

Uradni list

Evropske unije

L 110



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Letnik 66

25. april 2023

Vsebina

I Zakonodajni akti

UREDBE

- ★ Uredba (EU) 2023/850 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2018/1806 o seznamu tretjih držav, katerih državljani morajo pri prehodu zunanjih meja imeti vizume, in držav, katerih državljani so izvzeti iz te obveznosti (Kosovo) 1
- ★ Uredba (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije ⁽¹⁾ 5

SKLEPI

- ★ Sklep (EU) 2023/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Sklepa (EU) 2015/1814 glede števila pravic za vključitev v rezervo za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov do leta 2030 ⁽¹⁾ 21

II Nezakonodajni akti

UREDBE

- ★ Izvedbena uredba Sveta (EU) 2023/853 z dne 24. aprila 2023 o izvajanju Uredbe (EU) št. 267/2012 o omejevalnih ukrepih proti Iranu 25

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

SKLEPI

- ★ Sklep Sveta (SZVP) 2023/854 z dne 24. aprila 2023 o spremembi Sklepa 2010/413/SZVP o omejevalnih ukrepih proti Iranu 28
- ★ Sklep Sveta (SZVP) 2023/855 z dne 24. aprila 2023 o Partnerski misiji Evropske unije v Moldaviji (EUPM Moldova) 30
- ★ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2023/856 z dne 18. aprila 2023 o zahtevku za prijavo evropske državljanske pobude „Povežimo vse evropske prestolnice in ljudi z železniškim omrežjem visokih hitrosti“ v skladu z Uredbo (EU) 2019/788 Evropskega parlamenta in Sveta (*notificirano pod dokumentarno številko C(2023) 2617*) 37

I

(Zakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA (EU) 2023/850 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 19. aprila 2023

o spremembi Uredbe (EU) 2018/1806 o seznamu tretjih držav, katerih državljani morajo pri prehodu zunanjih meja imeti vizume, in držav, katerih državljani so izvzeti iz te obveznosti (Kosovo *)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 77(2), točka (a), Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Uredbi (EU) 2018/1806 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ so navedene tretje države, katerih državljani morajo pri prehodu zunanjih meja držav članic imeti vizume, in države, katerih državljani so izvzeti iz te obveznosti. Sestava seznamov tretjih držav v prilogah I in II k navedeni uredbi bi morale biti in ostati skladne z merili iz navedene uredbe. Navedbe tretjih držav, v zvezi s katerimi je glede teh meril prišlo do sprememb, bi bilo treba ustrezno prenesti iz ene priloge v drugo.
- (2) Merila, ki bi jih bilo treba upoštevati na podlagi ocene za vsak posamezni primer pri določanju tretjih držav, katerih državljani morajo imeti vizume, ali tistih, katerih državljani so izvzeti iz vizumske obveznosti, so navedena v členu 1 Uredbe (EU) 2018/1806. Ta merila vključujejo nezakonito priseljevanje, javni red in varnost, gospodarske koristi, zlasti glede turizma in zunanje trgovine, in zunanje odnose Unije z ustreznimi tretjimi državami, predvsem glede človekovih pravic in temeljnih svoboščin, pa tudi s posledicami za regionalno povezanost in vzajemnost.

* To poimenovanje ne posega v stališča o statusu ter je v skladu z RVSN 1244/1999 in mnenjem Meddržavnega sodišča o razglasitvi neodvisnosti Kosova.

⁽¹⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 28. marca 2019 (UL C 108, 26.3.2021, str. 877) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 9. marca 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. aprila 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽²⁾ Uredba (EU) 2018/1806 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. novembra 2018 o seznamu tretjih držav, katerih državljani morajo pri prehodu zunanjih meja imeti vizume, in držav, katerih državljani so izvzeti iz te obveznosti (UL L 303, 28.11.2018, str. 39).

