



2024/1610

6.6.2024

UREDBA (EU) 2024/1610 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 14. maja 2024

o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 in razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956

(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) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma ⁽³⁾, sprejetega 12. decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), sta osrednji del sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije ter zaradi vojne agresije Rusije proti Ukrajini.
- (2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preobraziti Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane in ranljive skupine, kot so gospodinjstva in osebe z nizkimi dohodki, starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.
- (3) Po tem, ko sta Evropski parlament in Svet sprejela vse bistvene elemente zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“, kot ga je predlagala Komisija julija 2021, je Unija oktobra 2023 predložila posodobljen nacionalno določen prispevek Unije in njenih držav članic k UNFCCC, ki potrjuje, da bo Unija do leta 2030 zmanjšala svoje neto emisije toplogrednih plinov za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (4) Unija je s sprejetjem Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ vključila v zakonodajni akt Unije cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu v Uniji najkasneje do leta 2050 in cilj doseganja negativnih emisij po tem. Poleg tega navedena uredba določa zavezujoč cilj Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Določa

⁽¹⁾ UL C 349, 29.9.2023, str. 134.

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 10. aprila 2024 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 7. maja 2024.

⁽³⁾ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

⁽⁴⁾ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

tudi okvir za določitev vmesnih podnebnih ciljev Unije in objavo predvidenega okvirnega proračuna Unije za emisije toplogrednih plinov za obdobje 2030–2050.

- (5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa. Komisija v svojem sporočilu z dne 9. decembra 2020 o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost določa časovni načrt za trajnostno in pametno prihodnost evropskega prometa, in sicer z akcijskim načrtom, v katerem je določen cilj, da se morajo emisije iz prometnega sektorja do leta 2050 zmanjšati za 90 %. Težka vozila trenutno povzročijo več kot četrtino emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa v Uniji in več kot 6 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji.
- (6) Zakonodajni sveženj „Pripravljeni na 55“ je namenjen izvajanju cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030. Zajema različna področja politike. Revizija Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾ je sestavni del navedenega zakonodajnega svežnja.
- (7) Komisija je v svojem sporočilu z dne 18. maja 2022 o načrtu REPowerEU predstavila načrt za doseg neodvisnosti Unije od ruskih fosilnih goriv še pred koncem tega desetletja. V tem sporočilu je med drugim poudarjena pomembnost nadaljnega povečanja učinkovitosti in zmanjšanja porabe fosilnih goriv v prometnem sektorju, v katerem se lahko elektrifikacija kombinira z uporabo vodika iz nefosilnih virov, da se nadomestijo fosilna goriva.
- (8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila, določene v Uredbi (EU) 2019/1242. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja emisij po letu 2030 za sektor težkih vozil, da bi se prispevalo k doseganju cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050.
- (9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih težkih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi in s tem povezana visokokakovostna delovna mesta lahko ohranila. Brezemisijska težka vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.
- (10) Za nova težka vozila bi bilo treba od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂. Te cilje bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih težkih vozil na trg Unije, spodbujala inovacije v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način, dala potreben signal za pospešitev uvajanja polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej Uniji, poskrbela za dolgoročno konkurenčnost industrije Unije na svetovnem trgu in prispevala k zmanjšanju operativnih stroškov prevoznih podjetij, hkrati pa zagotovila, da bo Unija dosegla svoje podnebne cilje in svoj cilj za zmanjšanje onesnaženosti zraka.
- (11) Onesnaženost zraka je še posebej pereč problem v mestih, saj vpliva na zdravje milijonov evropskih državljanov. Promet je eden glavnih virov onesnaženosti zraka v mestih. Pospešitev uvajanja brezemisijskih težkih vozil, in sicer z okrepljenimi zahtevami za zmanjšanje emisij CO₂, bo prispevala k zmanjšanju onesnaženosti zraka v mestih.
- (12) Namen sporočila Komisije z dne 5. maja 2021 o posodobitvi nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope je doseči soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri poti prehoda je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju, vključno z državami članicami, s socialnimi partnerji. Pot prehoda prav tako temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje

⁽⁵⁾ 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 (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

talentov v okviru pobude izkoriščanje potenciala talentov v regijah EU. Pri tej poti prehoda se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo Socialni sklad za podnebje, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ (v nadaljnjem besedilu: Socialni sklad za podnebje), za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih težkih vozil. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti vplivu tega prehoda na mikro, mala in srednja podjetja (MSP) v dobavni verigi. Namen sporočila Komisije z dne 1. februarja 2023 o industrijskem načrtu v okviru zelenega dogovora za neto ničelno dobo je krepiti konkurenčnost evropske neto ničelne industrije in podpreti hiter prehod na podnebno nevtralnost. Namen tega načrta je zagotoviti bolj spodbudno okolje za povečanje proizvodne zmogljivosti Unije za neto ničelne tehnologije in proizvode, ki so potrebni za doseganje ambicioznih podnebnih ciljev Unije. Dostop do usposabljanja in preusposabljanja je v številnih sektorjih, ki se morajo temeljito preobraziti, vključno s sektorji težkih vozil ter oskrbe z gorivom in polnjenjem, ključnega pomena za socialno pravičen in učinkovit prehod. Naložbe v znanja in spretnosti, potrebne za učinkovit prehod, so skupna odgovornost. Zaposlenim in iskalcem zaposlitve bi bilo treba omogočiti dostop do priložnosti za preusposabljanje in izpopolnjevanje ter podpirati njihovo udeležbo v teh učnih dejavnostih. Države članice se spodbujajo, naj povečajo naložbe v preusposabljanje in izpopolnjevanje ter opredelijo in analizirajo predvidene spremembe na trgu dela.

- (13) Skupaj s pobudami za pospešitev prehoda na bolj trajnostne načine prevoza bosta krepitev zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ za težka vozila in vzpostavitev potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture imeli ključno vlogo pri zmanjšanju emisij CO₂ v sektorju težkih vozil. Cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za celotni vozni park v Uniji, določene v tej uredbi, se dopolni z zahtevami glede polnilne in oskrbovalne infrastrukture iz Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾. Financiranje Unije ima pomembno vlogo pri uvajanju te infrastrukture na nacionalni ravni. Vzpostavitev polnilne infrastrukture za težka električna vozila je prav tako pomembna na zasebnih lokacijah, ki javnosti niso dostopne, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, ki zagotavljajo nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Države članice bi morale razmisliti o sprejetju ukrepov v okviru vzpostavitve revidiranih nacionalnih okvirov politike, da bi se za težka električna vozila zagotovila ustrezna infrastruktura za nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Zaradi morebitnih infrastrukturnih omejitev v tretjih državah je primerno tudi preučiti učinek te uredbe na možnost obratovanja novih težkih vozil, registriranih v državi članici, zunaj Unije.
- (14) Komisija je leta 2015, po sprejetju Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾, ustanovila forum za trajnostni promet (v nadaljnjem besedilu: forum). Forum pomaga Komisiji pri izvajanju dejavnosti in programov Unije, namenjenih spodbujanju vzpostavitve infrastrukture za trajnostna alternativna goriva. Komisija bo po sprejetju te uredbe zagotovila, da forum podpira učinkovito in stroškovno učinkovito vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, potrebne za izpolnitev okrepljenih zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ za težka vozila, ter da prispeva k pregledu iz člena 24(2) Uredbe (EU) 2023/1804, da bi bili cilji iz navedene uredbe usklajeni z ambicijami te uredbe.
- (15) Za prehod na podnebno nevtralnost so potrebne znatne naložbe v omrežje električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki. Glede na cilje zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila za leto 2030, ki so določeni na podlagi te uredbe, bosta delež brezemisijevih težkih vozil v celotnem voznem parku težkih vozil na cestah ter poraba električne energije v sektorju ostala omejena. Zato bo ostal omejen tudi povezan učinek na omrežje električne energije.
- (16) Medtem ko bodo okrepljeni cilji za zmanjšanje emisij CO₂ pospešili uvajanje brezemisijevih težkih vozil, bodo velik del celotnega voznega parka težkih vozil na cestah še naprej predstavljala vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem. Da bi ta del voznega parka prispeval k doseganju podnebnih ciljev Unije, so bistvenega pomena nadaljnje inovacije in pospešeno uvajanje trajnostnih goriv iz obnovljivih virov. Obstoječe politike in pravni instrumenti Unije, zlasti Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾ in sistem EU za trgovanje

⁽⁶⁾ Uredba (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060 (UL L 130, 16.5.2023, str. 1).

⁽⁷⁾ Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L 234, 22.9.2023, str. 1).

⁽⁸⁾ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

⁽⁹⁾ 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).

z emisijami, vzpostavljen z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁰⁾, bodo spodbujali razogljičenje goriv, namenjenih uporabi v prometu, s ciljem postopne odprave fosilnih goriv. Komisija bi morala še naprej razvijati skladen okvir spodbud za napredna biogoriva in bioplina ter goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora. S tem okvirom bi bilo treba celovito odpravljati ovire za uvajanje in ponudbo, pri čemer bi bilo treba upoštevati povpraševanje v vseh gospodarskih sektorjih, v povezavi s splošnimi prizadevanji za doseganje podnebnih ciljev Unije. Komisija bi morala na podlagi ciljev za biometan iz načrta RePowerEU obravnavati tudi, kako lahko povečanje proizvodnje biometana v Uniji prispeva k razogljičenju gospodarstva, vključno s prometnim sektorjem.

- (17) Po posvetovanju z deležniki bo Komisija v enem letu od datuma začetka veljavnosti te uredbe ocenila vlogo metodologije za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂, v skladu s pravom Unije in s ciljem podnebne nevtralnosti Unije.
- (18) Proizvajalcem bi bilo treba še naprej zagotoviti zadostno prožnost pri prilagajanju njihovih voznih parkov težkih vozil skozi čas, da bi stroškovno učinkovito izpeljali prehod na brezemisijaska težka vozila. Zato je primerno, da se ohrani pristop krepitve ciljnih ravni v petletnih korakih.
- (19) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka težkih vozil ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijaska izpušne cevi izvedljiva izbira za vse nišne uporabe. To bi lahko vključevalo težka vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijaska izpušne cevi. Taka vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Komisija bi morala v svojem pregledu Uredbe (EU) 2019/1242 oceniti možnost uporabe ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ iz takih vozil.
- (20) Javne naročnike in naročnike se močno spodbuja, da za svoje postopke oddaje javnih naročil, ki jih zajema ta uredba, uporabijo merilo za oddajo javnega naročila ali tehnično specifikacijo, ki se nanaša na delež proizvodov iz ponudb, ki izvirajo iz držav, ki niso pogodbenice Sporazuma o vladnih nabavah Svetovne trgovinske organizacije in ki z Unijo niso sklenile sporazuma o prosti trgovini, ki vključuje pravila o javnih naročilih. Takšna merila bodo imela pomembno vlogo pri spodbujanju evropske industrije, da dobavi brezemisijaska mestne avtobuse, zagotavljanju trajnostnih in odpornih dobavnih verig za mestne avtobuse ter pri krepitvi zanesljivosti dobave v Uniji.
- (21) Javne naročnike in naročnike se spodbuja, da za svoje postopke oddaje javnih naročil, ki jih zajema ta uredba, uporabijo merilo okoljske trajnostnosti kot merilo za oddajo naročila ali kot tehnično specifikacijo. Javni naročniki in naročniki bi morali imeti možnost, da brez poseganja v zakonodajne akte Unije, ki se uporabljajo za določeno tehnologijo, vključno z Uredbo (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹¹⁾ ter Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovano za trajnostne izdelke, pri ocenjevanju okoljske trajnostnosti mestnih avtobusov, naročenih na podlagi te uredbe, upoštevajo različne elemente, ki vplivajo na podnebje in okolje. Ti elementi lahko na primer vključujejo trajnost in zanesljivost rešitve, enostavnost popravila in vzdrževanja, enostavnost in kakovost recikliranja, uporabo snovi, porabo energije, vode in drugih virov v eni ali več fazah življenjskega cikla proizvoda, vključitev rabljenih komponent, okoljski odtis proizvoda in vpliv njegovega življenjskega cikla na okolje ter količino nastalih odpadkov.
- (22) Zaradi strožjih ciljev za zmanjšanje emisij CO₂ za celotni vozni park v Uniji od leta 2030 dalje morajo proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijaskih težkih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijaska in nizkoemisijaska težka vozila ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Zato bi bilo treba ta mehanizem spodbud odpraviti od leta 2030.

⁽¹⁰⁾ 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 Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2023 o baterijah in odpadnih baterijah, spremembi Direktive 2008/98/ES in Uredbe (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi Direktive 2006/66/ES (UL L 191, 28.7.2023, str. 1).

- (23) Možnost zbiranja prihodkov od premij za presežne emisije CO₂ v namenskem skladu ali ustreznem programu je bila ocenjena, kot se zahteva na podlagi člena 15(4) Uredbe (EU) 2019/1242, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, ne da bi neposredno koristilo avtomobilskemu sektorju pri njegovem prehodu. Zato bi bilo treba prihodke od premij za presežne emisije CO₂ še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Evropske unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/1242.
- (24) Predmet urejanja Uredbe (EU) 2019/1242 bi bilo treba razširiti tako, da bi zajemal tudi obveznosti spremljanja in poročanja, ki se vključujeta v Uredbo (EU) 2019/1242 s to uredbo.
- (25) Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo treba spremeniti, da bi zajemala enako področje uporabe kot Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹²⁾.
- (26) Emisije CO₂ za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje Unije o homologaciji vozil, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, vozila, zasnovana in izdelana za potrebe nacionalne obrambe, vključno z oboroženimi silami, ter gosenična vozila, niso določene. Zato tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂ iz te uredbe.
- (27) Da se ne bi odvrčalo od prostovoljne homologacije težkih vozil, ki so zasnovana in izdelana ali prilagojena za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru ali storitev nujne medicinske oskrbe, kar bi imelo negativne varnostne in okoljske posledice, bi morala biti taka vozila, ki so prostovoljno homologirana prav tako izvzeta iz obveznosti doseganja ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂, določenih v tej uredbi, razen če proizvajalec zahteva drugače. Države članice bi prav tako morale imeti pravico, da iz obveznosti doseganja ciljev zmanjšanja emisij CO₂, kot so določeni v tej uredbi, izvzamejo težka vozila, kadar ta težka vozila niso posebej zasnovana, vendar so registrirana za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali storitev nujne medicinske oskrbe, kot so običajni avtobusi, ki se uporabljajo za prevoz policije ali oboroženih sil, s tem da potrdijo, da bi bilo tako izvzetje v skladu z javnim interesom. Države članice bi morale imeti tudi pravico, da vozila, registrirana za oborožene sile, v celoti izvzamejo iz te uredbe.
- (28) Ker za nekatere podskupine težkih vozil, ki so homologirana, zmanjšanja emisij CO₂ iz tehničnih razlogov še niso določena, tem težkim vozilom ni treba dosegati ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂ iz te uredbe. Primeri takih vozil so vozila za posebne namene, kot na primer mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera težka vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga težka vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so težka vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema, majhni avtobusi z največjo tehnično dovoljeno maso, manjšo ali enako 7,5 tonam, ter majhna tovorna vozila z največjo tehnično dovoljeno maso, manjšo ali enako 5 tonam. Komisija bi morala preučiti ustreznost določitve emisij CO₂ iz majhnih tovornih vozil z največjo tehnično dovoljeno maso, manjšo ali enako 5 tonam, v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2017/2400 ⁽¹³⁾ (simulacije v orodju za izračun porabe energije vozil ali simulacije VECTO), ob upoštevanju Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 ⁽¹⁴⁾.
- (29) Uvesti bi bilo treba nekatere opredelitve pojmov za uskladitev terminologije iz Uredbe (EU) 2019/1242 s terminologijo iz zakonodaje Unije o homologaciji vozil, zlasti Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁵⁾ in Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

⁽¹⁵⁾ 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).

