja strategije za emisije CO₂ in avtomobile.

- Izbira instrumenta

Predlagani instrument: uredba.

Druga sredstva ne bi bila primerna iz naslednjih razlogov:

uredba je predlagana na podlagi temeljite analize možnosti, ki so na voljo za doseg napredka pri zmanjševanju povprečnih specifičnih emisij iz lahkih gospodarskih vozil v EU. Ta vrsta instrumenta je bila sprejeta za osebne avtomobile, za zagotovitev doslednega zakonodajnega okvira, s katerim se uveljavlja celostni pristop, pa je primerno isti pristop uporabiti za lahka gospodarska vozila;

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

- Proračunske posledice

Izvajanje predlagane uredbe bo potekalo skupaj z izvajanjem Uredbe (ES) št. 443/2009 o emisijah CO₂ iz osebnih avtomobilov, saj sta obema uredbama skupne številne značilnosti, kot sta spremljanje učinkovitosti proizvajalcev glede na njihove cilje zmanjšanja emisij CO₂ in po potrebi upravljanje premij za presežne emisije, določenih v zakonodaji. Izdatki, ki so že predvideni na podlagi programa LIFE+, se štejejo za zadostne, zlasti zaradi omejenega obsega trga lahkih gospodarskih vozil v primerjavi s trgov osebnih avtomobilov. Zato ta novi predlog za emisije CO₂ iz lahkih tovornih vozil ne zahteva dodatnih finančnih sredstev.

- Razveljavitev veljavne zakonodaje

Sprejetje predloga ne bo povzročilo razveljavitve veljavne zakonodaje.

3. DODATNE INFORMACIJE

- Klavzula o pregledu/reviziji/časovni omejitvi veljavnosti

Predlog vključuje klavzulo o pregledu.

- Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt zadeva EGP in ga je treba zato razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe⁹,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Cilj Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES z dne 15. decembra 1993 o sklenitvi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja¹⁰, je doseči ustalitev koncentracije toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečila nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem. Za dosego tega cilja splošno povečanje svetovne letne povprečne temperature površja ne sme preseči predindustrijske ravni za več kot 2 °C. Četrto poročilo o oceni Medvladnega foruma o podnebnih spremembah (IPCC) kaže, da morajo za dosego tega cilja svetovne emisije toplogrednih plinov doseči najvišjo vrednost do leta 2020. Evropski svet se je na zasedanju 8. in 9. marca 2007 trdno obvezal, da do leta 2020 zmanjša skupne emisije toplogrednih plinov Skupnosti za vsaj 20 % glede na ravni iz leta 1990 ter za 30 % pod pogojem, da se druge razvite države prav tako zavežejo k podobnemu cilju zmanjšanja emisij in da gospodarsko naprednejše države v razvoju zagotovijo ustrezen prispevek glede na svoje zmožnosti.
- (2) Za dosego potrebnih zmanjšanj emisij je treba politike in ukrepe izvajati na ravni držav članic in Skupnosti v vseh sektorjih gospodarstva Skupnosti, ne le v industriji in energetiki. Odločba št. 406/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o prizadevanju držav članic za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov,

⁷ UL C , , str. .

⁸ UL C , , str. .

⁹ UL C , , str. .

¹⁰ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

da do leta 2020 izpolnijo zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov¹¹, določa 10-odstotno povprečno zmanjšanje glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso zajeti v sistemu EU za trgovanje z emisijami, ki ga določa Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES¹², vključno s cestnim prometom. Cestni promet je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v Skupnosti, vrednost emisij tega sektorja, vključno z emisijami iz lahkih gospodarskih vozil, pa še naprej narašča. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile prizadevanje drugih sektorjev v boju proti podnebnim spremembam.