- (3) Kosovo je izpolnilo zahteve iz časovnega načrta za brezvizumski režim. Na podlagi ocene več meril, navedenih v členu 1 Uredbe (EU) 2018/1806, je ustrezno, da se imetniki potnih listin, ki jih je izdalo Kosovo, izvzamejo iz vizumske obveznosti, ko potujejo na ozemlje držav članic. S tem izvzetjem iz vizumske obveznosti se bo zagotovilo, da za celotno regijo Zahodnega Balkana velja enak vizumski režim.
- (4) Kosovo bi bilo zato treba prenesti iz dela 2 Priloge I v del 4 Priloge II k Uredbi (EU) 2018/1806. Izvzetje iz vizumske obveznosti bi moralo veljati le za imetnike biometričnih potnih listov, ki jih je izdalo Kosovo v skladu s standardi Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO). To izvzetje se ne bi smelo začeti uporabljati pred datumom začetka delovanja Evropskega sistema za potovalne informacije in odobritve (ETIAS), vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2018/1240 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾, ali od 1. januarja 2024, kar nastopi prej.
- (5) Brez poseganja v stališče držav članic o statusu Kosova je pomembno, da se v obdobju do datuma, na katerega se začne izvzetje iz vizumske obveznosti dejansko uporabljati, po potrebi sklenejo sporazumi ali dogovori o ponovnem sprejemu z državami članicami, ki takih sporazumov ali dogovorov še nimajo. Po sklenitvi bi moralo Kosovo te sporazume ali dogovore v celoti izvajati, hkrati pa spoštovati načelo *nevrtačanja* iz Konvencije o statusu beguncev z dne 28. julija 1951, kakor je bila spremenjena z Newyorškim protokolom z dne 31. januarja 1967.
- (6) Kosovo je doseglo znaten napredek pri vseh sklopih poglavja II svojega časovnega načrta za brezvizumski režim. Da bi zagotovili dobro upravljanje migracij in varno okolje, bi si moralo Kosovo prizadevati za nadaljnjo usklajitev svoje vizumske politike z vizumsko politiko Unije.
- (7) Izvzetje iz vizumske obveznosti je pogojeno z nadaljnjim izvajanjem zahtev iz časovnega načrta za brezvizumski režim s Kosovom. Komisija mora dejavno spremljati izvajanje teh zahtev ter usklajevanje vizumske politike prek mehanizma začasnega zadržanja na podlagi Uredbe (EU) 2018/1806. Unija lahko izvzetje iz vizumske obveznosti začasno zadrži v skladu s tem mehanizmom, če so izpolnjeni pogoji iz navedenega člena.
- (8) Ta uredba predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda, pri katerih Irska v skladu s Sklepom Sveta 2002/192/ES ⁽⁴⁾ ne sodeluje; Irska torej ne sodeluje pri sprejetju te uredbe, ki zato zanjo ni zavezujoča in se v njej ne uporablja.
- (9) Ta uredba za Islandijo in Norveško predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Sporazuma med Svetom Evropske unije in Republiko Islandijo ter Kraljevino Norveško o pridružitvi obeh k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽⁵⁾, ki spadajo na področje iz člena 1, točka B, Sklepa Sveta 1999/437/ES ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Uredba (EU) 2018/1240 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. septembra 2018 o vzpostavitvi Evropskega sistema za potovalne informacije in odobritve (ETIAS) ter spremembi uredb (EU) št. 1077/2011, (EU) št. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 in (EU) 2017/2226 (UL L 236, 19.9.2018, str. 1).

⁽⁴⁾ Sklep Sveta 2002/192/ES z dne 28. februarja 2002 o prošnji Irske, da sodeluje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda (UL L 64, 7.3.2002, str. 20).

⁽⁵⁾ UL L 176, 10.7.1999, str. 36.

⁽⁶⁾ Sklep Sveta 1999/437/ES z dne 17. maja 1999 o nekaterih izvedbenih predpisih za uporabo Sporazuma, sklenjenega med Svetom Evropske unije in Republiko Islandijo ter Kraljevino Norveško, v zvezi s pridružitvijo teh dveh držav k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda (UL L 176, 10.7.1999, str. 31).

- (10) Ta uredba za Švico predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Sporazuma med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽⁷⁾, ki spadajo na področje iz člena 1, točka B, Sklepa 1999/437/ES v povezavi s členom 3 Sklepa Sveta 2008/146/ES ⁽⁸⁾.
- (11) Ta uredba za Lihtenštajn predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Protokola med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo, Švicarsko konfederacijo in Kneževino Lihtenštajn o pristopu Kneževine Lihtenštajn k Sporazumu med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽⁹⁾, ki spadajo na področje iz člena 1, točka B, Sklepa 1999/437/ES v povezavi s členom 3 Sklepa Sveta 2011/350/EU ⁽¹⁰⁾.
- (12) Ta uredba za Ciper ter Bolgarijo in Romunijo predstavlja akt, ki nadgrajuje schengenski pravni red ali je z njim kako drugače povezan v smislu člena 3(1) Akta o pristopu iz leta 2003 oziroma člena 4(1) Akta o pristopu iz leta 2005 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) 2018/1806 se spremeni:

- (1) v delu 2 Priloge I se črta naslednje besedilo:

„– Kosovo, kot je opredeljeno v Resoluciji Varnostnega sveta Združenih narodov 1244 z dne 10. junija 1999“;

- (2) v delu 4 Priloge II, se doda naslednje besedilo:

„Kosovo * (**) (***)“

* To poimenovanje ne posega v stališča glede statusa ter je v skladu z RVSZN 1244/1999 in mnenjem Meddržavnega sodišča o razglasitvi neodvisnosti Kosova.

(**) Izvzetje iz vizumske obveznosti se uporablja le za imetnike biometričnih potnih listov, ki jih izda Kosovo v skladu s standardi Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO).

(***) Izvzetje iz vizumske obveznosti se uporablja od datuma začetka delovanja Evropskega sistema za potovalne informacije in odobritve (ETIAS), vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2018/1240 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. septembra 2018 o vzpostavitvi Evropskega sistema za potovalne informacije in odobritve (ETIAS) ter spremembi uredb (EU) št. 1077/2011, (EU) št. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 in (EU) 2017/2226 (UL L 236, 19.9.2018, str. 1), ali od 1. januarja 2024, kar nastopi prej.“.