- (30) Za namene prenosa težkih vozil med proizvajalci, ki ga uvaja ta uredba, in določitve izvezta za proizvajalce, ki proizvedejo malo težkih vozil, bi bilo treba v Uredbo (EU) 2019/1242 dodati opredelitev pojma „skupina povezanih proizvajalcev“. Ta opredelitev pojma bi morala v bistvu slediti terminologiji, ki se v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁶⁾ uporablja za lahka vozila.
- (31) V zvezi z določitvijo obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje emisij CO₂ za podskupine vozil, določene na podlagi tehničnih značilnosti težkih vozil, ki jih sestavljajo.
- (32) Ker emisije CO₂ v zvezi s priklopniki močno vplivajo na skupne emisije CO₂ iz težkih motornih vozil in njihovo porabo energije, bi bilo treba določiti tudi cilje zmanjšanja emisij CO₂ za priklopnike.
- (33) Emisije CO₂ iz delovnih vozil, kot so vozila za zbiranje smeti, prekucniki ali mešalniki betona, so že certificirane na podlagi VEĆTO, proizvajalci vozil in države članice pa jih spremljajo in o njih poročajo. Emisije CO₂ iz delovnih vozil predstavljajo približno 2 % emisij CO₂ težkih vozil ter približno 4 % prodaje. Delovna vozila delujejo večinoma v mestih, zato vplivajo tudi na kakovost zraka v mestih. Delovna vozila bi morala biti zato do leta 2029 izvezta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev. Za obdobje od leta 2030 do leta 2034 bi bilo treba za ta izračun upoštevati le brezemisijska delovna vozila. Od leta 2035 bi bilo treba za ta izračun upoštevati vsa delovna vozila.
- (34) Da bi olajšali razvoj in omogočili široko uporabo priklopnikov, opremljenih s tehnologijo za zmanjšanje emisij CO₂, je treba nemudoma posodobiti in razširiti okvir za homologacijo take tehnologije zlasti elektrificiranih priklopnikov, in sicer s spremembo Uredbe (EU) 2018/858.
- (35) Leta 2022 so brezemisijski mestni avtobusi predstavljali že približno četrtno vseh mestnih avtobusov, prodanih v Uniji, pri čemer so nekatere države članice dosegle veliko večji delež. Zaradi tehnične pripravljenosti mestnih avtobusov in potrebe po izboljšanju kakovosti zraka v mestih bi bilo treba določiti obvezen najmanjši delež novih brezemisijskih mestnih avtobusov.
- (36) Obvezen najmanjši delež brezemisijskih mestnih avtobusov bi moral odražati družbeno potrebo po cenovno dostopnem javnem prevozu, tudi na podeželskih območjih. Povečana dobava brezemisijskih mestnih avtobusov, ki je rezultat takega obveznega najmanjšega deleža, bi morala pozitivno vplivati na nabavne stroške v smislu začetne nakupne cene in skupnih stroškov lastništva brezemisijskih mestnih avtobusov, tako da bi odražala prihranke fosilnih goriv zaradi obratovanja takih mestnih avtobusov. S skupnim javnim naročanjem mestnih avtobusov, ki temelji na platformi za čiste avtobuse v Evropi, se lahko nabavni stroški takih avtobusov še dodatno znižajo, Socialni sklad za podnebje pa bi lahko države članice uporabljale za podporo ranljivim državljanom s cenejšimi ali brezplačnimi vozovnicami ali mesečnimi ali letnimi vozovnicami za javni prevoz. Nazadnje, za regionalne in medkrajevne avtobuse, vključno s prevozom na podeželskih območjih, še naprej veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila. S podporo iz Socialnega sklada za podnebje bi se lahko z zagotovitvijo dostopa do cenovno ugodnega javnega prevoza obravnavale posebne potrebe podeželskih območij in preprečila prevozna revščina, kakor je opredeljena v členu 2, točka 2, Uredbe (EU) 2023/955. Komisija bi morala razmisliti tudi o nadaljnjih ustreznih ukrepih za povečanje povpraševanja javnih organov po brezemisijskih težkih vozilih, da bi podprla doseganje cilja Unije glede podnebne nevtralnosti.
- (37) Ker bi se za skladnost morali upoštevati poslovni subjekti namesto pravnih subjektov, bi bilo treba ekonomsko povezanim proizvajalcem v okviru določenih omejitev omogočiti prenos težkih vozil med njimi za namene upoštevanja teh težkih vozil na podlagi Uredbe (EU) 2019/1242.
- (38) Da bi se okreplil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih težkih vozil med nepovezanimi subjekti.

⁽¹⁶⁾ 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).

- (39) Naknadna predelava v brezemisijska vozila vključuje predelavo motorja ali vozila z notranjim zgorevanjem v brezemisijski motor ali vozilo. To prinaša okoljske koristi, ker je treba izdelati manj novih delov in se zato porabi manj materiala. Prinaša tudi gospodarske koristi, saj so vozila cenovno bolj dostopna in se ustvarijo nova delovna mesta. Vendar je uvajanje na trg težkih vozil, ki so predelana v brezemisijska težka vozila, ovirano zaradi pomanjkanja harmoniziranih tehničnih in upravnih predpisov za njihovo odobritev. Komisija bi zato morala preučiti, ali so potrebne pobude za spodbujanje razvoja takšnih usklajenih pravil.
- (40) Ukrepi za povečanje deleža brezemisijskih težkih vozil, ki so v lasti ali najemu upravljavcev velikih voznih parkov, bi pomagali povečati prodajo brezemisijskih težkih vozil in pospešiti prehod na brezemisijski cestni promet. Komisija bi zato morala analizirati morebitne potrebe in učinkovite pobude za povečanje deleža brezemisijskih težkih vozil, ki so v lasti ali najemu upravljavcev velikih voznih parkov.
- (41) Da bi se preprečili nesorazmerno visoki stroški skladnosti in da bi se zmanjšalo upravno breme, bi morali biti proizvajalci, ki proizvedejo malo težkih vozil in izpolnjujejo določene zakonske zahteve, izvzeti iz obveznosti doseganja skladnosti s cilji zmanjšanja emisij CO₂. Ker se od njih še vedno zahteva izpolnjevanje obveznosti poročanja iz Uredbe (EU) 2019/1242, je za navedene proizvajalce vzpostavljen ustrezen kontrolni mehanizem.
- (42) Obstoječi sistem večletnih emisijskih olajšav in emisijskih dolgov bi bilo treba podaljšati do leta 2039, saj se cilji zmanjšanja emisij CO₂ po letu 2030 do leta 2040 še naprej krepijo in v navedenem obdobju zahtevajo v prihodnost usmerjen tehnični razvoj proizvajalcev. Kljub temu bi morali proizvajalci poravnati vse preostale emisijske dolgove v letih 2029, 2034 in 2039. Emisijskim olajšavam bi morala samodejno prenehati veljavnost, kadar se ne porabijo v sedmih letih po pridobitvi.
- (43) Uredba (EU) 2019/1242 bi morala za vsako kategorijo vozil jasno določati identiteto proizvajalca, ki bi mu bilo treba pripisati težko vozilo, s čimer bi se posebej upoštevale različne skupine za težka vozila iz kategorije M.
- (44) Pravila o preverjanju sporočenih podatkov o spremljanju bi morala zajemati tudi morebitne naknadne popravke napak v takih podatkih in to, kako bi morala Komisija obravnavati take popravke za izvajanje ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park v Uniji.
- (45) Ocenovanje referenčnih emisij CO₂ bi bilo treba spremeniti tako, da bi zajemala tudi podskupine vozil, na novo vključene na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242.
- (46) Spremljanje in sporočanje s strani proizvajalcev in držav članic je bistveni pogoj za izvajanje Uredbe (EU) 2019/1242. Z vključitvijo Uredbe (EU) 2018/956 v Uredbo (EU) 2019/1242 bi se morale ustvariti sinergije in omogočiti razlaga določb, ki upošteva cilje obeh uredb.
- (47) Pri vključitvi določb o spremljanju in poročanju iz Uredbe (EU) 2018/956 v Uredbo (EU) 2019/1242 bi bilo treba izkoristiti priložnost, da se navedene določbe nekoliko spremenijo glede na izkušnje, pridobljene iz prvih dveh ciklov poročanja na podlagi Uredbe (EU) 2018/956.
- (48) Ob upoštevanju dejstva, da določitev emisij CO₂ ne bodo več izvajali samo proizvajalci, bi bilo treba obveznost sporočanja emisij CO₂ iz težkih vozil in drugih tehničnih podatkov o njih s strani proizvajalcev razširiti na tiste subjekte, ki izvajajo to določitev na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362⁽¹⁷⁾. Podatki, ki se sporočajo, bi morali sestavljati datoteko proizvajalca.
- (49) Komisija bi morala imeti možnost, da upošteva tehnični napredek, razvoj logistike tovarnega prometa, kot so kombinacije posebej težkih vozil, ki se uporabljajo v nekaterih državah članicah, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljnih homologacijskih pravnih aktov, ter da zagotovi, da se tudi v prihodnje pri ocenjevanju prispevka voznega parka težkih vozil k ciljem zmanjšanja emisij CO₂ uporabljajo zahteve glede

⁽¹⁷⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145).

podatkov ter postopek spremljanja in sporočanja, da zagotovi razpoložljivost podatkov o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje emisij CO₂ ter o rezultatih preverjanj med dejansko vožnjo in da ohrani relevantnost razponov vrednosti zračnega upora za informativne namene in potrebe primerjave ter da dopolni določbe o upravnih globah.

- (50) Iz teh razlogov bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo meril, ki opredeljujejo podskupine vozil, vključno z vključitvijo podskupin za tovorna vozila v zelo težki kombinaciji (EHC), in ki opredeljujejo delovna vozila, ter meril za območja delovanja različnih tehnologij pogonskih sistemov, seznama in ponderja profilov namembnosti, koristnega tovora, števila potnikov, mase potnikov, največjega tehnično dovoljenega koristnega tovora, največjega tehnično dovoljenega števila potnikov in količine tovora podskupin vozil ter vrednosti letnih kilometrin, v zvezi s spremembo zahtev glede podatkov ter postopka spremljanja in poročanja iz priloge, v zvezi z določitvijo podatkov, ki jih morajo sporočiti države članice za spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo, v zvezi s spremembo razponov vrednosti zračnega upora in v zvezi z opredelitvijo meril, izračuna in metode pobiranja upravnih glob, naloženih proizvajalcem. 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. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (51) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (EU) 2019/1242 bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi s homologacijskimi postopki in v zvezi s skupnimi tehničnimi specifikacijami v zvezi s tehnično in odprto interoperabilnostjo med polnilno in oskrbovalno infrastrukturo ter mestnimi avtobusi v smislu fizičnih povezav in komunikacije. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁸⁾.
- (52) Uredbo (EU) 2018/956 bi bilo treba razveljaviti s prehodnimi določbami, ki omogočajo, da se poročevalsko obdobje, ki poteka ob začetku veljavnosti te uredbe, zaključi na podlagi pravil, ki so se uporabljala na začetku navedenega poročevalskega obdobja, vključno z vso obdelavo zbranih podatkov. Zato bi se ta uredba morala uporabljati od začetka naslednjega poročevalskega obdobja.
- (53) Ker ciljev te uredbe, in sicer spodbujanja zmanjšanja emisij CO₂ na stroškovno in ekonomsko učinkovit način, ki je sorazmeren s ciljem zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 prek spremenjenih ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila v celotnem voznem parku v Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njenega obsega in učinkov 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 doseganje navedenih ciljev.
- (54) Uredbi (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1242 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) 2019/1242

Uredba (EU) 2019/1242 se spremeni:

- (1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

⁽¹⁸⁾ 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).

„Člen 1

Predmet urejanja in cilji

1. Ta uredba določa standarde emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi prispevajo k doseganju cilja podnebne nevtralnosti Unije in vmesnih podnebnih ciljev Unije, kot so določeni v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta (*), ciljev držav članic glede zmanjšanja njihovih emisij toplogrednih plinov, kot so določeni v Uredbi (EU) 2023/857 Evropskega parlamenta in Sveta (**), ter ciljev iz Pariškega sporazuma in zagotavljanju pravilnega delovanja notranjega trga.

2. Ta uredba določa tudi zahteve za poročanje o emisijah CO₂ in porabi goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Uniji.

(*) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

(**) Uredba (EU) 2023/857 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2018/842 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 in Uredbe (EU) 2018/1999 (UL L 111, 26.4.2023, str. 1).“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ta uredba se uporablja za nova vozila, ki so bila bodisi homologirana bodisi odobrena posamično na podlagi Uredbe (EU) 2018/858 ali pa se nanje sklicuje člen 2(3) navedene uredbe in ki spadajo v eno od naslednjih kategorij vozil:

(a) M₂ in M₃;

(b) N₁, N₂ in N₃, pod pogojem, da vozila ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/631;

(c) O₃ in O₄.

Za namene te uredbe se vozila iz točk (a), (b) in (c) prvega pododstavka imenujejo težka vozila. Vozila, ki spadajo pod točko (a) ali (b) prvega pododstavka, se imenujejo težka motorna vozila.

Kategorije vozil iz te uredbe se nanašajo na kategorije vozil, kakor so opredeljene v členu 4 Uredbe (EU) 2018/858 in v Prilogi I k navedeni uredbi.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Za namene te uredbe se težka vozila štejejo za nova težka vozila v danem poročevalskem obdobju, če so v tem poročevalskem obdobju prvič registrirana v Uniji in pred tem niso bila registrirana zunaj nje.