- (3) Cilji Skupnosti za nova cestna vozila omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov emisijskih vrednosti je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij ter zmanjševanje porabe energije in stroškov goriv.
- (4) Komisija je v sporočilih z dne 7. februarja 2007 o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil¹³ in o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju CARS 21¹⁴ poudarila, da cilj Skupnosti za povprečne emisije 120 g CO₂/km iz novega voznega parka do leta 2012 ne bo dosežen brez dodatnih ukrepov.
- (5) Komisija je v navedenih sporočilih predlagala celostni pristop za doseg cilja Skupnosti povprečnih emisij 120 g CO₂/km iz novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti, do leta 2012, pri čemer se bo osredotočila na obvezno zmanjšanje emisij CO₂ za doseg cilja 130 g CO₂/km za povprečni novi vozni park z izboljšanjem tehnologije motorjev vozil in na dodatno zmanjšanje 10 g CO₂/km ali na podobno količino, če bo to potrebno iz tehničnih razlogov, z drugimi tehnološkimi izboljšavami, vključno z izboljšanjem učinkovitosti porabe goriv pri lahkih gospodarskih vozilih.
- (6) Določbe za izvajanje cilja v zvezi z emisijami iz lahkih gospodarskih vozil morajo biti skladne z zakonodajnim okvirom za izvajanje ciljev glede emisij iz voznega parka novih osebnih vozil, določenih v Uredbi (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil.
- (7) Zakonodajni okvir za doseganje povprečnega cilja emisij iz voznega parka za nova lahka gospodarska vozila mora zagotoviti konkurenčno nevtralne, socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, v katerih se upošteva raznolikost evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med njimi. Zakonodajni okvir mora biti skladen s splošnim ciljem Skupnosti za zmanjšanje emisij

¹¹ UL L 140, 5.6.2009, str. 136.

¹² UL L 275, 25.10.2003, str. 32.

¹³ COM(2007) 19.

¹⁴ COM(2007) 22.

in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi instrumenti, kot so razlikovalni davki na avtomobile in energijo ali ukrepi za omejevanje hitrosti lahkih gospodarskih vozil.

- (8) Za ohranitev raznolikosti trga lahkih gospodarskih vozil in njegove zmožnosti zadovoljitve različnih potreb potrošnikov morajo biti cilji emisij CO₂ za lahka gospodarska vozila določeni linearno v povezavi z uporabnostjo vozil. To uporabnost je mogoče opisati z maso, ki omogoča ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ter tako oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev. Poleg tega so podatki o masi že na voljo. Treba je zbirati podatke o nadomestnih kazalnikih uporabnosti, kot sta odtis (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo) in koristen tovor, da bi se omogočile lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temeljijo na uporabnosti.
- (9) S to uredbo se dejavno spodbujajo ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti, kar lahko poveča dolgoročno konkurenčnost evropske avtomobilske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest. Komisija mora za sistematično oceno izboljšav ekoloških inovacij glede emisij pretehtati možnost vključitve ukrepov ekoloških inovacij v revizijo preskusnih postopkov v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007, ob upoštevanju tehničnega in gospodarskega učinka te vključitve.
- (10) Ker bodo stroški raziskav in razvoja ter proizvodni stroški na enoto pri prvih generacijah tehnologij za vozila z zelo nizkimi emisijami ogljika, ki se bodo dajali na trg po začetku veljavnosti te uredbe, zelo visoki, je cilj te uredbe v začetni fazi trženja začasno pospeševati in lajšati dajanje vozil, ki imajo izjemno nizke emisije ogljika, na trg Skupnosti.
- (11) Za zagotovitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 443/2009 in preprečevanje zlorab mora cilj veljati za nova lahka gospodarska vozila, ki so prvič registrirana v Skupnosti in ki prej niso bila registrirana zunaj nje, razen za omejeno obdobje.
- (12) Z Direktivo 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 vozila¹⁵, se vzpostavlja usklajen okvir z administrativnimi določbami in splošnimi tehničnimi zahtevami za odobritev vseh novih vozil, ki jih zajema. Organ, ki je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, mora biti isti kot organ, ki je odgovoren za vse vidike procesa homologacije v skladu z navedeno direktivo in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje.
- (13) Proizvajalci morajo imeti pravico do izbire načina za doseg ciljev iz te uredbe ter možnost, da omejitev povprečnih vrednosti emisij CO₂ uporabljajo za celoten novi vozni park, in ne za vsako posamezno vozilo. Proizvajalci morajo torej zagotoviti, da povprečje specifičnih emisij iz vseh novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti in za katera so odgovorni ti proizvajalci, ne presega povprečja emisijskih ciljev za navedena vozila. Da bi se olajšal prehod, je treba to zahtevo uvajati postopoma od leta 2014 do leta 2016. To je v skladu z danimi roki in trajanjem obdobja postopnega uvajanja, določenih v Uredbi (ES) št. 443/2009.