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

Ta uredba se ne uporablja za težka vozila, ki so prvič registrirana za obdobje, ki ni daljše od enega meseca, in ki so registrirana z izključnim namenom prenosa v državo zunaj Unije.“;

(3) člen 3 se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„(1) ‚referenčne emisije CO₂‘ pomeni povprečje specifičnih emisij CO₂ v referenčnem obdobju iz vseh novih težkih vozil v vsaki podskupini vozil, določeno v skladu s točko 3 Priloge I;“;

(b) vstavita se naslednji točki:

„(3a) ‚poročevalsko obdobje‘ pomeni obdobje od 1. julija danega leta do 30. junija naslednjega leta;

(3b) ‚referenčno obdobje‘ pomeni poročevalsko obdobje danega leta, v zvezi s katerim so na podlagi te uredbe določene regulativne obveznosti zmanjšanja emisij CO₂ za določeno podskupino vozil;“;

(c) točka 5 se nadomesti z naslednjim:

„(5) ‚cilj specifičnih emisij CO₂‘ pomeni cilj emisij CO₂ posameznega proizvajalca, določen letno za predhodno poročevalsko obdobje v skladu s točko 4 Priloge I;“;

(d) točka 9 se nadomesti z naslednjim:

„(9) ‚delovno vozilo‘ pomeni težko vozilo, ki se uporablja za posebne naloge in ki glede na informacije v njegovem certifikatu o skladnosti, kot jih sporočijo države članice, izpolnjuje merila, določena v točki 1.2 Priloge I;“;

(e) točka 10 se nadomesti z naslednjim:

„(10) ‚proizvajalec‘ pomeni osebo ali organ, ki so mu bila v skladu s členom 7a pripisana vozila, registrirana v danem obdobju;“;

(f) vstavi se naslednja točka:

„(10a) ‚poročevalec‘ pomeni subjekt, ki je odgovoren za sporočanje podatkov Komisiji;“

(g) točka 11 se nadomesti z naslednjim:

„(11) ‚brezemisijsko težko vozilo‘ pomeni katero koli od naslednjih vozil:

(a) težko motorno vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, katerega emisije ne presegajo 3 g CO₂/tkm ali 1 g CO₂/pkm, kot je določeno v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) težko motorno vozilo brez motorja z notranjim izgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, katerega emisije ne presegajo 1 g/kWh CO₂, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, ali 1 g/km CO₂, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta (*) in njenimi izvedbenimi ukrepi, pod pogojem, da emisije CO₂ niso bile določene na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400;

(c) priklopnik, opremljen z napravo, ki dejavno podpira njegov pogon in ki nima motorja z notranjim zgorevanjem ali ima motor z notranjim zgorevanjem, katerega emisije so manjše od 1 g CO₂/kWh, kot je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi ali v skladu s Pravilnikom UN/ECE št. 49;

(*) 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);“;

(h) točka 12 se nadomesti z naslednjim:

„(12) ‚nizkoemisijsko težko vozilo‘ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂, ki so manjše od polovice referenčnih emisij CO₂ vseh vozil v podskupini vozil, v katero to težko vozilo sodi, kot so določene v skladu s točko 2.3.4 Priloge I;“;

(i) dodajo se naslednje točke:

- „(16) ‚prvotno vozilo‘ pomeni prvotno vozilo, kakor je opredeljeno v členu 3, točka 22, Uredbe (EU) 2017/2400;
- (17) ‚prvotno vozilo težkega vozila‘ pomeni prvotno vozilo za simulacijo katerega je dodeljena generična karoserija, ki ustreza dejanski karoseriji težkega vozila glede na konfiguracijo njegovih tal (nizkopodno/visokopodno) in nivoja (enonivojsko/dvonivojsko) ter morebitne druge parametre, kot je ustrezno;
- (18) ‚dodelano vozilo‘ pomeni dodelano vozilo, kakor je opredeljeno v členu 3, točka 26, Uredbe (EU) 2018/858;
- (19) ‚dokončano vozilo‘ pomeni dokončano vozilo, kakor je opredeljeno v členu 3, točka 27, Uredbe (EU) 2018/858;
- (20) ‚terensko vozilo‘ pomeni terensko vozilo, kakor je opredeljeno v delu A, točka 2.1, Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;
- (21) ‚vozilo za posebne namene‘ pomeni vozilo za posebne namene, kakor je opredeljeno v členu 3, točka 31, Uredbe (EU) 2018/858;
- (22) ‚terensko vozilo za posebne namene‘ pomeni terensko vozilo za posebne namene, kakor je opredeljeno v delu A, točka 2.3.1, Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;
- (23) ‚certifikat o skladnosti‘ pomeni certifikat o skladnosti, kakor je opredeljen v členu 3, točka 5, Uredbe (EU) 2018/858;
- (24) ‚javno naročilo‘ v okviru postopkov oddaje javnih naročil in če ni določeno drugače, pomeni javno naročilo, kakor je opredeljeno v členu 2(1), točka 5, Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta (*), naročila blaga, gradenj in storitev, kakor so opredeljena v členu 2, točka 1, Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta (**), in koncesije, kakor so opredeljene v členu 5, točka 1, Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta (***);
- (25) ‚tovorno vozilo v zelo težki kombinaciji‘ ali ‚tovorno vozilo EHC‘ pomeni težko vozilo kategorije N₃, ki je primerno za uporabo v kombinaciji vozil in izpolnjuje vsa naslednja merila za zasnovano in izgradnjo:
- (a) ima tri ali več osi;
- (b) ima nazivno moč motorja najmanj 400 kW;
- (c) je zasnovano z največjo tehnično dovoljeno maso kombinacije, večjo od 60 ton;

(*) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

(**) Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

(***) Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1).“;

(j) dodajo se naslednji odstavki:

„V tej uredbi ‚skupina povezanih proizvajalcev‘ pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja.

‚Povezana podjetja‘ v zvezi s proizvajalcem pomeni:

(a) podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:

(i) pooblastilo za uveljavljanje več kot polovice glasovalnih pravic;

- (ii) pooblastilo za imenovanje več kot polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki pravno zastopajo podjetje, ali
 - (iii) pravico vodenja poslovanja podjetja;
 - (b) podjetja, ki imajo v zvezi s proizvajalcem neposredno ali posredno pravico ali pooblastila iz točke (a);
 - (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravico ali pooblastila iz točke (a);
 - (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec, skupaj z enim ali več podjetji iz točke (a), (b) ali (c), ali v katerih imata dve ali več teh podjetij skupno pravico ali pooblastila iz točke (a);
 - (e) podjetja, v katerih imajo pravico 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.“;
- (4) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 3a

Cilji zmanjšanja emisij CO₂

1. Povprečne emisije CO₂ voznega parka novih težkih motornih vozil v Uniji, ki niso vozila za posebne namene, terenska vozila in terenska vozila za posebne namene, se zmanjšajo za naslednje odstotne deleže v primerjavi s povprečnimi emisijami CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2019:

- (a) 15 % za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH za poročevalska obdobja let 2025 do 2029;
- (b) 45 % za vse podskupine vozil, ki niso delovna vozila, za poročevalska obdobja let 2030 do 2034;
- (c) 65 % za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2035 do 2039;
- (d) 90 % za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja od leta 2040.

2. Podskupine vozil prispevajo k ciljem zmanjšanja emisij CO₂ iz odstavka 1 v skladu s točko 4.3 Priloge I.

3. Emisije CO₂ v zvezi z voznim parkom novih priklopnikov v Uniji se zmanjšajo v skladu s točko 4.3 Priloge I.

4. Ne glede na člen 2(3) Uredbe (EU) 2017/2400 za odobrena težka vozila, ki spadajo pod člen 2(3), prvi pododstavek, točka (b), Uredbe (EU) 2018/858, ne veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ iz odstavkov 1 do 3 tega člena, razen če se proizvajalec pri poročanju o teh težkih vozilih v skladu z delom B Priloge IV k tej uredbi odloči ta težka vozila vključiti v izračun svojih specifičnih emisij CO₂ in ciljev.

5. Za težka vozila, razen vozil iz odstavka 4, ki so registrirana za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru ali storitev nujne medicinske oskrbe, ne veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ iz odstavkov 1 do 3, če država članica to navede v postopku registracije in poročanja, s čimer v podatkih, sporočenih v skladu z delom A Priloge IV potrdi, da brezemisijsko težko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena težkega vozila in je zato za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira težko vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Za težka vozila, registrirana za potrebe oboroženih sil, zahteve iz te uredbe ne veljajo, če se država članica odloči, da o njih ne bo poročala v skladu z delom A Priloge IV.

*Člen 3b***Dodatni ukrepi za podporo prehodu na brezemisijska težka vozila na trgu Unije**

Komisija do 30. junija 2025 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem preuči potrebo po olajšanju uvajanja težkih vozil, ki so naknadno predelana v brezemisijska težka vozila, na trg Unije, vključno s harmoniziranimi pravili. To poročilo vsebuje analizo možnosti in vplivov teh možnosti. Po potrebi se analizi priloži zakonodajna pobuda ali drug ukrep.

*Člen 3c***Dodatni ukrepi za podporo povpraševanju po brezemisijskih težkih vozilih na trgu Unije**

Komisija do 30. junija 2027 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, ki vsebuje analizo morebitne potrebe in učinka pobud za povečanje deleža brezemisijskih težkih motornih vozil, ki so v lasti ali najemu upravljavcev velikih voznih parkov. V tem poročilu Komisija preuči možnosti za povečanje uporabe brezemisijskih težkih vozil, ki so v lasti ali najemu upravljavcev velikih voznih parkov.

*Člen 3d***Cilj glede brezemisijskih težkih vozil za mestne avtobuse**

1. Za težka vozila iz četrtega stolpca v tabeli iz točke 4.2 Priloge I (mestni avtobusi) proizvajalci upoštevajo 90- in 100-odstotne minimalne deleže brezemisijskih težkih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil v skladu s točko 4.3.2 Priloge I.

2. Komisija z izvedbenimi akti določi skupne tehnične specifikacije, vključno s standardi, v zvezi s tehnično in odprto interoperabilnostjo med polnilno in oskrbovalno infrastrukturo ter mestnimi avtobusi v smislu fizičnih povezav in komunikacije.

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

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo skupnih tehničnih specifikacij, vključno s standardi glede varne in zanesljive izmenjave ter uporabe podatkov, ustvarjenih v zvezi z uporabo mestnih avtobusov.

*Člen 3e***Vzpostavljanje trajnostnih in odpornih dobavnih verig za mestne avtobuse s postopki za oddajo javnih naročil**

1. Javni naročniki in naročniki javna naročila blaga za nakup, zakup, najem ali nakup s pridržanim lastništvom novih brezemisijskih mestnih avtobusov in javna naročila storitev, katerih glavni predmet je uporaba takih mestnih avtobusov, oddajo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, ki vključuje najboljše razmerje med ceno in kakovostjo.

2. Javni naročniki in naročniki uporabijo vsaj dvoje od naslednjih meril kot tehnične specifikacije ali merila za oddajo javnega naročila, od katerih je vsaj eno merilo povezano s prispevkom ponudbe k zanesljivosti dobave, kot je določeno v točkah (a) do (d), glede na razmere na trgu ter v skladu z Direktivo 2014/23/EU, 2014/24/EU ali 2014/25/EU in ustrezno sektorsko zakonodajo ter mednarodnimi zavezami Unije, vključno s Sporazumom o vladnih nabavah Svetovne trgovinske organizacije in drugimi mednarodnimi sporazumi, ki so za Unijo zavezujoči:

(a) delež proizvodov iz ponudb iz tretjih držav, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (*); to merilo se uporablja samo za proizvode iz ponudb s poreklom iz držav, ki niso pogodbenice Sporazuma o vladnih nabavah in ki z Unijo niso sklenile sporazuma o prosti trgovini, ki vključuje pravila o javnih naročilih;

- (b) trenutna in ocenjena razpoložljivost osnovnih nadomestnih delov za delovanje opreme, ki je predmet ponudbe;
- (c) zaveza ponudnika, da morebitne spremembe v njegovi dobavni verigi med izvajanjem naročila ne bodo negativno vplivale na izvajanje naročila;
- (d) potrditev ali dokumentacija, ki dokazuje, da organiziranost ponudnikove dobavne verige ponudniku omogoča izpolnjevanje zahteve glede zanesljivosti dobave;
- (e) okoljska trajnostnost, ki presega minimalne zahteve, določene v ustreznih pravnih aktih Unije.

Prvi pododstavek javnim naročnikom in naročnikom ne preprečuje uporabe dodatnih meril.

3. Če se kot merilo za oddajo naročila uporabi ponudnikov prispevek k zanesljivosti dobave, se zanj določi ponder v višini od 15 do 40 % meril za oddajo naročila.

(*) Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).“;

(5) v členu 4 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„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 za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju;
- (b) brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja, določenega v skladu s členom 5, ter
- (c) novih brezemisijskih delovnih vozil, ki spadajo na področje uporabe točke 1.1.1 Priloge I v poročevalskih obdobjih let od 2030 do 2034.“;

(6) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju do poročevalskega obdobja leta 2029 za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Pri brezemisijem in nizkoemisijem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz vseh brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil kategorije N v voznem parku proizvajalca.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Za poročevalska obdobja od leta 2025 do leta 2029 se brezemisijski in nizkoemisijski faktor določi na podlagi 2 % referenčne vrednosti v skladu s točko 2.3.2 Priloge I.“;

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih težkih vozil kategorije N, ki niso vozila v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ali 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ 1,5 %.“;

(7) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Cilji specifičnih emisij CO₂ proizvajalca

Komisija za poročevalsko obdobje leta 2025 in za vsako nadaljnje poročevalsko obdobje za vsakega proizvajalca določi cilj specifičnih emisij CO₂ za predhodno poročevalsko obdobje. Ta cilj se določi v skladu s točko 4.1 Priloge I.“;

(8) vstavita se naslednja člena:

„Člen 6a

Prenos težkih vozil med proizvajalci

1. Za namen izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev v skladu s členom 4 in točko 2.2 Priloge I se lahko posamezna težka vozila prenesejo med proizvajalci, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) za vse prenose: zahtevo skupaj predložita proizvajalec prenosnik in proizvajalec prejemnik;
- (b) za prenos težkih vozil, ki niso brezemisijška težka vozila, proizvajalec prenosnik in proizvajalec prejemnik spadata v skupino povezanih proizvajalcev;
- (c) za prenos brezemisijških težkih vozil med proizvajalci, ki ne spadajo v skupino povezanih proizvajalcev velja, da število brezemisijških težkih vozil, ki se prenesejo na proizvajalca, ne presega 5 % vseh njegovih novih težkih vozil, registriranih v danem poročevalskem obdobju.

Proizvajalci predložijo zahteve za prenos Komisiji z uporabo elektronskih orodij, ki jih zagotovi Komisija.

2. Kadar Komisija meni, da so pogoji za prenos izpolnjeni, prenesenega težkega vozila ne upošteva pri izračunu ustreznih vrednosti za proizvajalca prenosnika, upošteva pa ga za izračun ustreznih vrednosti za proizvajalca prejemnika.

Člen 6b

Izvetje za proizvajalce, ki proizvedejo malo težkih vozil

1. Če proizvajalec v danem poročevalskem obdobju registrira manj kot 100 novih težkih vozil, se povprečne specifične emisije CO₂, kot so določene v členu 4 in točki 2.7 Priloge I, in cilji specifičnih emisij CO₂, kot so določeni v členu 6 in točki 4.1 Priloge I, za to poročevalsko obdobje določijo na ‚0‘.

2. Kadar se uporablja odstavek 1 tega člena, se vrednosti povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij CO₂ ne vključijo v objavo podatkov na podlagi člena 11 za zadevne proizvajalce in poročevalska obdobja.

3. Izvetje iz odstavka 1 se v danem poročevalskem obdobju ne uporablja v nobenem od naslednjih primerov:

- (a) če proizvajalec tako zahteva;
- (b) če proizvajalec zahteva prenos težkih vozil v skladu s členom 6a;
- (c) če je proizvajalec del skupine povezanih proizvajalcev, ki so v navedenem poročevalskem obdobju skupaj registrirali več kot 100 težkih vozil, ali pa je del skupine povezanih proizvajalcev, ki vključuje proizvajalca, za katerega se uporablja točka (a) ali (b).

4. Proizvajalci, ki niso del skupine v smislu odstavka 3, točka (c), Komisijo obvestijo, če so v danem poročevalskem obdobju registrirali manj kot 100 težkih vozil.

5. Proizvajalci, za katere se izvzetje iz odstavka 1 ne uporablja, Komisijo v vsakem poročevalskem obdobju obvestijo o vseh svojih povezanih podjetjih, za katere se uporablja izvzetje.