¹⁵

UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

- (14) Da bi v ciljih upoštevali posebnosti malih in specializiranih proizvajalcev in njihovo možnostjo, da zmanjšajo emisije, je treba za take proizvajalce določiti alternativne cilje za zmanjševanje emisij ob upoštevanju tehnoloških možnosti vozil posamičnega proizvajalca, da zmanjša svoje specifične emisije CO₂, ter skladno z značilnostmi zadevnega tržnega segmenta. To odstopanje mora biti vključeno v pregled ciljev specifičnih emisij iz Priloge I, ki naj bi bilo končano najpozneje do začetka leta 2013.
- (15) Strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil določa celosten pristop za doseg cilja Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012, hkrati pa vsebuje tudi dolgoročnejšo vizijo za nadaljnje zmanjšanje emisij. V Uredbi (ES) št. 443/2009 se ta dolgoročnejši vidik podkrepljuje z določitvijo cilja omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park. Da se zagotovi skladnost z navedenim pristopom in omogoči zanesljivo načrtovanje za industrijo, je treba določiti dolgoročni cilj specifičnih emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil za leto 2020.
- (16) Da bi bili proizvajalci bolj prilagodljivi pri doseganju ciljev emisij iz te uredbe, se lahko združujejo na odprti, pregledni in nediskriminacijski podlagi. Kadar se proizvajalci združijo, je treba cilje za posamezne proizvajalce nadomestiti s skupnim ciljem za združenje proizvajalcev, ki ga morajo člani združenja doseči skupaj.
- (17) Potreben je trden mehanizem skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.
- (18) Specifične emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil se merijo na usklajeni podlagi Skupnosti v skladu z metodologijo, določeno z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil¹⁶. Da se zmanjša upravno breme sheme, je treba skladnost ugotavljati s podatki o registraciji novih vozil v Skupnosti, ki jih zbirajo države članice in jih predložijo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, morajo biti pravila za zbiranje in predložitev teh podatkov čim bolj usklajena.
- (19) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati certifikat o skladnosti za vsako novo lahko gospodarsko vozilo ter da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega lahkega gospodarskega vozila le, če mu je priložen veljaven certifikat o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, morajo biti skladni s certifikatom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec lahkega gospodarskega vozila, in morajo temeljiti samo na tem dokumentu. Treba bi bilo vzpostaviti podatkovno zbirko Skupnosti o standardih za podatke iz certifikata o skladnosti. Uporabljati bi se morala kot edina referenca, s čimer bi se državam članicam omogočilo, da bi lažje upravljale svoje podatke o registraciji pri novo registriranih vozilih.
- (20) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od 1. januarja 2014. To premijo je treba prilagoditi glede na obseg

¹⁶ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. Za zagotovitev skladnosti mora biti mehanizem premij podoben tistemu, določenemu v Uredbi (ES) št. 443/2009. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.

- (21) Kateri koli nacionalni ukrep, ki ga države članice ohranijo ali uvedejo v skladu s členom 176 Pogodbe, ne bi smel, ob upoštevanju namena in postopkov, ki se uvajajo s to uredbo, nalagati dodatnih ali strožjih kazni proizvajalcem, ki ne dosegajo ciljev, ki so jih dolžni dosegati po tej uredbi.
- (22) Ta uredba ne sme posegati v popolno uporabo pravil Skupnosti o konkurenci.
- (23) Proučiti je treba nove načine za doseganje dolgoročnega cilja, zlasti naklon krivulje, kazalnik uporabnosti in shemo premij za presežne emisije.
- (24) Hitrost cestnih vozil močno vpliva na porabo goriva in emisije CO₂. Če ni omejitve hitrosti za lahka gospodarska vozila, lahko poleg tega obstaja tudi element konkurenčnosti glede največje hitrosti, kar lahko vodi do prevelikih sistemov za prenos moči in povezano neučinkovitost pri počasnejših pogojih delovanja. Zato je primerno proučiti možnost razširitve področja uporabe Direktive Sveta 92/6/EGS o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti tudi na lahka gospodarska vozila, obravnavana v tej uredbi.
- (25) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹⁷.
- (26) Zlasti je treba Komisiji podeliti pooblastila za spreminjanje zahtev za spremljanje in poročanje glede na izkušnje, ki izhajajo iz izvajanja te uredbe, za vzpostavitev metod za zbiranje premij za presežne emisije, sprejetje podrobnih določb glede odstopanja za določene proizvajalce ter prilagoditev Priloge I, da se upoštevajo spremembe mase novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti, in da bi bile vidne vse spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂, določenem v Uredbi (ES) št. 715/2007. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe ter njenemu dopolnjevanju z novimi nebistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (27) Ker države članice same ne morejo doseči cilja predlaganega ukrepa, ampak ga je mogoče zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa bolje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je navedeno v členu 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenega cilja –