6. Proizvajalci o tem obvestijo Komisijo za namene odstavkov 4 in 5 z uporabo elektronskih orodij, ki jih zagotovi Komisija.“;

(9) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 1, prvi pododstavek, se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:

„Za določanje skladnosti proizvajalca z njegovimi cilji specifičnih emisij CO₂ v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039 se upoštevajo njegove emisijske olajšave ali emisijski dolgovi, določeni v skladu s točko 5 Priloge I, ki ustrezajo številu novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju, pomnoženem z:“;

(b) v odstavku 1, drugi pododstavek, se „2029“ nadomesti z „2039“;

(c) v odstavku 1 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Emisijski dolgovi se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039. Skupni emisijski dolg proizvajalca pa ne sme preseči 5 % cilja specifičnih emisij CO₂ proizvajalca, pomnoženega s številom težkih vozil tega proizvajalca v navedenem obdobju (v nadaljnjem besedilu: mejna vrednost emisijskega dolga).“;

(d) v odstavku 1 se četrti pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039. Emisijske olajšave se upoštevajo pri določanju skladnosti proizvajalca z njegovim ciljem specifičnih emisij CO₂, le v katerem koli poročevalskem obdobju v sedmih letih od poročevalskega obdobja, v katerem so bili pridobljene.“;

(e) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Krivulje zmanjševanja emisij CO₂ se določijo za vsakega proizvajalca v skladu s točko 5.1.2 Priloge I na podlagi naslednjih krivulj linearnega zmanjševanja:

(a) med referenčnimi emisijami CO₂ in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2025 ali leta 2030, kot je določeno v členu 3a(1), točki (a) in (b);

(b) med ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2025 in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2030, kot je določeno v členu 3a(1), točka (b);

(c) med ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2030 in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2035, kot je določeno v členu 3a(1), točka (c), ter

(d) med ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2035 in ciljem emisij CO₂ za poročevalsko obdobje leta 2040, kot je določeno v členu 3a(1), točka (d).“;

(10) vstavita se naslednja člena:

„Člen 7a

Pripis težkih vozil proizvajalcu

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz člena 4 in ciljev specifičnih emisij CO₂ iz člena 6 se težka vozila, registrirana v danem poročevalskem obdobju, pripišejo naslednjim proizvajalcem:

(a) za težka vozila kategorije N proizvajalcu vozil, kakor je opredeljen v členu 3, točka 4a, Uredbe (EU) 2017/2400;

- (b) za težka vozila kategorije M proizvajalcu prvotnega vozila, kakor je opredeljen v členu 3, točka 29, Uredbe (EU) 2017/2400;
- (c) za težka vozila kategorije O proizvajalcu vozil, kakor je opredeljen v členu 2, točka 5, Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (*).

Člen 7b

Izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil kategorije M

Za težka vozila kategorije M velja naslednje:

- (a) za izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ v podskupini vozil proizvajalca se novo težko vozilo kategorije M z njegovimi specifičnimi emisijami CO₂ upošteva kot dokončano ali dodelano vozilo na podlagi točke 2.2.2 Priloge I in se ne upošteva v točki 2.2.3 navedene priloge;
- (b) z odstopanjem od točke (a) tega člena se novo težko vozilo kategorije M na zahtevo proizvajalca prvotnega vozila, predloženo Komisiji, iz člena 7a, točka (b), in ob upoštevanju pogoja iz točke (c) tega člena upošteva s specifičnimi emisijami CO₂ njegovega prvotnega vozila v točki 2.2.3 Priloge I in se ne upošteva v točki 2.2.2 navedene priloge;
- (c) zahteva na podlagi točke (b) tega člena za novo težko vozilo kategorije M ni dopustna, če sta proizvajalec prvotnega vozila in proizvajalec dokončanega ali dodelanega vozila, kakor je opredeljen v členu 3, točka 4a, Uredbe (EU) 2017/2400, povezani podjetji ali dela istega pravnega subjekta; s predložitvijo take zahteve proizvajalec prvotnega vozila izjavlja, da podjetji nista povezani ali del istega pravnega subjekta; Komisiji na zahtevo predloži podporne informacije;
- (d) Komisija ob podpori Evropske agencije za okolje brez odlašanja da v elektronski obliki na voljo orodja in postopkovna navodila, ki jih proizvajalci potrebujejo za predložitev zahtev iz točke (b) Komisiji.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145).“;

(11) člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„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: (premija za presežne emisije CO₂) = (presežne emisije CO₂ × 4 250 EUR/g CO₂/tkm).“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„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, od 2030 do 2033 ali od 2035 do 2038 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskega dolga iz člena 7(1), tretji pododstavek;
- (b) kadar je v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034, 2039 in 2040 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, pozitivna;
- (c) kadar od poročevalskega obdobja leta 2041 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.“;

(12) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Homologacijski organi in proizvajalci nemudoma obvestijo Komisijo o vseh naslednjih odstopanjih od sporočenih podatkov:

(a) kadar vrednosti emisij CO₂ iz težkih vozil v prometu pri preverjanjih v skladu s postopkom iz člena 13 te uredbe odstopajo od vrednosti, navedenih v certifikatih o skladnosti ali v opisni mapi za stranke iz člena 9(4) Uredbe (EU) 2017/2400;

(b) kadar so bile pri določitvi emisij CO₂ ugotovljene napake zaradi nepravilnih vhodnih podatkov ali iz drugih razlogov;

(c) kadar so bile pri spremljanju emisij CO₂ in poročanju o njih ugotovljene napake;

(d) o vseh drugih odstopanjih, ki niso navedena v točki (a), (b) ali (c).“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija odstopanja iz odstavka 1 upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca in referenčnih emisij CO₂. Komisija, kadar je primerno, spremeni seznam iz člena 11(1). Komisija ni obvezana upoštevati odstopanj, če je posledica ponovnega izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca ali referenčnih emisij CO₂ odstopanje, manjše od 0,1 %.“;

(13) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Ocena referenčnih emisij CO₂

1. Da se poskrbi za robustnost in reprezentativnost referenčnih emisij CO₂ podskupin vozil, za katere se poročevalsko obdobje leta 2024 ali poznejšega leta uporablja kot referenčno obdobje v skladu s točko 3.2 Priloge I, Komisija oceni uporabo pogojev, pod katerimi so bile določene referenčne emisije CO₂, in določi, ali so bile te emisije neupravičeno zvišane, in če je tako, kako jih je treba popraviti.

2. Če Komisija sklene, da je treba popraviti vse referenčne emisije CO₂ ali nekatere od njih, za izvedbo teh popravkov sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).“;

(14) člen 11 se spremeni:

(a) v odstavku 1, prvi pododstavek, se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) od 1. julija 2020 do 30. junija 2041 za vsakega proizvajalca njegova krivulja zmanjševanja emisij CO₂ in emisijske olajšave ter od 1. julija 2026 do 30. junija 2041 njegovi emisijski dolgovi v predhodnem poročevalskem obdobju iz člena 7;“;

(b) v odstavku 1, prvi pododstavek, se točka (e) nadomesti z naslednjim:

„(e) od 1. julija 2026 za vsakega proizvajalca njegove presežne emisije CO₂ v predhodnem poročevalskem obdobju iz člena 8(2);“;

(c) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Seznam, ki se objavi do 30. aprila leta, ki sledi letu, v katerem se je referenčno obdobje končalo, vsebuje referenčne emisije CO₂, določene za navedeno referenčno obdobje.“;

(d) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija sprejme izvedbene akte za spremembo seznama iz odstavka 1, kadar:

(a) se homologacijski postopki iz Uredbe (ES) št. 595/2009 spremenijo z drugimi spremembami, kot so spremembe v zvezi z vrednostmi koristnega tovora in števila potnikov, ki se uporabljajo za določitev emisij CO₂, tako da se raven emisij CO₂ iz reprezentativnih težkih vozil, določenih na podlagi odstavka 3, zviša ali zniža za več kot 5 g CO₂/km; v takih primerih se prilagojene referenčne emisije izračunajo v skladu s točko 1 Priloge II in se nove vrednosti objavijo kot dopolnilne vrednosti prejšnjih vrednosti, pri čemer se navede poročevalsko obdobje, v katerem se uporabljajo prvič;

(b) so bile priloge spremenjene v skladu s členom 14(1), točke (a) do (f); v takih primerih se prej objavljene referenčne emisije CO₂ ponovno izračunajo v skladu s Prilogo I, ob upoštevanju parametrov, spremenjenih v skladu s členom 14(1), točke (a) do (f), in se ponovno izračunan sklop referenčnih emisij CO₂ objavi in nadomesti prejšnje referenčne emisije od poročevalskega obdobja, v katerem se parametri, spremenjeni v skladu s členom 14(1), točke (a) do (f), uporabljajo prvič.“;

(e) doda se naslednji odstavek:

„3. Kadar se homologacijski postopki iz Uredbe (ES) št. 595/2009 spremenijo, kot je navedeno v odstavku 2, točka (a), tega člena je v izvedbenih aktih iz odstavka 2 tega člena bodisi navedena bodisi določena metodologija za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil iz podskupine vozil, vključno z njihovimi statističnimi ponderji ter vrednostmi koristnega tovora in števila potnikov, ki se uporabljajo za določitev emisij CO₂. Ta metodologija je temelj za izračun prilagoditve iz odstavka 2, točka (a)(i), tega člena, ob upoštevanju podatkov o spremljanju, sporočenih na podlagi te uredbe, in tehničnih značilnosti iz člena 12(1) Uredbe (EU) 2017/2400. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2) te uredbe.“;

(15) v členu 13 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Kadar se na podlagi preverjanj, opravljenih na podlagi odstavka 2, odkrije neujemanje vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, ki ga ni mogoče pripisati 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. Kadar podatkov v dokumentaciji z informacijami za stranke, certifikatih o skladnosti in posameznih potrdilih o odobritvi ni mogoče popraviti na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, odgovorni homologacijski organ izda izjavo o popravku s popravljenimi podatki. To izjavo predloži Komisiji in zadevnim stranem.“;

(16) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 13a

Spremljanje in sporočanje s strani držav članic

1. Države članice od poročevalskega obdobja leta 2023 dalje spremljajo podatke, ki so opredeljeni v delu A Priloge IV o novih težkih vozilih, prvič registriranih v Uniji.

Pristojni organi držav članic do 30. septembra vsakega leta, začenši z letom 2020, Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge V sporočajo te podatke za predhodno poročevalsko obdobje, ki traja od 1. julija do 30. junija.

2. Pristojni organi, odgovorni za spremljanje in sporočanje podatkov skladno s to uredbo, so organi, ki jih imenujejo države članice v skladu s členom 7(6) Uredbe (EU) 2019/631.

3. Za težka vozila, zasnovana in izdelana ali prilagojena za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot ali enot za ohranjanje javnega reda in miru, velja ta člen.

4. Za težka vozila, registrirana za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru ali storitev nujne medicinske oskrbe velja ta člen ne glede na to, ali so izvzeta iz člena 3a.

*Člen 13b***Sporočanje s strani proizvajalcev ali drugih subjektov, odgovornih za določitev emisij CO₂ težkega vozila**

1. Proizvajalci ali drugi subjekti, ki so odgovorni za določitev emisij CO₂ težkega vozila in za katere veljata člen 9 Uredbe (EU) 2017/2400 ali člen 8 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362, sporočijo podatke za nova težka vozila v skladu z delom B Priloge IV k tej uredbi.

Do 30. septembra vsako leto Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge V sporočijo navedene podatke za vsako novo težko vozilo z datumom določitve ali ocene, ki spada v poročevalsko obdobje, ki se konča 30. junija.

Ta odstavek se ne uporablja za težka vozila, ki so izvzeta na podlagi člena 6b.

2. Vsak proizvajalec ali drug subjekt v smislu odstavka 1 imenuje kontaktno točko za namene sporočanja podatkov v skladu s to uredbo.

3. Obveznosti sporočanja na podlagi člena 13a(3) in (4) se uporabljajo za proizvajalce in druge subjekte v smislu odstavka 1 tega člena.

*Člen 13c***Osrednji register podatkov o težkih vozilih**

1. Komisija vodi osrednji register podatkov o težkih vozilih (v nadaljnjem besedilu: osrednji register), sporočenih na podlagi členov 13a in 13b.

Osrednji register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov iz točke 3.2. Priloge V.

Vrednost zračnega upora je javno dostopna v obliki razpona, določenega v delu C Priloge IV.

2. Evropska agencija za okolje upravlja osrednji register v imenu Komisije.

*Člen 13d***Spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo**

1. Komisija spremlja rezultate preskusov med dejansko vožnjo, opravljenih v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, kadar so na voljo, in sicer da preveri emisije CO₂ in porabo goriva pri novih težkih vozilih.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z opredelitvijo podatkov, ki jih sporočajo pristojni organi držav članic za namene odstavka 1 tega člena.

*Člen 13e***Kakovost podatkov**

1. Pristojni organi in proizvajalci so odgovorni za pravilnost in kakovost podatkov, ki jih sporočijo na podlagi členov 13a in 13b. O vseh napakah, ki jih odkrijejo v sporočenih podatkih, nemudoma obvestijo Komisijo.

2. Komisija sama izvaja preverjanje kakovosti podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b.

3. Kadar je Komisija obveščena o napakah v podatkih, sporočenih na podlagi odstavka 1, ali po svojem preverjanju na podlagi odstavka 2 v zbirki podatkov odkrije razhajanja, po potrebi sprejme ustrezne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v osrednjem registru.

4. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16.

*Člen 13f***Upravne globe**

1. Komisija lahko izreče upravno globo v vsakem od naslednjih primerov:

- (a) kadar ugotovi, da podatki, ki jih je sporočil proizvajalec na podlagi člena 13b te uredbe, odstopajo od podatkov iz datoteke proizvajalca ali certifikata o homologaciji motorja, izdanega v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, in je odstopanje namerno ali je nastalo zaradi hude malomarnosti;
- (b) kadar podatki niso predloženi v roku iz člena 13b(1), drugi pododstavek, in zamude ni mogoče ustrezno utemeljiti.

Komisija se za namene preverjanja podatkov iz točke (a) posvetuje z ustreznimi homologacijskimi organi.

Upravne globe morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne ter ne smejo presežati 30 000 EUR za vsako zadevno težko vozilo, katerega podatki iz točk (a) in (b) odstopajo ali so zapozneli.

2. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo postopka ter metode izračuna in izterjave upravnih glob iz odstavka 1 tega člena.

Ti delegirani akti upoštevajo naslednja načela:

- (a) postopek upošteva pravico do dobrega upravljanja in zlasti pravico do izjave in pravico do dostopa do dokumentacije, ob spoštovanju legitimnih interesov zaupnosti ter poslovnih skrivnosti;
- (b) pri izračunu ustreznih upravnih glob se Komisija ravna po načelih učinkovitosti, sorazmernosti in odvracanja ter po potrebi upošteva resnost in učinke odstopanja ali zamude, število posameznih težkih vozil, katerih podatki odstopajo ali so zapozneli, dobro vero proizvajalca, stopnjo skrbnosti in sodelovanja proizvajalca, ponavljanje, pogostost in trajanje odstopanja ali zamude ter vse predhodne kazni, izrečene istemu proizvajalcu;
- (c) upravne globe se izterjajo brez nepotrebnega odlašanja z določitvijo rokov za plačilo, po potrebi pa tudi z vključitvijo možnosti razdelitve plačil teh glob na več obrokov in faz.

3. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v splošnem proračunu Evropske unije.“;

(17) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 14***Spremembe prilog I, IV in V**

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 te uredbe za spremembo naslednjih elementov iz Priloge I k tej uredbi, da se upoštevajo tehnični napredek, razvoj logistike tovarnega prometa, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljnih homologacijskih pravnih aktov, zlasti uredb (EU) 2018/858 in (ES) št. 595/2009:

- (a) meril, ki opredeljujejo podskupine vozil iz točke 1.1, vključno z vključitvijo ločenih podskupin vozil za tovorna vozila EHC;
- (b) meril, ki opredeljujejo delovna vozila iz točke 1.2;
- (c) meril za območja delovanja različnih tehnologij pogonskih sistemov iz točke 1.3;
- (d) seznama profilov namembnosti iz točke 1.4;
- (e) ponderja profilov namembnosti iz točk 2.1.1, 2.1.2 in 2.1.3;

(f) koristnega tovora, števila potnikov, mase potnikov, tehnično dovoljenega največjega koristnega tovora, tehnično dovoljenega največjega števila potnikov in količin tovora podskupin vozil iz točke 2.5;

(g) vrednosti letnih kilometrin iz točk 2.6.1, 2.6.2 in 2.6.3.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge IV:

(a) zahtev glede podatkov iz delov A in B, da se upoštevajo tehnični napredek, potrebne prilagoditve na podlagi uporabe te uredbe in spremembe temeljnih homologacijskih pravnih aktov, zlasti uredb (EU) 2018/858 in (ES) št. 595/2009;

(b) posodobitev ali prilagoditev razponov vrednosti zračnega upora iz dela C, da se upoštevajo spremembe v zasnovi težkih vozil in da se ohrani ustreznost navedenih razponov za informativne namene in potrebe primerjave.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo naslednjih elementov iz Priloge V:

(a) postopka sporočanja, določenega v navedeni prilogi, da se upoštevajo izkušnje, pridobljene z uporabo te uredbe, in da se postopek sporočanja prilagodi tehničnemu napredku;

(b) točke 3.2 z vključitvijo vseh podatkovnih vnosov, ki so bili dodani v osrednji register.“;

(18) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Pregled

1. Komisija do 31. decembra 2027 pregleda učinkovitost in učinek te uredbe, zlasti glede cilja podnebne nevtralnosti najkasneje do leta 2050, ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih tega pregleda.

V tem poročilu Komisija oceni zlasti:

(a) število registracij brezemisijskih težkih vozil v državah članicah;

(b) napredek pri vzpostavljanju javne in zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva za težka vozila, ki jih zajema ta uredba, ter obstoj infrastrukturnih omejitev v tretjih državah za obratovanje težkih vozil, ki so na novo registrirana v EU, zunaj Unije;

(c) učinek na zaposlovanje, zlasti na mikro, mala in srednja podjetja, učinkovitost ukrepov za podporo preusposabljanju in izpopolnjevanju delovne sile ter pomen ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost; posebno pozornost nameni učinku na obrobne države članice in učinku na prevoz pokvarljivega blaga;

(d) ali je ohranitev izvzetja iz člena 6b za proizvajalce, ki proizvedejo malo vozil, še vedno utemeljena;

(e) učinek določitve minimalnih pragov energijske učinkovitosti za nova brezemisijska težka vozila, ki se dajo na trg Unije;

(f) višino premije za presežne emisije CO₂ za zagotovitev, da premija presega povprečne mejne stroške tehnologij, potrebnih za uresničitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂;

(g) vključitev naslednjih težkih vozil, ki trenutno ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2017/2400, med cilje zmanjšanja emisij CO₂:

(i) majhna tovorna vozila z največjo tehnično dovoljeno maso, manjšo ali enako 5 tonam, pri čemer se najprej preuči ustreznost določitve emisij CO₂ za taka težka vozila, v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400 (simulacije VECTO), ob upoštevanju Uredbe (EU) 2017/1151, in

- (ii) vozila za posebne namene, terenska vozila in terenska vozila za posebne namene;
- (h) vse posebne omejitve v zvezi s skladnostjo s členom 3d(1) zaradi socialno-ekonomskih stroškovnih koristi glede na območja s posebnimi morfološki ali meteorološkimi razmerami ter nedavne naložbe v biometan, ki so jih javni organi že izvedli;
- (i) vlogo korekcijskega faktorja zaradi ogljika pri prehodu na brezemisijsko mobilnost v sektorju težkih vozil;
- (j) vlogo metodologije za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂ v skladu s pravom Unije in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti;
- (k) ali je oblikovanje novih podskupin vozil za tovorna vozila EHC privedlo do neupravičenega povečanja nazivne moči motorja;
- (l) možnost razvoja skupne metodologije 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;
- (m) možnosti za obravnavo brezemisijskih težkih vozil, ki so bila naknadno predelana iz prej registriranih konvencionalnih težkih vozil, za namene ocenjevanja skladnosti na podlagi te uredbe.

Temu poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.

2. Komisija oceni vlogo trajnostnih goriv iz obnovljivih virov pri prehodu na podnebno nevtralnost, tudi v sektorju težkih vozil. Komisija ločeno od pregleda iz odstavka 1 in v okviru širše strategije za uvedbo takih goriv do 31. decembra 2025 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo s celovito analizo potrebe po nadaljnjem spodbujanju uvajanja naprednih biogoriv, bioplina in goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora v sektorju težkih vozil ter ustreznim okvirom ukrepov, vključno s finančnimi spodbudami, za doseg te uvedbe. Komisija na podlagi te analize, kadar je primerno, pripravi dodatne zakonodajne predloge ali priporočila za države članice.“

(19) člen 17 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3d(3), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13d(2), člena 13f(2) ter člena 14(1), (2) in (3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 26. junija 2024.“;

(b) v odstavku 3 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Prenos pooblastila iz člena 3d(3), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13d(2), člena 13f(2) ter člena 14(1), (2) in (3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.“;

(c) v odstavku 6 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 3d(3), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13d(2), člena 13f(2) ter člena 14(1), (2) in (3), 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 tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala.“;

(20) prilogi I in II k Uredbi (EU) 2019/1242 se nadomestita z besedilom iz Priloge I k tej uredbi;

(21) besedilo iz Priloge II k tej uredbi se doda kot priloge III, IV, V in VI k Uredbi (EU) 2019/1242.

Člen 2

Spremembi Uredbe (EU) 2018/858

Uredba (EU) 2018/858 se spremeni:

(1) člen 3 se spremeni:

(a) točka 33 se nadomesti z naslednjim:

„(33) ‚polpriklopnik‘ pomeni priklopnik, pri katerem je os oziroma so osi nameščene za težiščem vozila (ko je enakomerno obremenjeno) in ki je opremljeno s spojno napravo, ki dovoljuje prenos vodoravnih in navpičnih sil na vlečno vozilo;“;

(b) doda se naslednja točka:

„(59) ‚e-priklopnik‘ pomeni vsako vrsto priklopnika, ki lahko prispeva k pogonu kombinacije vozil z uporabo lastnega električnega pogonskega sistema in ga ni mogoče uporabljati na javnih cestah, ne da bi ga aktivno vleklo motorno vozilo;“;

(2) v Prilogi I, del B, točka 6.1.1(d), se doda naslednja podtočka:

„(iii) zasnovo in izgradnjo bistvenih sestavnih delov, ki tvorijo pogonski sistem in sistem za shranjevanje energije pri e-priklopnikih;“.

Člen 3

Razveljavitev Uredbe (EU) 2018/956

Uredba (EU) 2018/956 se razveljavi z učinkom od 1. julija 2024.

Sklicevanje na Uredbo (EU) 2018/956 se šteje za sklicevanje na Uredbo (EU) 2019/1242 in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VI k Uredbi (EU) 2019/1242, kot je vključena v Prilogo II k tej uredbi.

Člen 4

Prehodne določbe

Ne glede na člen 3 se v zvezi s poročevalskimi obdobji pred 1. julijem 2024 še naprej uporabljata Uredba (EU) 2019/1242, kot se uporablja 30. junija 2024 in Uredba (EU) 2018/956, kot se uporablja 30. junija 2024.

Člen 5

Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od 1. julija 2024.

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

V Bruslju, 14. maja 2024

Za Evropski parlament

predsednica

R. METSOLA

Za Svet

predsednica

H. LAHBIB

PRILOGA I

Priloge I in II k Uredbi (EU) 2019/1242 se spremenita:

(1) Priloga I se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA I

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

1. Podskupine vozil

1.1 Za namene te uredbe se podskupina vozil sg določi za vsako novo težko vozilo.

1.1.1 Za težka vozila kategorije N se podskupina vozil sg določi na naslednji način:

Skupina vozil na podlagi Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400	Tip kabine	Moč motorja	Območje delovanja (OR)	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe (*)	
				Vozila, ki niso delovna vozila	Delovna vozila
53 in brezemisijska težka vozila v skupini 51	Vsa			53	53v
54 in brezemisijska težka vozila v skupini 52	Vsa			54	—
1s	Vsa			1s	1sv
1	Vsa			1	1v
2	Vsa			2	2v
3	Vsa			3	3v

Skupina vozil na podlagi Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400	Tip kabine	Moč motorja	Območje delovanja (OR)	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe (*)	
				Vozila, ki niso delovna vozila	Delovna vozila
4	Vsa	< 170 kW	Vsa	4-UD	4v
	Dnevna kabina	≥ 170 kW	Vsa	4-RD	
	Spalna kabina	≥ 170 kW in < 265 kW			
	Spalna kabina	≥ 265 kW	< 350 km		
	Spalna kabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	9-RD	9v
	Spalna kabina	Vsa	< 350 km		
	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	9-LH	
5	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	5-RD	5v
	Spalna kabina	< 265 kW			
	Spalna kabina	≥ 265 kW	< 350 km		
	Spalna kabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Skupina vozil na podlagi Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400	Tip kabine	Moč motorja	Območje delovanja (OR)	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe (*)	
				Vozila, ki niso delovna vozila	Delovna vozila
10	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	10-RD	10v
	Spalna kabina	Vsa	< 350 km		
	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	10-LH	
11	Vsa			11	11v
12	Vsa			12	12v
16	Vsa			16	16v

(*) Za izračun deležev vozil in povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev v poročevalskih obdobjih let 2030 do 2034 v skladu s točko 2.4 oziroma 2.7 se brezemisijska delovna vozila kategorije N razporedijo na naslednji način:

Brezemisijsko delovno vozilo v podskupini vozil	Razporejeno v podskupino vozil
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Brezemisijsko delovno vozilo v podskupini vozil	Razporejeno v podskupino vozil
11v	11
12v	12
16v	16

„Spalna kabina“ pomeni vrsto kabine, ki ima za voznikovim sedežem prostor, namenjen za spanje, kot je sporočeno na podlagi členov 13a in 13b.

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

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 točki 1.4, se novo težko vozilo razporedi v podskupino vozil 4-RD.

„Območje delovanja“ pomeni razdaljo, ki jo lahko težko vozilo prevozi pod pogoji prevoza na dolge razdalje, ne da bi ga bilo treba ponovno polniti ali oskrbeti, kot je določeno v točki 1.3.

1.1.2 Za težka vozila kategorije M se podskupina vozil sg določi na naslednji način:

Skupina vozil na podlagi Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Skupina vozil na podlagi Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3 Za težka vozila kategorije O se podskupina vozil sg določi na naslednji način:

Skupine vozil, opredeljene v Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) 2022/1362	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
Vse skupine, določene v tabeli 1, z eno osjo, dvema osema ali tremi osmi	Enaka, kot je določena v stolpcu 'skupina vozil' v preglednicah v Prilogi I k Izvedbeni uredbi (EU) 2022/1362
Vse skupine, določene v tabeli 4, z dvema osema ali tremi osmi	
Vse skupine, določene v tabeli 6	

1.2 Delovna vozila so opredeljena z naslednjimi merili:

Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Merila za delovna vozila
N	Toga konstrukcija	Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 ali 31
	Vlečno vozilo	Najvišja hitrost ne presega 79 km/h

1.3 Območja delovanja za namene te uredbe se določijo na naslednji način:

Tehnologija pogonskega sistema	Delovno območje (OR)
Težka vozila, ki energijo za mehanski pogon pridobivajo le iz naprave za shranjevanje električne energije	OR = dejanski doseg pri praznjenju naboja, kot je določen v točki 2.4.1 dela I Priloge IV k Uredbi (EU) 2017/2400 za profil namembnosti LHR
Druge tehnologije	OR > 350 km

1.4 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 dolge razdalje
UDL	Mestna dostava majhnega koristnega tovora
UDR	Mestna dostava reprezentativnega koristnega tovora
REL	Regionalna dostava (EMS) majhnega koristnega tovora
RER	Regionalna dostava (EMS) reprezentativnega koristnega tovora
LEL	Prevoz majhnega koristnega tovora na dolge razdalje (EMS)
LER	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora na dolge razdalje (EMS)
MUL	Prevoz majhnega koristnega tovora za komunalne namene
MUR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora za komunalne namene
COL	Prevoz majhnega koristnega tovora za gradbeništvo
COR	Prevoz reprezentativnega koristnega tovora za gradbeništvo
HPL	Mestni prevoz potnikov velikega obsega, majhna obremenitev
HPR	Mestni prevoz potnikov velikega obsega, reprezentativna obremenitev

UPL	Mestni prevoz potnikov, majhna obremenitev
UPR	Mestni prevoz potnikov, reprezentativna obremenitev
SPL	Primestni prevoz potnikov, majhna obremenitev
SPR	Primestni prevoz potnikov, reprezentativna obremenitev
IPL	Medmestni prevoz potnikov, majhna obremenitev
IPR	Medmestni prevoz potnikov, reprezentativna obremenitev
CPL	Avtobusni prevoz potnikov, majhna obremenitev
CPR	Avtobusni prevoz potnikov, reprezentativna obremenitev

2. Izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca

2.1 Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v, razporejenega v podskupino vozil sg, ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

pri čemer je:

\sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp iz točke 1.4;

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 točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene na podlagi členov 13a in 13b ter standardizirane na podlagi Priloge III;

$CO2p_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz prvotnega vozila novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in za konfiguracijo šasije (nizkopodna/visokopodna, število nivojev), ki se uporablja za njeno podskupino vozil sg, kot so sporočene na podlagi členov 13a in 13b ter standardizirane na podlagi Priloge III.

Za brezemisijska motorna težka vozila se vrednosti $CO2_{v,mp}$ in $CO2p_{v,mp}$ nastavita na 0.

2.1.1 Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$) za težka vozila kategorije N

Podskupina vozil (sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

Podskupina vozil (sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

(**) Glej opredelitve v točki 1.4.

2.1.2 Ponderji profilov namembnosti (Wsg,mp) za težka vozila kategorije M

Podskupina vozil (sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

Podskupina vozil (sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

(**) Glej opredelitve v točki 1.4.

2.1.3 Ponderji profilov namembnosti (Wsg,mp) za težka vozila kategorije O

Podskupina vozil-(sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Podskupina vozil-(sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

(**) Glej opredelitve v točki 1.4.

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

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se povprečne specifične emisije CO₂, $avgCO2_{sg}$ iz vseh novih težkih vozil v podskupini vozil sg ali njihovih prvotnih vozil izračunajo po naslednji formuli:

2.2.1 za težka vozila kategorij N in O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (v g/tkm)}$$

2.2.2 za dokončana ali dodelana vozila kategorije M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ (v g/pkm)}$$

2.2.3 za prvotna vozila težkih vozil kategorije M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (v g/pkm)}$$

pri čemer je:

\sum_v vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg, ob upoštevanju člena 7b;

CO₂_v specifične emisije CO₂ iz novega težkega vozila v, določene v skladu s točko 2.1;

$CO2_p$	specifične emisije CO_2 iz prvotnega vozila novega težkega vozila v, določene v skladu s točko 2.1;
V_{sg}	število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg;
Vpv_{sg}	število novih težkih vozil v podskupini vozil sg, ki se na podlagi člena 7b upoštevajo z emisijami CO_2 iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO_2 iz točke 2.2.3;
PL_{sg}	povprečni koristni tovor težkih vozil v podskupini vozil sg, kot je določen v točki 2.5;
PN_{sg}	povprečno število potnikov vozil v podskupini vozil sg, kot je določeno v točki 2.5.

2.3 Izračun brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja 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 vozil (ZLEV) iz člena 5 izračuna po naslednji formuli:

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

pri čemer je:

V_{all}	število novih težkih vozil proizvajalca v podskupinah vozil sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;
V_{conv}	število novih težkih vozil proizvajalca v podskupinah vozil sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, razen brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil;
V_{zlev}	vsota V_{in} in V_{out} ,

pri čemer je:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

pri čemer je \sum_v vsota vseh novih brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v podskupinah vozil sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;

$CO2_v$ 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 težko vozilo v, kot je določeno v točki 2.3.4;

V_{out} skupno število brezemisijskih težkih vozil kategorije N, ki niso v podskupinah vozil iz opredelitve V_{in} , in z največ 1,5 % V_{conv} .