¹⁷ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina in cilji

1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil ter inovativnih tehnologij določa povprečne emisije CO₂ za nova lahka gospodarska vozila na 175 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi.
2. Ta uredba od leta 2020 določa cilj omejitve povprečnih emisij na 135 g CO₂/km za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Skupnosti.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije N1, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 („lahka gospodarska vozila“), ki so prvič registrirana v Skupnosti in zunaj nje niso bila predhodno registrirana („nova lahka gospodarska vozila“).
2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Skupnosti, narejena manj kot tri mesece pred registracijo v Skupnosti.
3. Ta uredba se ne uporablja za vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v točki 5 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „povprečne specifične emisije CO₂“ glede na proizvajalca pomenijo povprečne specifičnih emisij CO₂ za vsa nova lahka gospodarska vozila tega proizvajalca;
- (b) „certifikat o skladnosti“ pomeni certifikat iz člena 18 Direktive 2007/46/ES¹⁸;
- (c) „dodelano vozilo“ pomeni vozilo, za katero je podeljena homologacija po končanju postopka večstopenjske homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES;
- (d) „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike postopka homologacije ES v skladu z Direktivo 2007/46/ES in za zagotovitev skladnosti proizvodnje;

¹⁸ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

- (e) „masa“ pomeni maso vozila z nadgradnjo, pripravljenega za vožnjo, kakor je navedena v certifikatu o skladnosti in določena v oddelku 2.6 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
 - (f) „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije iz lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti;
 - (g) „cilj specifičnih emisij“ glede na proizvajalca pomeni povprečje okvirnih specifičnih emisij CO₂, dovoljenih v skladu s Prilogo I za vsako novo lahko gospodarsko vozilo tega proizvajalca.
4. Za namene te uredbe „skupina povezanih proizvajalcev“ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja. „Povezani proizvajalci“ v zvezi s proizvajalci pomenijo:
- (a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:
 - (i) pooblastilo za uveljavljanje več kakor polovice glasovalnih pravic,
 - (ii) pooblastilo za imenovanje več kakor polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali
 - (iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;
 - (b) podjetja, ki imajo nad proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, našteje v točki (a);
 - (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, našteje v točki (a);
 - (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c), ali v katerih imajo dve ali več navedenih podjetij skupne pravice ali pooblastila, našteje v točki (a);
 - (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila iz točke (a) proizvajalci skupaj ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.

Člen 4

Cilji specifičnih emisij

Vsak proizvajalec lahkih gospodarskih vozil za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2014, in vsako naslednje koledarsko leto zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO₂ ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, ali, kadar je proizvajalec upravičen do odstopanja na podlagi člena 10, v skladu z navedenim odstopanjem.

Pri določanju specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotki vsakega proizvajalca novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v referenčnem letu:

- 75 % v letu 2014,

- 80 % v letu 2015,
- 100 % od leta 2016 dalje.

Člen 5 **Olajšave**

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ se vsako novo lahko gospodarsko vozilo s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km šteje za:

- 2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,
- 1,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2015,
- 1 lahko gospodarsko vozilo v letu 2016.

Člen 6 **Združevanje**

1. Proizvajalci novih lahkih gospodarskih vozil razen proizvajalcev, ki se jim odobri odstopanje v skladu s členom 10, se lahko združujejo za namene doseganja svojih obveznosti iz člena 4.
2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet koledarskih let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se emisije združujejo. Proizvajalci, ki se združijo, Komisiji predložijo naslednje informacije:
 - (a) imena proizvajalcev, ki so v združenju;
 - (b) ime proizvajalca, ki je bil imenovan za vodjo združenja, ki bo kontaktna točka združenja in odgovoren za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži proizvajalcem iz združenja v skladu s členom 8, ter
 - (c) dokaze, da bo vodja združenja sposoben izpolnjevati obveznosti iz točke (b).
3. Če predlagani vodja združenja ne izpolni zahteve za plačilo premije za presežne emisije, ki se lahko naloži združenju proizvajalcev v skladu s členom 8, Komisija o tem obvesti proizvajalce.
4. Proizvajalci, ki so v združenju, Komisijo skupno obveščajo o kakršnih koli spremembah vodje ali njegovega finančnega statusa, če to vpliva na njegovo sposobnost izpolnjevanja zahtev za plačilo premije za presežne emisije, naložene združenju v skladu s členom 8, ter o kakršnih koli spremembah v združenju ali razpustitvi združenja.
5. Proizvajalci se lahko združujejo, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 81 in 82 Pogodbe ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, pregledno in nediskriminacijsko sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v združenju. Brez poseganja v splošno veljavnost pravil Skupnosti o konkurenci za

takšna združenja vsi člani združenja zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporabljajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:

- (a) povprečnih specifičnih emisij CO₂;
 - (b) cilja specifičnih emisij;
 - (c) skupnega števila registriranih vozil.
6. Odstavek 5 se ne uporablja, če so vsi proizvajalci, ki so vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.
7. Proizvajalci združenja, za katero se predložijo podatki Komisiji, se zaradi izpolnjevanja obveznosti iz člena 4 obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3. Informacije o spremljanju in poročanju za posamezne proizvajalce ter za vsa združenja se bodo evidentirale in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena 7(4).

Člen 7

Spremljanje in posredovanje podatkov o povprečnih emisijah

1. Vsaka država članica za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in vsako naslednje koledarsko leto evidentira podatke za vsako novo lahko gospodarsko vozilo, registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A Priloge II. Ti podatki so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno delovanje poročevalnih organov.
2. Vsaka država članica do 28. februarja vsakega leta, prvič leta 2013, določi in Komisiji predloži informacije, našteje v delu B Priloge II, glede na predhodno koledarsko leto. Podatki se predložijo v obliki, določeni v delu C Priloge II.
3. Država članica na zahtevo Komisije predloži tudi popoln sklop podatkov, zbranih v skladu z odstavkom 1.
4. Komisija hrani podatke, ki jih predložijo države članice v skladu s tem členom, v javno dostopnem centralnem registru. Komisija do 30. junija 2013 in vsako naslednje leto za vsakega proizvajalca začasno izračuna:
 - (a) njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
 - (b) cilj specifičnih emisij v predhodnem koledarskem letu ter
 - (c) razliko med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij za zadevno leto.

Komisija obvesti vsakega proizvajalca o začasnih izračunih, ki veljajo zanj. Obvestilo za vsako državo članico vključuje podatke o številu novih registriranih lahkih gospodarskih vozilih in njihovih specifičnih emisijah CO₂.

5. Proizvajalci lahko v treh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz odstavka 4 Komisijo obvestijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se te napake pojavile.
6. Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do 31. oktobra potrdi ali spremeni začasne izračune iz odstavka 4.
7. Če se Komisiji na podlagi izračunov iz odstavka 5 glede na koledarski leti 2012 in 2013 zdi, da je proizvajalec s svojimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ presegel svoj cilj specifičnih emisij, ga o tem obvesti.
8. Pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju v skladu s to uredbo je v vsaki državi članici organ, imenovan v skladu s členom 8(7) Uredbe (ES) št. 443/2009.
9. Komisija lahko sprejme podrobna pravila za spremljanje in posredovanje podatkov iz tega člena in za uporabo Priloge II v skladu z regulativnim postopkom iz člena 13(2).

Komisija lahko glede na izkušnje pri izvajanju te uredbe spremeni Prilogo II. Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).
10. Poleg tega države članice v skladu s tem členom zberejo in sporočijo podatke o registraciji vozil kategorij M2 in N2, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozil, katerih homologacija se podaljša v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

Člen 8

Premija za presežne emisije

1. Komisija za obdobje od 1. januarja 2014 in za vsako koledarsko leto po tem proizvajalcu, ali kadar je to primerno, vodi združenja naloži plačilo premije za presežne emisije, če bodo povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegle cilj specifičnih emisij, ki bo veljal zanj.
2. Premija za presežne emisije iz odstavka 1 se izračunava z uporabo naslednje formule:
 - (a) od leta 2014 do leta 2018:
 - (i) za presežne emisije, večje od 3 g CO₂/km:
$$((\text{presežne emisije} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$$
 - (ii) za presežne emisije, večje od 2 g CO₂/km, vendar ne večje od 3 g CO₂/km:
$$((\text{presežne emisije} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$$
 - (iii) za presežne emisije, večje od 1 g CO₂/km, vendar ne večje od 2 g CO₂/km:

$((\text{presežne emisije} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$

(iv) za presežne emisije, ki niso večje od 1 g CO₂/km:

$\text{presežne emisije} \times 5 \text{ EUR} \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil};$

(b) od leta 2019:

$(\text{presežne emisije} \times 120 \text{ EUR}) \times \text{število novih lahkih gospodarskih vozil}.$

Za namene tega člena:

„presežne emisije“ pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ – upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi inovativnih tehnologij, odobrenih v skladu s členom 11 – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu ali delu koledarskega leta, za katero velja obveznost iz člena 4, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, in

„število novih lahkih gospodarskih vozil“ pomeni število proizvajalčevih novih lahkih gospodarskih vozil, ki so bila registrirana v navedenem obdobju, v skladu z merili za postopno uvajanje iz člena 4.