2.3.2 Poročevalska obdobja 2025–2029

Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje se brezemisijski in nizkoemisijski faktor vozil (ZLEV) iz člena 5 izračuna po naslednji formuli:

$ZLEV = 1 - (y - x)$, če pa je seštevek večji od 1 ali manjši od 0,97, se faktor ZLEV določi na 1 oziroma 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 nizkoemisijskih in brezemisijskih težkih vozil v podskupinah vozil sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, pri čemer se vsako izmed njih šteje za $ZLEV_{specific}$ 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 brezemisijskih ali nizkoemisijskih težkih vozil v, določene v skladu s točko 2.1;

LET_{sg} nizkoemisijska mejna vrednost podskupine vozil sg, v katero spada težko vozilo v, kot je določeno v točki 2.3.4;

V_{out} skupno število na novo registriranih brezemisijskih težkih vozil kategorije N, ki niso v podskupinah vozil iz opredelitve V_{in} , in z največ $0,035 V_{total}$;

V_{total} skupno število na novo registriranih težkih vozil kategorije N proizvajalca v navedenem poročevalskem obdobju.

Kadar je V_{in}/V_{total} manjši od 0,0075, se faktor ZLEV določi na 1.

2.3.3 Poročevalska obdobja od leta 2030 naprej

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Izračun nizkoemisijske mejne vrednosti

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

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

pri čemer je:

$rCO2_{sg}$ referenčna vrednost za emisije CO_2 v podskupini vozil sg, kot je določena v točki 3;

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

2.4 Izračun deležev težkih vozil

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

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

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se delež novih brezemisijskih težkih vozil v podskupini vozil zev_{sg} izračuna po naslednji formuli:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje se delež novih težkih vozil v podskupini vozil sg, ki se na podlagi člena 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2, izračuna po naslednji formuli:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

pri čemer je:

$Vzev_{sg}$ število novih brezemisijskih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg;

Vpv_{sg} število novih težkih vozil v podskupini vozil sg, ki se na podlagi člena 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg;

V število novih težkih vozil proizvajalca.

2.5 Vrednosti koristnega tovora, število potnikov in količina tovora

Povprečna vrednost koristnega tovora PL_{sg} težkega vozila kategorije N ali O v podskupini vozil sg se izračuna po naslednji formuli:

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

Povprečna vrednost koristnega tovora PN_{sg} težkega vozila kategorije M v podskupini vozil sg se izračuna po naslednji formuli:

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

pri čemer je:

\sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$PL_{sg,mp}$ vrednost koristnega tovora, razporejena k težkim vozilom kategorij N in O v podskupini vozil sg za profil namembnosti mp, kot je določeno v točkah 2.5.1 in 2.5.3;

$PN_{sg,mp}$ število potnikov, razporejeno k težkim vozilom kategorije M v podskupini vozil sg za profil namembnosti mp, kot je določeno v točki 2.5.2.

2.5.1 Težka vozila kategorije N

Vrednosti koristnega tovora $PL_{sg,mp}$ (v tonah) so določene na naslednji način:

Pod-skupina vozil sg (*)	Profil namembnosti mp (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	kot je določeno v točki 3.1.1		ni relevantno		kot je določeno v točki 3.1.1		ni relevantno							
53v														
54														
1s														
1sv														
1														
1v														
2			kot je določeno v točki 3.1.1											
2v														
3	ni relevantno													
3v														
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. r.	n. r.	2,6	12,9
5-LH														
5v														

Podskupina vozil sg (*)	Profil namembnosti mp (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. r.	n. r.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n. r.	n. r.	2,6	12,9
12v														
16	ni relevantno												2,6	12,9
16v														

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

(**) Glej opredelitve v točki 1.4.

Največje tehnično dovoljene vrednosti koristnega tovora $maxPL_{sg}$ in količine tovora CV_{sg} so določene v skladu s točko 3.1.1.

2.5.2 Težka vozila kategorije M

Število potnikov $PN_{sg,mp}$, mase potnikov $PM_{sg,mp}$ in največje tehnično dovoljeno število potnikov $maxPN_{sg}$ za podskupino vozil sg in profil namembnosti mp so določeni v skladu s točko 3.1.1.

2.5.3 Težka vozila kategorije O

Vrednosti koristnega tovora $PL_{sg,mp}$ (v tonah) so določene na naslednji način:

Podskupina vozil (sg) (*)	Profil namembnosti (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	n. r.	n. r.	n. r.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	n. r.	n. r.	n. r.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	n. r.	n. r.	n. r.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	n. r.	n. r.	n. r.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	n. r.	n. r.	n. r.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	n. r.	n. r.	n. r.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	n. r.	n. r.	n. r.

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

(**) Glej opredelitve v točki 1.4.

Največje tehnično dovoljene vrednosti koristnega tovora $maxPL_{sg}$ in količine tovora CV_{sg} so določene v skladu s točko 3.1.1.

2.6 Izračun utežnega faktorja kilometrine in koristnega tovora ali števila potnikov

Utežni faktor kilometrine in koristnega tovora (števila potnikov) (MPW_{sg}) v podskupini vozil sg je opredeljen kot zmnožek letne kilometrine, določene v točki 2.6.1, ter vrednosti koristnega tovora in števila potnikov za podskupino vozil, določenih v točkah 2.5.1, 2.5.2 in 2.5.3 za kategorije vozil N, M oziroma O, standardiziran na ustrezno vrednost za podskupino vozil 5-LH, in se izračuna po naslednji formuli:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{za teška vozila kategorij N in O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

pri čemer je:

AM_{sg} letna kilometrina, določena v točkah 2.6.1, 2.6.2 in 2.6.3 za teška vozila v ustrezni podskupini vozil;

AM_{5-LH} letna kilometrina, določena za podskupino vozil 5-LH v točki 2.6.1;

PL_{sg} kot je določen v točkah 2.5.1 in 2.5.3;

PN_{sg} kot je določen v točki 2.5.2;

PL_{5-LH} povprečna vrednost koristnega tovora za podskupino vozil 5-LH, kot je določena v točki 2.5.1.

2.6.1 Letne kilometrine za teška vozila kategorije N

Podskupina vozil (sg) (*)	Letna kilometrina AM_{sg} (v km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000

Podskupina vozil (sg) (*)	Letna kilometrina AM _{sg} (v km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Glej opredelitve v točki 1.1

2.6.2 Letne kilometrine za težka vozila kategorije M

Podskupina vozil (sg) (*)	Letna kilometrina AM _{sg} (v km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Podskupina vozil (sg) (*)	Letna kilometrina AM _{sg} (v km)
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

2.6.3 Letne kilometrine za težka vozila kategorije O

Podskupina vozil (sg) (*)	Letna kilometrina AM _{sg} (v km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

(*) Glej opredelitve v točki 1.1.

2.7 Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev iz člena 4

Za vsakega proizvajalca se izračunajo naslednje povprečne specifične emisije CO₂:

2.7.1 za poročevalska obdobja let 2019 do 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2 za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

pri čemer je:

\sum_{sg}	vsota podskupin vozil, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
ZLEV	kot je določen v točki 2.3;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
zev_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$avgCO2_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2.

3. Izračun referenčnih vrednosti

3.1 Referenčne vrednosti

Naslednje referenčne vrednosti se izračunajo na podlagi vseh novih težkih vozil vseh proizvajalcev za referenčno obdobje, ki se uporablja za podskupino vozil sg v skladu s točko 3.2.

3.1.1 Za vsako vozilo, podskupino vozil sg se vrednosti koristnega tovora $PL_{sg,mp}$, števila potnikov $PN_{sg,mp}$, mase potnikov $PM_{sg,mp}$, največjega tehnično dovoljenega koristnega tovora $maxPL_{sg}$, največjega tehnično dovoljenega števila potnikov $maxPN_{sg}$ in količine tovora CV_{sg} izračunajo po naslednji formuli:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za težka vozila kategorije N}) *$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za težka vozila kategorije M}) *$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije N})$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije O})$$

(*samo za podskupine vozil, za katere v točki 2.5 niso določene izrecne vrednosti za $PL_{sg,mp}$ ali $PN_{sg,mp}$)

3.1.2 Referenčne emisije CO₂ $rCO2_{sg}$ iz člena 3 se izračunajo po naslednji formuli:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorij N in O})$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

pri čemer je:

\sum_v	vsota vseh novih težkih vozil v podskupini vozil sg, registriranih v referenčnem obdobju, ki se uporablja za sg v skladu s točko 3.2;
$CO2_v$	specifične emisije CO ₂ iz novega težkega vozila v, kot so določene v skladu s točko 2.1, po potrebi prilagojene na podlagi Priloge II;
$CO2p_v$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila novega težkega vozila v, kot so določene v skladu s točko 2.1, po potrebi prilagojene na podlagi Priloge II;
rV_{sg}	število vseh novih težkih vozil v podskupini vozil sg, registriranih v referenčnem obdobju, ki se uporablja za sg v skladu s točko 3.2;
PL_{sg}	popovprečni koristni tovor težkih vozil v podskupini vozil sg, kot je določen v točki 2.5;
PN_{sg}	popovprečno število potnikov težkih vozil v podskupini vozil sg, kot je določeno v točki 2.5;
$PL_{v,mp}$	koristni tovor težkega vozila v profila namembnosti mp, kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;
$PN_{v,mp}$	število potnikov težkega vozila v profila namembnosti mp, kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;
$PM_{v,mp}$	masa potnikov težkega vozila v profila namembnosti mp, kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;

$maxPL_v$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor težkega vozila v , kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;
$maxPN_v$	največje tehnično dovoljeno število potnikov težkega vozila v , kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b.
CV_v	količina tovora težkega vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b.

3.2 Referenčna obdobja, ki se uporabljajo za podskupine vozil

Kot referenčna obdobja za podskupine vozil se uporabljajo naslednja referenčna obdobja:

Podskupina vozil sg	Poročevalsko obdobje leta, ki se uporablja kot referenčno obdobje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Vse druge	2025

3.2.1 Če je v referenčnem obdobju, kot je določeno v točki 3.2, v podskupini vozil sg število novih težkih vozil vseh proizvajalcev manjše od 50, se uporabljajo naslednja pravila:

povprečne specifične emisije CO_2 $avgCO2_{sg}$ in $avgCO2p_{sg}$, kot je določeno v točki 2.2, ter referenčne emisije CO_2 $rCO2_{sg}$ in $rCO2p_{sg}$, kot je določeno v točki 3.1.2, se za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 v skladu s točko 2.7 in ciljev specifičnih emisij CO_2 v skladu s točko 4.1 za poročevalska obdobja let $< Y + 5$ za vse proizvajalce v podskupinah vozil sg določijo na '0'. Pri tem je Y leto prvega poročevalskega obdobja, v katerem število novih težkih vozil vseh proizvajalcev v podskupini vozil sg znaša najmanj 50.

Za pridobitev referenčnih emisij CO_2 $rCO2_{sg}$ in $rCO2p_{sg}$ za izračun cilja specifičnih emisij CO_2 v skladu s točko 4 se najprej izračunajo ustrezne vrednosti, določene v točki 3.1.2, za poročevalsko obdobje leta Y namesto za referenčno obdobje, ki se uporablja za podskupino vozil sg v skladu s točko 3.2.

Dobljene vrednosti se nato delijo

- s faktorjem cilja $RET_{sg,y}$ kakor je opredeljen v točki 5.1.1, za pridobitev referenčnih emisij CO_2 $rCO2_{sg}$;
- s faktorjem cilja $RETP_{sg,y}$ kakor je opredeljen v točki 5.1.1, za pridobitev referenčnih emisij CO_2 $rCO2p_{sg}$.

4. Izračun cilja specifičnih emisij CO_2 proizvajalca iz člena 6

4.1 Cilji specifičnih emisij CO_2

Za vsakega proizvajalca se naslednji cilj specifičnih emisij CO_2 T izračuna po naslednji formuli:

4.1.1 za poročevalska obdobja let 2025 do 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2 za poročevalska obdobja let od leta 2030 naprej:

$$T(NO) = \sum_{sg} sharesg \times MPWsg \times (1 - rfsg) \times rCO2sg$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} sharesg \times MPWsg \times [(1 - pvsg) \times (1 - rfsg) \times rCO2sg + pvsg \times (1 - rfp sg) \times rCO2psg]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} \text{sharesg} \times MPW_{sg} \times (1 - \text{zevM}_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

pri čemer je:

\sum_{sg}	vsota podskupin vozil, ki so vključene v izračun določenega cilja specifičnih emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
rf_{sg}	cilj zmanjšanja emisij CO ₂ , ki se uporablja v posameznem poročevalskem obdobju za nova težka vozila v podskupini vozil sg, kot je določeno v točki 4.3;
rfp_{sg}	cilj zmanjšanja emisij CO ₂ , ki se uporablja v posameznem poročevalskem obdobju za prvotna vozila novih težkih vozil v podskupini vozil sg, kot je določeno v točki 4.3;
$zevM_{sg}$	obvezni prehod na brezemisijska težka vozila, ki se uporablja v posameznem poročevalskem obdobju za težka vozila v podskupini vozil sg, kot je določeno v točki 4.3;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4.

4.2 Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev

Naslednje podskupine vozil sg se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ CO2(X), ciljev specifičnih emisij CO₂ T(X) in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ ET(X)_Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji zmanjševanja emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji zmanjševanja emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz potnikov, za katere veljajo cilji zmanjševanja emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d) (avtobusi in nizkopodni avtobusi razreda II)	podskupine vozil za prevoz potnikov, za katere veljajo cilji brezemisijskih težkih vozil v skladu s členom 3d (mestni avtobusi)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3. Vendar se v poročevalskih obdobjih let pred letom 2035 podskupine delovnih vozil ne vključijo.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

- 4.3 Cilji zmanjšanja emisij CO₂ in obvezni prehodi na brezemisijska težka vozila
- 4.3.1 Naslednji cilji zmanjšanja emisij CO₂, rf_{sg} in rfp_{sg} na podlagi člena 3a se uporabljajo za težka vozila v podskupini vozil sg za različna poročevalska obdobja:

Cilji zmanjšanja emisij CO ₂ , rf _{sg} in rfp _{sg}					
Podskupine vozil sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Delovna vozila	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Avtobusi in medmestni avtobusi (rf _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov in medmestni avtobusi (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Cilji zmanjšanja emisij CO ₂ r_{sg}^f in r_{sg}^{fp}					
Podskupine vozil sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej
Polpriklopniki	0	10 %	10 %	10 %	Za poročevalska obdobja let pred letom 2025 znašajo vsi cilji zmanjšanja emisij CO ₂ r_{sg}^f in r_{sg}^{fp} 0.
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633					

- 4.3.2 Naslednji cilji brezemisijских težkih vozil $zevM_{sg}$ na podlagi člena 3d se uporabljajo za težka vozila v podskupini vozil sg za različna poročevalska obdobja:

Obvezni prehodi na brezemisijська težka vozila $zevM_{sg}$					
Podskupine vozil sg		Poročevalska obdobja let			
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	90 %	100 %	100 %

5. Emisijске olajšave in dolgovi iz člena 7

- 5.1 Krivulje zmanjševanja emisij CO₂

- 5.1.1 Faktorji cilja

Za vsako podskupino vozil sg in poročevalsko obdobje leta Y se faktorji cilja določijo po naslednji formuli:

$$RET_{sg,Y} = (1 - r_{sg,uY}^f) + (r_{sg,uY}^f - r_{sg,lY}^f) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - r_{sg,uY}^{fp}) + (r_{sg,uY}^{fp} - r_{sg,lY}^{fp}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

pri čemer je:

lY, uY vrednosti za spodnje leto in zgornje leto v sklopu { $rY, 2025, 2030, 2035, 2040$ } za podskupino vozil iz stolpca X = 2025 v tabeli iz točke 4.2,

v sklopu { $rY, 2030, 2035, 2040$ } za vse druge podskupine vozil sg, ki opredeljujeta najmanjši interval, za katerega velja pogoj $lY \leq Y < uY$;

rY leto referenčnega obdobja, ki se uporablja za podskupino sg v skladu s točko 3.2;

$r_{sg,lY}^f, r_{sg,uY}^f$ cilja zmanjšanja emisij CO₂ podskupine vozil sg za nova težka vozila let lY in uY v skladu s točko 4.3;

$rfp_{sg,lY}$, $rfp_{sg,uY}$ cilja zmanjšanja emisij CO₂ podskupine vozil sg za prvotna vozila novih težkih vozil let lY in uY v skladu s točko 4.3;

$zevM_{sg,lY}$, $zevM_{sg,uY}$ obvezna prehoda na brezemisijaska težka vozila za nova težka vozila let lY in uY v skladu s točko 4.3.