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

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).

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

Člen 9

Objava učinkovitosti proizvajalcev

1. Komisija do 31. oktobra 2013 in 31. oktobra vsako naslednje leto objavi seznam, v katerem so za vsakega proizvajalca navedeni:

- (a) njegov cilj specifičnih emisij za predhodno koledarsko leto;
- (b) njegove povprečne specifične emisije CO₂ v predhodnem koledarskem letu;
- (c) razlika med proizvajalčevimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ v predhodnem koledarskem letu in njegovim ciljem specifičnih emisij v zadevnem letu;
- (d) povprečne specifične emisije CO₂ za vsa nova lahka gospodarska vozila v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu in
- (e) povprečna masa za vsa nova lahka gospodarska vozila v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu.

2. Na seznamu, objavljenem v skladu z odstavkom 1, se od 31. oktobra 2014 navede tudi, ali je proizvajalec izpolnil zahteve člena 4 za predhodno koledarsko leto.

Člen 10

Odstopanje za nekatere proizvajalce

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki izdela manj kot 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu, ter:
 - (a) ni del skupine povezanih proizvajalcev ali
 - (b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu, ali
 - (c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar vodi lastne proizvodne obrate in oblikovalni center.
2. Odstopanje, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, se lahko odobri za največ pet koledarskih let. Prošnja se vloži pri Komisiji in vključuje:
 - (a) ime proizvajalca in kontaktne osebe, ki ga zastopa;
 - (b) dokazilo o upravičenosti proizvajalca do odstopanja v skladu z odstavkom 1;
 - (c) podrobne podatke o lahkih gospodarskih vozilih, ki jih proizvajalec proizvaja, vključno z maso in specifičnimi emisijami CO₂ teh lahkih gospodarskih vozil, in
 - (d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvajalčevo možnostjo za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega lahkega gospodarskega vozila.
3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do odstopanja, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, in če meni, da je cilj specifičnih emisij, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovo možnostjo za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega lahkega gospodarskega vozila odobri odstopanje. Odstopanje začne veljati 1. januarja leta, ki sledi dnevu, ko je bilo odstopanje odobreno.
4. Proizvajalec, za katerega velja odstopanje na podlagi tega člena, Komisijo takoj obvesti o kakršni koli spremembi, ki vpliva ali bi lahko vplivala na njegovo upravičenost do odstopanja.
5. Če Komisija na podlagi obvestila iz odstavka 4 ali iz drugega razloga meni, da proizvajalec ni več upravičen do odstopanja, ga razveljavi z začetkom veljavnosti 1. januarja naslednjega koledarskega leta in o tem obvesti proizvajalca.

6. Če proizvajalec ne doseže cilja specifičnih emisij, mu Komisija naloži plačilo premije za presežne emisije, kakor je določeno v členu 8.
7. Komisija lahko sprejme podrobne določbe za izvajanje odstavkov od (1) do (6), med drugim o obrazložitvi meril za upravičenost do odstopanja, o vsebini prošnji ter vsebini in načinu ocenjevanja programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).

8. Prošnje za odstopanje, ki vključujejo podporno dokumentacijo, obvestila iz odstavka 4, razveljavitve iz odstavka 5 in katero koli premijo za presežne emisije iz odstavka 6, ter ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 7, se dajo na razpolago javnosti v skladu z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1049/2001 z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije.