Za poročevalska leta $Y < rY$ se vrednosti $RET_{sg,Y}$, $RETp_{sg,Y}$ in $ZET_{sg,Y}$ določijo na 1 tako, da ni prispevka podskupine vozil sg h krivulji zmanjševanja emisij CO₂

5.1.2 Krivulje zmanjševanja emisij CO₂

5.1.2.1 Nato se za vsako podskupino vozil sg in poročevalsko obdobje leta Y opredelijo naslednje krivulje zmanjševanja emisij CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2 Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje leta Y med letoma 2019 in 2024 se opredelijo naslednje krivulje zmanjševanja emisij CO₂:

$$ET(2025)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPWsg \times ETsg,Y$$

5.1.2.3 Za vsakega proizvajalca in poročevalsko obdobje leta Y med letoma 2025 in 2040 se opredelijo naslednje krivulje zmanjševanja emisij CO₂:

$$ET(NO)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPWsg \times ETsg,Y$$

$$ET(MCO2)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPWsg \times [(1 - pvsg) \times ETsg,Y + pvsg \times ETpsg,Y]$$

$$ET(MZE)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPWsg \times ETzsg,Y$$

$$ET(M)Y = ET(MCO2)Y + ET(MZE)Y$$

pri čemer je:

\sum_{sg} vsota podskupin vozil, ki so vključene v izračun določene krivulje zmanjševanja emisij CO₂ v skladu s točko 4.2;

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

MPW_{sg} kot je določen v točki 2.6;

$rCO2_{sg}$ kot je določen v točki 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ kot je določen v točki 3.1.2;

pv_{sg} delež novih težkih vozil proizvajalca v podskupini vozil sg, ki se na podlagi člena 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2.

5.2 Izračun emisijskih olajšav in dolgov v vsakem poročevalskem obdobju

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje let Y od leta 2019 do leta 2040 imajo emisijske olajšave $cCO2(X)_Y$ in emisijski dolgovi $dCO2(X)_Y$ (X = NO, M) naslednje vrednosti ali vrednost 0 (tj. emisijske olajšave in emisijski dolgovi ne morejo biti negativni), karkoli je večje:

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$\frac{[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y}{V_Y}$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

pri čemer je:

$ET(X)_Y$ krivulja zmanjševanja emisij CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y, določena v skladu s točko 5.1 (X = 2025, NO, M);

$CO_2(X)_Y$ povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y, določene v skladu s točko 2.7 (X = 2025, NO, M);

$T(X)_Y$ cilj specifičnih emisij CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y, določen v skladu s točko 4 (X = 2025, NO, M);

V_Y število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y.

5.3 Mejna vrednost emisijskega dolga

Za vsakega proizvajalca se mejne vrednosti emisijskega dolga $limCO_2(X)_Y$ v poročevalskem obdobju leta Y določijo po naslednji formuli:

$$limCO_2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y \quad \text{za poročevalska obdobja let } Y < 2030;$$

$$limCO_2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y \quad \text{za poročevalska obdobja let } Y \geq 2030;$$

$$limCO_2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y \quad \text{za poročevalska obdobja let } Y \geq 2030,$$

pri čemer je:

$T(X)_Y$ cilj specifičnih emisij proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y, določen v skladu s točko 4 (X = 2025, NO, M);

$V(X)_Y$ število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y v podskupinah vozil, ki so vključene v izračun specifičnih emisij CO₂ CO₂(X) v skladu s točko 4.2 (X = 2025, NO, M).

5.4 Predčasne emisijske olajšave

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

$$redCO_2 = \min(dCO_2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y)$$

pri čemer je:

min manjša od obeh vrednosti, navedenih v oklepaju;

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

$dCO_2(NO)_Y$ emisijski dolgovi za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določeni v skladu s točko 5.2;

$cCO_2(NO)_Y$ emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določene v skladu s točko 5.2.

6. Določitev presežnih emisij CO₂ proizvajalca iz člena 8(2)

Za vsakega proizvajalca in vsako poročevalsko obdobje leta Y od leta 2025 dalje se specifične presežne emisije CO₂ kategorije vozil $exeCO_2(X)_Y$, če je vrednost pozitivna (X = NO, M), izračunajo po naslednjih formulah.

Za poročevalsko obdobje leta 2025:

$$exeCO_2(NO)_{2025} = dCO_2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y - limCO_2(NO)_{2025}$$

Za poročevalska obdobja let Y od leta 2026 do leta 2028, od leta 2030 do leta 2033 in od leta 2035 do leta 2038:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2 - limCO_2(NO)_Y$$

Za poročevalska obdobja let Y od leta 2030 do leta 2033 in od leta 2035 do leta 2038:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J - limCO_2(M)_Y$$

Za poročevalska obdobja let Y = 2029, 2034 in 2039:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

Za poročevalski obdobji let Y = 2034 in 2039:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J$$

Za poročevalsko obdobje leta 2040:

$$exeCO_2(NO)_{2040} = (CO_2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

$$exeCO_2(M)_{2040} = (CO_2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO_2(M)_J$$

Za poročevalska obdobja let Y > 2040:

$$exeCO_2(NO)_Y = (CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO_2(M)_Y = (CO_2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Če je rezultat naslednjih izračunov negativna vrednost za $exeCO_2(X)_Y$, se slednja nastavi na 0.

pri čemer je:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$	vsota poročevalskih obdobj iz let Y od 2019 do 2024;
$\sum_{Y=2019}^{2024}$	vsota poročevalskih obdobj iz let I od 2025 do leta Y;
$\sum_{J=2025}^{Y-1}$	vsota poročevalskih obdobj iz let J od 2025 do leta (Y-1);
$\sum_{I=2025}^{2039}$	vsota poročevalskih obdobj iz let I od 2025 do 2039;
$\sum_{J=2030}^{Y-1}$	vsota poročevalskih obdobj iz let J od leta 2030 do leta (Y-1);
$dCO_2(X)_Y$	emisijski dolgovi za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določeni v skladu s točko 5.2 (X = NO, M);
$cCO_2(X)_Y$	emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta Y, kot so določene v skladu s točko 5.2 (X = NO, M);
$ccCO_2(X)_{I,Y}$	emisijske olajšave za poročevalsko obdobje leta I, popravljene za del, ki je potekel po 7 letih, kot so določene v skladu s točko 6.1 (X = NO, M);
$limCO_2(X)_Y$	mejna vrednost emisijskega dolga, kot je določena v skladu s točko 5.3 (X = NO, M);
$redCO_2(X)$	zmanjšanje emisijskih dolgov za poročevalsko obdobje leta 2025, kot je določeno v skladu s točko 5.4 (X = NO, M).

V vseh drugih primerih se vrednost presežnih emisij $exeCO_2(X)_Y$ nastavi na 0 (X = NO, M).

Presežne emisije CO₂ poročevalskega obdobja leta Y iz člena 8(2) so:

$$exeCO_2_Y = exeCO_2(NO)_Y + exeCO_2(M)_Y$$

6.1. Določanje $ccCO_2(X)_{I,Y}$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = cCO_2(X)_I \quad \text{za } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = \min(ccCO_2(X)_I);$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO_2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO_2(X)_{K,Y} \quad \text{za } Y > I + 7.;$$

(2) Priloga II se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA II

Postopki prilagoditve iz člena 11

1. Prilagoditev referenčnih emisij CO₂ po spremembi homologacijskih postopkov iz člena 11(2)

Po spremembi homologacijskih postopkov iz člena 11(2) se referenčne emisije CO₂ iz točke 3.1.2 Priloge I ponovno izračunajo.

V ta namen se emisije CO₂ v g/km iz novih težkih vozil v referenčnega obdobja in iz njihovih prvotnih vozil, določene za profil namembnosti mp, kot je navedeno v točki 2.1 Priloge I, prilagodijo z naslednjo formulo:

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

$$CO_{2p,v,mp} = CO_{2p}(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p}(RP)_{r,mp})$$

pri čemer je:

Σ_r	vsota vseh reprezentativnih težkih vozil r za podskupino vozil sg;
sg	podskupina vozil, v katero spada težko vozilo v;
$s_{r,sg}$	statistični ponder reprezentativnega težkega vozila r v podskupini vozil sg;
$CO_2(RP)_{v,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz težkega vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp in ki temeljijo na podatkih o spremljanju referenčnega obdobja;
$CO_2(RP)_{r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz reprezentativnega težkega vozila r v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, kot se je uporabljala v referenčnem obdobju;
$CO_{2,r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz reprezentativnega težkega vozila r, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi na podlagi sprememb iz člena 11(2), točka (a), te uredbe;
$CO_2p(RP)_{v,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila težkega vozila v v g/km, kot so določene za profil namembnosti mp in ki temeljijo na podatkih o spremljanju referenčnega obdobja;
$CO_2p(RP)_{r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega vozila reprezentativnega težkega vozila r v g/km, kot so določene v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi, kot se je uporabljala v referenčnem obdobju;
$CO_2p_{r,mp}$	specifične emisije CO ₂ iz prvotnega težkega vozila reprezentativnega vozila r, kot so določene za profil namembnosti mp v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi na podlagi sprememb iz člena 11(2), točka (a), te uredbe.

Specifične emisije CO₂ se standardizirajo na podlagi Priloge III z uporabo navedenih vrednosti za parametre iz člena 14(1), točka (f), ki se uporabljajo v poročevalskem obdobju iz člena 11(2), točka (a).

Reprezentativna težka vozila se opredelijo v skladu z metodologijo iz člena 11(3).

2. Uporaba prilagojenih referenčnih emisij CO₂ na podlagi člena 11(2)

Če so bile v poročevalskem obdobju leta Y specifične emisije CO₂ nekaterih novih težkih vozil proizvajalca določene s spremembami iz člena 11(2), se referenčne emisije CO₂ rCO_{2,sg} podskupine vozil sg, uporabljene v točkah 4 in 5.1 Priloge I, izračunajo po naslednji formuli:

$$rCO_{2,sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2,sg,i}$$

pri čemer je:

Σ_i	vsota — za i = 0: nespremenjeni postopek za določitev emisij CO ₂ , za katerega se uporabljajo prvotne referenčne emisije CO ₂ brez sprememb, in — za i ≥ 1: vse poznejše spremembe iz člena 11(2);
V_{sg}	število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y in podskupini vozil sg;

$V_{sg,i}$	število novih težkih vozil proizvajalca v poročevalskem obdobju leta Y in v podskupini vozil sg, katerih specifične emisije CO ₂ so bile določene s spremembo i;
$rCO2_{sg,i}$	so: — za $i = 0$: neprilagojene referenčne emisije CO ₂ , — za $i \geq 1$: referenčne emisije CO ₂ , ki so bile določene za podskupino vozil sg s spremembo i.“

PRILOGA II

„PRILOGA III

Standardizacija specifičnih emisij CO₂ iz novih težkih vozil iz člena 41. Standardizacija specifičnih emisij CO₂

Za namene izračuna iz točke 2.1 Priloge I se vrednosti emisij CO₂ CO₂_{v,mp} iz težkih vozil standardizirajo z naslednjo formulo:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{za teška vozila kategorij N in O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{za teška vozila kategorije M})$$

Vrednosti emisij CO₂ CO_{2p}_{v,mp} prvotnih vozil se standardizirajo v skladu z isto metodologijo, pri čemer se uporabijo parametri za prvotna vozila.

Pri čemer je:

CO_{2v,mp} standardizirane emisije CO₂ težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp, ki jih je treba upoštevati v izračunu iz točke 2.1 Priloge I;

reportCO_{2v,mp} emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene na podlagi členov 13a in 13b;

ΔCO_{2v,mp}(m) se določi v skladu s točko 3;

ΔCO_{2cv,mp} se določi v skladu s točko 4;

PL_{v,mp} koristni tovor težkega vozila v profila namembnosti mp, kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;

PL_{sg,mp} koristni tovor za podskupino vozil sg in profil namembnosti mp, kot je določen v točki 2.5 Priloge I;

PM_{v,mp} masa potnikov težkega vozila v profila namembnosti mp, kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;

PM_{sg,mp} masa potnikov za podskupino vozil sg in profil namembnosti mp, kot je določena v točki 2.5 Priloge I;

cCW_v popravek mase neobremenjenega težkega vozila v, ki se uporablja v skladu s točko 2.

2. Standardizacija mase neobremenjenega vozila

Ker se prevozna uporabnost težkega vozila povečuje z njegovim največjim tehnično dovoljenim koristnim tovorom ali številom potnikov, vendar pa so iz tehničnih razlogov višje vrednosti teh parametrov povezane z večjimi masami neobremenjenega vozila in zato z višjimi emisijami CO₂, se za standardizacijo njegovih specifičnih emisij CO₂ v skladu s točko 1 uporabi naslednji popravek mase neobremenjenega težkega vozila v v podskupini vozil sg:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PL_{sg} - \max PL_v) \quad \text{za teška vozila kategorije N};$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{za teška vozila kategorije O};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PN_{sg} - \max PN_v) \quad \text{za teška vozila kategorije M};$$

pri čemer je:

a_{sg} linearni koeficient, določen v skladu s točko 2.1 za poročevalsko obdobje leta v katerem je bilo registrirano težko vozilo v;

$maxPL_v$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor težkega vozila v, kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;
$maxPN_v$	največje tehnično dovoljeno število potnikov težkega vozila v, kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;
$maxPL_{sg}$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor podskupine vozil sg, določen v skladu s točko 2.5 Priloge I;
$maxPN_{sg}$	največje tehnično dovoljeno število potnikov podskupine vozil sg, določeno v skladu s točko 2.5 Priloge I.

2.1 Določitev standardizacijskih parametrov

Za vsako poročevalsko obdobje se določita parametra a_{sg} in b_{sg} z linearno regresijsko analizo korelacije vrednosti CW_v z vrednostmi $maxPL_v$ (težka vozila kategorije N) in $maxPN_v$ (težka vozila kategorije M), ob upoštevanju vseh na novo registriranih težkih vozil v v podskupini vozil sg:

$$CW_v \approx a_{sg} maxPL_v + b_{sg} \quad \text{za težka vozila kategorije N;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} maxPN_v + b_{sg} \quad \text{za težka vozila kategorije M;}$$

pri čemer je:

CW_v	masa neobremenjenega težkega vozila v, kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b; če natančna vrednost ni na voljo, se lahko navede približna vrednost popravljene dejanske mase težkega vozila v;
$maxPL_v$	največji tehnično dovoljeni koristni tovor težkega vozila v, kot je določen na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;
$maxPN_v$	največje tehnično dovoljeno število potnikov težkega vozila v, kot je določeno na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b.