Člen 11 **Ekološke inovacije**

1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki CO₂, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij. Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju cilja specifičnih emisij posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO₂/km.
2. Komisija do 31. decembra 2012 sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja takšnih inovativnih tehnologij v skladu z regulativnim postopkom iz člena 13(2). Navedene podrobne določbe temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:
 - (a) dobavitelj ali proizvajalec mora doseči prihranke CO₂, dosežene z uporabo inovativnih tehnologij;
 - (b) inovativne tehnologije morajo preverjeno prispevati k zmanjšanju CO₂;
 - (c) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v standardnih preskusnih ciklih za merjenje CO₂, ali obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1 Uredbe (ES) št. 443/2009, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje Skupnosti.
3. Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni ali priglašeni organ. V primeru medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo se v poročilu to medsebojno vplivanje navede, v poročilu o preverjanju pa se oceni, koliko se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.
4. Komisija doseženo zmanjšanje potrdi na podlagi meril iz odstavka 2.

Člen 12 **Pregled in poročanje**

1. Ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev števila M0, opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih treh koledarskih let se sprejmejo do 31. oktobra 2016 in nato vsaka tri leta.

Ti ukrepi prvič začnejo veljati 1. januarja 2018 in nato vsaka naslednja tri leta.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).

2. Komisija vključi lahka gospodarska vozila v pregled postopkov za merjenje emisij CO₂ v skladu s členom 13(3) Uredbe (ES) št. 443/2009.

Po datumu začetka uporabe revidiranega postopka za merjenje emisij CO₂ inovativne tehnologije ne bodo več odobrene v skladu s postopkom iz člena 11.

3. Komisija vključi lahka gospodarska vozila v pregled Direktive 2007/46/ES v skladu s členom 13(4) Uredbe (ES) št. 443/2009.

4. Komisija do 1. januarja 2013 konča pregled ciljev specifičnih emisij v Prilogi I in odstopanj iz člena 10, da bi opredelila:

- načine za doseg dolgoročnega cilja 135 g CO₂/km do leta 2020, ki bodo stroškovno učinkoviti, ob upoštevanju potrditve njegove izvedljivosti na podlagi posodobljenih rezultatov ocene učinka in
- vidike izvajanja tega cilja, vključno s premijo za presežne emisije.

Komisija na podlagi takšnega pregleda in njegove ocene učinka, ki vključuje splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in njene odvisne industrije,

- po potrebi pripravi predlog za spremembo te uredbe na način, ki bo kar se da nepristranski glede konkurence ter socialno pravičen in trajosten;
- potrdi vključitev vozil kategorij N2 in M2, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozil, katerih homologacija se podaljša v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, v to uredbo.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).

5. Komisija do leta 2014 po oceni učinka objavi poročilo o razpoložljivosti podatkov o odtisih in koristnem tovoru ter njihovi uporabi kot kazalnikih uporabnosti za določitev ciljev specifičnih emisij in po potrebi predlog predloži Evropskemu parlamentu in Svetu za spremembo Priloge I.
6. Sprejmejo se ukrepi za potrebno prilagoditev formulam iz Priloge I, da bi bile vidne vse spremembe v regulativnem preskusnem postopku za merjenje specifičnih emisij CO₂.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).

7. Komisija do leta 2015 pregleda metodo določanja specifičnih emisij CO₂ iz dodelanih vozil v odstavku 7 dela B Priloge II in po potrebi predlog predloži Evropskemu parlamentu in Svetu za spremembo Priloge II.

Člen 13

Postopek v odboru

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

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

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

Člen 14

Začetek veljavnosti

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

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA I

CILJI SPECIFIČNIH EMISIJ CO₂

1. Za vsako novo lahko gospodarsko vozilo se okvirna količina specifičnih emisij CO₂, merjena v gramih na kilometer, določi po naslednjih formulah:
 - (a) od leta 2014 do leta 2017:
okvirne specifične emisije CO₂ = $175 + a \times (M - M_0)$,
pri čemer:
M = masa vozila v kilogramih (kg)
M₀ = 1 706,0
a = 0,093
 - (b) od leta 2018:
okvirne specifične emisije CO₂ = $175 + a \times (M - M_0)$,
pri čemer:
M = masa vozila v kilogramih (kg)
M₀ = vrednost, sprejeta v skladu s členom 12(1)
a = 0,093
2. Cilj specifičnih emisij se za proizvajalca v koledarskem letu izračuna kot povprečje okvirnih specifičnih emisij CO₂ iz vsakega novega lahkega gospodarskega vozila, registriranega v zadevnem koledarskem letu, ki ga je proizvajalec proizvedel.