3. Sprememba emisij CO₂ za spremembo skupne mase vozila

Naknadna sprememba emisij CO₂ iz težkega vozila v, ki se določi za profil namembnosti mp zaradi naknadne spremembe skupne mase, ki se dodeli težkemu vozilu za določitev emisij CO₂, se določi z uporabo naslednje linearne aproksimacije:

$$\Delta CO_{2,v,mp}(m) = m (CO_{2,v,r} - CO_{2,v,l}) / (Mr - Ml)$$

pri čemer je:

m	sprememba skupne mase, dodeljene težkemu vozilu v za določitev njegovih emisij CO ₂ ;
$CO_{2,v,r}$	emisije CO ₂ težkega vozila v v g/km brez spremembe mase, določene za isti profil namembnosti mp, v stanju reprezentativne obremenitve;
$CO_{2,v,l}$	emisije CO ₂ težkega vozila v v g/km brez spremembe mase, določene za isti profil namembnosti mp, v stanju majhne obremenitve;
Mr	skupna masa vozila v simulaciji brez spremembe mase za isti profil namembnosti mp, v stanju reprezentativne obremenitve;
Ml	skupna masa vozila v simulaciji brez spremembe mase za isti profil namembnosti mp, v stanju majhne obremenitve.

4. Standardizacija za različne količine tovora

Težka vozila kategorije O v isti podskupini vozil imajo različne količine tovora. Ker se prevozna uporabnost težkega vozila povečuje s količino tovora, vendar pa je takšno povečanje iz tehničnih razlogov povezano tudi z višjimi emisijami CO₂, se uporabi naslednji popravek emisij CO₂ iz težkega vozila v v podskupini vozil sg:

$$\Delta CO_{2cv,v,mp} = a_{sg,mp} (CV_{sg} - CV_v)$$

pri čemer je:

$a_{sg,mp}$ linearni koeficient, določen v skladu s točko 4.1 za poročevalsko obdobje leta v katerem je bilo registrirano težko vozilo v ;

CV_v količina tovora težkega vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;

CV_{sg} količina tovora podskupine vozil sg , kot je določena v skladu s točko 2.5 Priloge I.

Za težka vozila kategorij N in M znaša popravek emisij CO_2 $\Delta CO2_{v,mp}$ 0.

4.1 Določitev standardizacijskih parametrov

Za vsako poročevalsko obdobje in profil namembnosti se določita parametra $a_{sg,mp}$ in $b_{sg,mp}$ z linearno regresijsko analizo korelacije vrednosti $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ z vrednostmi CV_v , ob upoštevanju vseh na novo registriranih težkih vozil v v podskupini vozil sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

pri čemer je:

CV_v količina tovora težkega vozila v , kot je določena na podlagi podatkov, sporočenih na podlagi členov 13a in 13b;

$reportCO2_{v,mp}, \Delta CO2_{v,mp}(m)$ kakor sta opredeljena v točki 1.

PRILOGA IV

Pravila o podatkih, ki se spremljajo in sporočajo na podlagi členov 13a in 13b

DEL A: PODATKI, KI JIH SPREMLJAJO IN SPOROČAJO DRŽAVE ČLANICE:

- (a) identifikacijske številke vseh novih težkih vozil iz člena 2, ki so registrirana na ozemlju države članice;
- (b) naziv proizvajalca;
- (c) znamka (trgovsko ime proizvajalca);
- (d) koda nadgradnje, kot je navedena v točki 38 certifikata o skladnosti, vključno, kadar je ustrezno, z dopolnilnimi številkami iz Dodatka 2 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;
- (e) pri težkih vozilih iz člena 2(1), prvi odstavek, točka (a) ali (b), informacije o pogonskem sistemu, navedene v točkah 23, 23.1 in 26 certifikata o skladnosti;
- (f) največja hitrost težkega vozila, določena v točki 29 certifikata o skladnosti;
- (g) stopnja dodelave, kot je navedena v izbranem vzorcu certifikata o skladnosti v skladu s točko 2 Priloge VIII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683 ⁽¹⁾;
- (h) kategorija vozila, kot je navedena v točki 0.4 certifikata o skladnosti;
- (i) število osi, kot je navedeno v točki 1 certifikata o skladnosti;
- (j) največja tehnično dovoljena masa, kot je navedena v točki 16.1 certifikata o skladnosti;
- (k) izpis kriptografske zgoščene vrednosti datoteke proizvajalca s podatki, kot je naveden v točki 49.1 certifikata o skladnosti; za težka vozila, registrirana do 30. junija 2025, lahko države članice sporočijo samo prvih 8 znakov kriptografske zgoščene vrednosti;
- (l) specifične emisije CO₂, kot so navedene v točki 49.5 certifikata o skladnosti;
- (m) povprečna teža tovora, kot je navedena v točki 49.6 certifikata o skladnosti;
- (n) datum registracije;
- (o) največja tehnično dovoljena masa kombinacije za težko vozilo kategorije N3 v zelo težki kombinaciji (EHC) iz člena 3, točka 25, kot je določena v točki 16.4 certifikata o skladnosti ali certifikata o posamični odobritvi vozila;
- (p) za vozila za posebne namene, njihova oznaka, kot je določena v točki 51 certifikata o skladnosti;
- (q) število pogonskih osi, kot je določeno v točki 3 certifikata o skladnosti;
- (r) za težka vozila, odobrena na podlagi člena 2(3), točka (b), Uredbe (EU) 2018/858, informacije, da je bilo težko vozilo zasnovano in izdelano ali prilagojeno za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru;
- (s) za težka vozila, registrirana za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, potrditev, da je vozilo registrirano za potrebe služb civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru in da izpolnjuje pogoje iz člena 3a(5) te uredbe. Za vsa težka vozila, vključno s posamično odobrenimi težkimi vozili, so ustrezne informacije informacije, ki se navedejo v certifikatu EU o skladnosti ali certifikatu EU o posamični odobritvi vozila ali certifikatu o nacionalni posamični odobritvi vozila v skladu s predlogami, določenimi v Izvedbeni uredbi (EU) 2020/683, ne glede na morebitne nacionalne izjeme, ki se uporabljajo na podlagi člena 45(1) Uredbe (EU) 2018/858.

⁽¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).

DEL B: PODATKI, KI JIH SPOROČAJO PROIZVAJALCI IN DRUGI SUBJEKTI

V skladu s členom 13b te uredbe vsak poročevalec sporoča naslednje podatke za težka vozila, za katera mora pripraviti datoteko proizvajalca (MRF) ali opisno mapo za vozilo (VIF) v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400 in Izvedbeno uredbo (EU) 2022/1362.

Za težka vozila iz dela A, točki (p) in (q), Priloge IV, proizvajalec iz člena 7a v skladu s členom 2(4) in (5) obvesti Komisijo tudi, če težko vozilo, ki bi bilo sicer izvzeto iz obveznosti iz člena 3a, iz navedenih obveznosti ni izvzeto.

Kategorije vozil / podskupine vozil	Poročevalci			
	Proizvajalec prvotnega vozila ⁽¹⁾	Proizvajalec vmesnega vozila ⁽²⁾	Proizvajalec vozila ⁽³⁾ ⁽⁶⁾	Imenovana tehnična služba ⁽⁸⁾
N / vse	ni relevantno	ni relevantno	— MRF ⁽⁴⁾ — dodatne informacije ^(*)	ni relevantno
M / vse	— VIF ⁽⁵⁾ — MRF ⁽⁴⁾ — dodatne informacije ^(*) o prvotnem vozilu	ni relevantno	— VIF ⁽⁵⁾ — MRF ⁽⁴⁾ — dodatne informacije ^(*) o dokončanem ali dodelanem vozilu	ni relevantno
O / vse	ni relevantno	ni relevantno	— MRF ⁽⁷⁾ — dodatne informacije ^(*)	— MRF ⁽⁷⁾ — dodatne informacije ^(*)

⁽¹⁾ Člen 3, točka 29, Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽²⁾ Člen 3, točka 31, Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽³⁾ Člen 3, točka 4a, Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽⁴⁾ Datoteka proizvajalca, člen 3, točka 23, Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽⁵⁾ Opisna mapa vozila (VIF), člen 3, točka 25, Uredbe (EU) 2017/2400.

⁽⁶⁾ Člen 2, točka 5, Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362.

⁽⁷⁾ Datoteka proizvajalca, člen 2, točka 9, Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362.

⁽⁸⁾ Člen 8(6) in (7) Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362.

^(*) Dodatne informacije

Št.	Parameter spremljanja	Vir	Kategorije vozil za katere se uporablja parameter spremljanja
15	znamka (trgovsko ime proizvajalca)		vsa
24	naziv in naslov proizvajalca menjalnika	točka 0.4 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VI k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo

Št.	Parameter spremljanja	Vir	Kategorije vozil za katere se uporablja parameter spremljanja
25	znamka (trgovsko ime proizvajalca menjalnika)	točka 0.1 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VI k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
32	naziv in naslov proizvajalca osi	točka 0.4 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VII k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
33	znamka (trgovsko ime proizvajalca osi)	točka 0.1 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi VII k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
39	naziv in naslov proizvajalca pnevmatik	točka 1 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi X k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
40	znamka (trgovsko ime proizvajalca pnevmatik)	točka 3 vzorca certifikata za sestavni del, samostojno tehnično enoto ali sistem iz Dodatka 1 k Prilogi X k Uredbi (EU) 2017/2400	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo, kategorija O
72	številka licence za uporabo simulacijskega orodja		vsa
75	masne emisije CO ₂ iz motorja v ciklu WHTC (8) (g/kWh)	točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011 ⁽²⁾ , kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 582/2011 z dne 25. maja 2011 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede emisij iz težkih vozil (Euro VI) in o spremembi prilog I in III k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 167, 25.6.2011, str. 1).

Št.	Parameter spremljanja	Vir	Kategorije vozil za katere se uporablja parameter spremljanja
76	poraba goriva motorja v ciklu WHTC (g/kWh)	točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.2 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
77	masne emisije CO ₂ iz motorja v ciklu WHSC (9) (g/kWh)	točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
78	poraba goriva motorja v ciklu WHSC (g/kWh)	točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.1 dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
101	za težka vozila z datumom simulacije 1. julij 2020 homologacijska številka motorja	točka 1.2.1 dopolnila k Dodatku 5, 6 ali 7 k Prilogi I k Uredbi (EU) št. 582/2011, kot je ustrezno	kategorija N, kategorija M: samo prvotno vozilo
102	za težka vozila z datumom simulacije 1. julij 2021 vrednosti, ločene z vejico, z istim imenom kot delovna datoteka in pripono.vsum, ki zajema zbirne rezultate za simulirani profil namembnosti in stanje koristnega tovora	datoteka, ustvarjena s simulacijskim orodjem iz člena 5(1), točka (a), Uredbe (EU) 2017/2400 v različici grafičnega uporabniškega vmesnika (GUI)	vse

DEL C: RAZPONI VREDNOSTI ZRAČNEGA UPORA (CDxA) ZA OBJAVO V SKLADU S ČLENOM 13c

Da postane vrednost CdxA, določena v podatkovnem vnosu 23, javno dostopna v skladu s členom 13c, Komisija uporabi razpone, opredeljene v spodnji tabeli, ki vsebuje ustrezen razpon za vsako vrednost CdxA:

Razpon	Vrednost CdxA [m ²]	
	najnižja vrednost CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	najvišja vrednost CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Razpon	Vrednost CdxA [m ²]	
	najnižja vrednost CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	najvišja vrednost CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PRILOGA V

Sporočanje in upravljanje podatkov iz členov 13a do 13c

1. SPOROČANJE S STRANI DRŽAV ČLANIC

- 1.1. Kontaktna točka pristojnega organa v skladu s členom 13a z elektronskim prenosom podatkov prenese podatke, določene v delu A Priloge IV, Evropski agenciji za okolje.

Ob prenosu podatkov kontaktna točka o tem uradno obvesti Komisijo in Evropsko agencijo za okolje z elektronskim sporočilom na naslednja naslova:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

in

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. SPOROČANJE S STRANI PROIZVAJALCEV

- 2.1. Proizvajalci brez odlašanja sporočijo Komisiji naslednje informacije:

(a) naziv proizvajalca, naveden v certifikatu o skladnosti ali certifikatu o posamični odobritvi;

(b) svetovno označbo proizvajalca (WMI), kakor je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 19/2011⁽¹⁾, ki se uporablja v identifikacijskih številkah novih težkih vozil, ki se dajejo na trg;

(c) podatke o kontaktni točki, odgovorni za prenos podatkov Evropski agenciji za okolje.

Komisijo brez odlašanja obvestijo o kakršnih koli spremembah teh informacij.

Obvestila se pošljejo na naslova iz točke 1.1.

- 2.2. Kontaktna točka pristojnega organa v skladu s členom 13b z elektronskim prenosom podatkov Evropski agenciji za okolje prenese podatke, določene v delu B, točka 2, Priloge I.

Po prenosu podatkov kontaktna točka o tem uradno obvesti Komisijo in Evropsko agencijo za okolje z elektronskim sporočilom, ki ga pošlje na naslova iz točke 1.1.

3. OBDELAVA PODATKOV

- 3.1. Evropska agencija za okolje prenesene podatke obdelava v skladu s točkama 1.1 in 2.2 ter obdelane podatke shrani v register.

- 3.2. Podatki, ki zadevajo težka vozila, registrirana v preteklem poročevalskem obdobju, in so shranjeni v registru, se vsako leto objavijo do 30. aprila, z izjemo naslednjih podatkovnih vnosov:

3.2.1. identifikacijska številka vozila;

3.2.2. naziv in naslov proizvajalca menjalnika;

3.2.3. znamka (trgovsko ime proizvajalca menjalnika);

3.2.4. naziv in naslov proizvajalca osi;

3.2.5. znamka (trgovsko ime proizvajalca osi);

3.2.6. naziv in naslov proizvajalca pnevmatik;

3.2.7. znamka (trgovsko ime proizvajalca pnevmatik);

3.2.8. model motorja;

3.2.9. model menjalnika;

3.2.10. model retarderja;

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 19/2011 z dne 11. januarja 2011 o zahtevah za homologacijo za predpisano tablico proizvajalca in identifikacijsko številko vozila pri motornih vozilih in njihovih priklopnikih ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 8, 12.1.2011, str. 1).

- 3.2.11. model pretvornika navora;
 - 3.2.12. model kotnega gonila;
 - 3.2.13. model osi;
 - 3.2.14. model zračnega upora;
 - 3.2.15. vrednosti, ločene z vejico, z istim imenom kot delovna datoteka in pripono.vsum, ki zajema zbirne rezultate za simulirani profil namembnosti in stanje koristnega tovora.
- 3.3. Kadar pristojni organ ali proizvajalec ugotovi napake v predloženih podatkih, o tem brez odlašanja uradno obvesti Komisijo in Evropsko agencijo za okolje, in sicer tako, da Evropski agenciji za okolje pošlje poročilo o prijavi napake in pošlje elektronsko sporočilo na naslova iz točke 1.1.
 - 3.4. Komisija ob podpori Evropske agencije za okolje preveri prijavljene napake, in kadar je primerno, popravi podatke v registru.
 - 3.5. Komisija ob podpori Evropske agencije za okolje pravočasno pred iztekom rokov za prenos zagotovi dostopnost elektronskih obrazcev za prenos podatkov iz točk 1.1 in 2.2.
-

PRILOGA VI

Korelacijska tabela

Uredba (EU) 2018/956	Ta uredba
Člen 1	Člen 1(2)
Člen 2	Člen 2
Člen 3	Člen 3
Člen 4	Člen 13a
Člen 5	Člen 13b
Člen 6	Člen 13c
Člen 7	Člen 13d
Člen 8	Člen 13e
Člen 9	Člen 13f
Člen 10	—
Člen 11	Člen 14
Člen 12	Člen 16
Člen 13	Člen 17
Člen 14	—
Priloga I	Priloga IV
Priloga II	Priloga V“.