PRILOGA II
SPREMLJANJE IN POSREDOVANJE PODATKOV O EMISIJAH

A. ZBIRANJE PODATKOV O LAHKIH GOSPODARSKIH VOZILIH IN DOLOČANJE INFORMACIJ O SPREMLJANJU EMISIJ CO₂

1. Vsaka država članica v letu, ki se začne 1. januarja 2011, in vsakem naslednjem letu za vsako novo lahko gospodarsko vozilo, ki ga registrira na svojem ozemlju, evidentira naslednje podatke:
 - (a) proizvajalca;
 - (b) tip, varianto in različico;
 - (c) specifične emisije CO₂ (v g/km);
 - (d) maso (v kg);
 - (e) medosno razdaljo (v mm);
 - (f) kolotek (v mm);
 - (g) koristni tovor (v kg).
2. Podrobnosti iz točke 1 izhajajo iz certifikata o skladnosti za zadevno lahko gospodarsko vozilo. Če sta v certifikatu o skladnosti navedeni najmanjša in največja masa lahkega gospodarskega vozila, države članice za namene te uredbe uporabijo le podatek o največji masi. Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati o skladnosti kažejo specifične emisije CO₂ za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.
3. Vsaka država članica v koledarskem letu, ki se začne 1. januarja 2011, in vsakem naslednjem koledarskem letu v skladu s postopki iz dela B za vsakega proizvajalca določi:
 - (a) skupno število novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih na njenem ozemlju;
 - (b) povprečje specifičnih emisij CO₂, kot je določeno v točki 2 dela B te priloge;
 - (c) povprečno maso, kot je določeno v točki 3 dela B te priloge;
 - (d) za vsako različico vsake variante vsakega tipa novega lahkega gospodarskega vozila:
 - (i) skupno število novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih na njenem ozemlju, kot je določeno v točki 4 dela B te priloge;
 - (ii) specifične emisije CO₂;
 - (iii) maso;

(iv) odtis vozila, kot je določeno v točki 5 dela B te priloge;

(v) koristni tovor.

B. METODOLOGIJA ZA DOLOČANJE PODATKOV O SPREMLJANJU EMISIJ CO₂ ZA NOVA LAHKA GOSPODARSKA VOZILA

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

1. Skupno število registriranih novih lahkih gospodarskih vozil (*N*)

Države članice določijo število novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih na njihovem ozemlju v zadevnem letu spremljanja (*N*).

2. Povprečje specifičnih emisij CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil (*S_{ave}*)

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

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

3. Povprečna masa novih lahkih gospodarskih vozil

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

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

4. Porazdelitev po različicah novih lahkih gospodarskih vozil

Za vsako različico vsake variante vsakega tipa novega lahkega gospodarskega vozila se evidentirajo število na novo registriranih vozil, masa vozil, specifične emisije CO₂ in odtis vozila.

5. Odtis

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

6. Koristni tovor

Koristni tovor vozila se določi kot razlika med največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila v skladu s Prilogo III k Direktivi 2007/46/ES in maso vozila.

7. Specifične emisije iz dodelanih vozil

Specifične emisije iz dodelanih vozil se določijo v skladu z Direktivo 2004/3/ES. Če navedena vrednost ni na voljo, so specifične emisije iz dodelanih vozil enake največji vrednosti specifičnih emisij iz vseh dodelanih vozil, ki so istega tipa kot nedodelano vozilo, ki je podlaga za dodelano vozilo, in ki so registrirana v EU v istem letu spremljanja, pri čemer se „tip vozila“ opredeli v skladu s členom 3 Direktive 2007/46/ES. Če obstajajo več kot tri različne vrednosti specifičnih emisij iz vseh dodelanih vozil, se uporabi druga največja vrednost specifičnih emisij.

C. OBLIKA ZA PRENOS PODATKOV

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

Zbirni podatki:

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

Podrobni podatki na ravni proizvajalca:

Leto	Proizvajalec	Tip lahkega gospodarskega vozila	Varianta	Različica	Kategorija homologiranega vozila	Kategorija registriranega vozila	Znamka	Trgovsko ime	Oznaka inovativne tehnologije ali skupine inovativnih tehnologij ¹⁹	Skupaj (nove registracije)	Specifične emisije CO ₂ (v g/km)	Poraba vodika (v g/km)	Poraba električne energije (v Wh/km)	Masa (v kg)	Odtis (v m ²)	Povprečni koristni tovor (v kg)	Zmanjšanje emisij z inovativnimi tehnologijami ²⁰
Leto 1	(ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime variante 1)	(ime različice 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leto 1	(ime proizvajalca 1)	(ime tipa 1)	(ime variante 1)	(ime različice 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