⁽⁷⁾ UL L 53, 27.2.2008, str. 52.

⁽⁸⁾ Sklep Sveta 2008/146/ES z dne 28. januarja 2008 o sklenitvi Sporazuma med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda v imenu Evropske skupnosti (UL L 53, 27.2.2008, str. 1).

⁽⁹⁾ UL L 160, 18.6.2011, str. 21.

⁽¹⁰⁾ Sklep Sveta 2011/350/EU z dne 7. marca 2011 o sklenitvi Protokola med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo, Švicarsko konfederacijo in Kneževino Lihtenštajn o pristopu Kneževine Lihtenštajn k Sporazumu med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda, v zvezi z odpravo kontrol na notranjih mejah in prostim gibanjem oseb, v imenu Evropske unije (UL L 160, 18.6.2011, str. 19).

Člen 2

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

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbama.

V Strasbourgu, 19. aprila 2023

Za Evropski parlament
predsednica
R. METSOLA

Za Svet
predsednica
J. ROSWALL

UREDBA (EU) 2023/851 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 19. aprila 2023****o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije****(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⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pariški sporazum ⁽⁴⁾, sprejet 12. decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum), je začel veljati 4. novembra 2016. Pogodbenice Pariškega sporazuma so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. Ta zaveza je bila okrepljena s sprejetjem Glasgowskega podnebnega pakta 13. novembra 2021 v okviru UNFCCC, v katerem je Konferenca pogodbenic UNFCCC, ki ima vlogo zasedanja pogodbenic Pariškega sporazuma, priznala, da bodo učinki podnebnih sprememb veliko manjši pri dvigu temperature za 1,5 °C v primerjavi z 2 °C, in se odločila, da si bo prizadevala za omejitev dviga temperature za 1,5 °C.
- (2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor). Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 15. januarja 2020 o evropskem zelenem dogovoru ⁽⁵⁾ pozval k potrebnemu prehodu na podnebno nevtralno družbo najpozneje do leta 2050, v resoluciji z dne 28. novembra 2019 o izrednih podnebnih in okoljskih razmerah pa je razglasil izredne podnebne in okoljske razmere ⁽⁶⁾. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.
- (3) 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, usmerjeno v preoblikovanje Unije v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom ter dinamičnimi industrijskimi panogami, ki bodo še naprej vodilne na svetu na svojem področju in svetovna gonilna sila inovacij, ob tem pa bodo zagotavljale visoko plačana kakovostna delovna mesta v Uniji. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred z okoljem povezanimi

⁽¹⁾ UL C 194, 12.5.2022, str. 81.⁽²⁾ UL C 270, 13.7.2022, str. 38.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 14. februarja 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 28. marca 2023.⁽⁴⁾ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.⁽⁵⁾ UL C 270, 7.7.2021, str. 2.⁽⁶⁾ UL C 232, 16.6.2021, str. 28.

tveganji in vplivi. V tem smislu se z osmim okoljskim akcijskim programom, ki se bo izvajal do leta 2030 in je določen v Sklepu (EU) 2022/591 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾, krepi cilj, ki je na pravičen in vključujoč način pospešiti zeleni prehod na podnebno nevtralnno, trajnostno, z viri gospodarno, odporno in konkurenčno krožno gospodarstvo brez strupenih snovi, ki temelji na obnovljivih virih energije, ter varovati, obnoviti in izboljšati kakovost okolja, ob podpiranju in nadgradnji sklopa ukrepov in pobud, napovedanih v okviru evropskega zelenega dogovora. Hkrati prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajsane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Poleg tega bo prehod različno vplival na regije Unije, predvsem na strukturno prikrajsane, oddaljene in najbolj oddaljene regije. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo prezrt.

- (4) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (5) Unija je cilj zmanjšanja emisij na ničelno stopnjo najpozneje do leta 2050 in cilj doseganja negativnih emisij po tem, vključila v zakonodajo s sprejetjem Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾. Navedena uredba določa tudi zavezujoč cilj Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (6) Vse gospodarske panoge, vključno s sektorjem cestnega prometa, naj bi prispevale k doseganju teh zmanjšanj emisij. Prometni sektor je edini sektor, v katerem se emisije od leta 1990 povečujejo. V to je zajet cestni promet z lahкими in težkimi vozili, ki skupaj ustvarijo več kot 70 % vseh emisij v prometu. Da bi dosegli podnebno nevtralnno, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije v prometu za 90 %.
- (7) Digitalni in zeleni prehod bi morala obravnavati tudi pomen socialne razsežnosti za zagotovitev, da je mobilnost cenovno ugodna in dostopna za vse, zlasti za vozače, ki nimajo dostopa do kakovostnega javnega prevoza ali drugih rešitev za mobilnost. Ambicioznejši standardi CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila naj bi pospešili uvajanje brezemisijevih vozil, povečali njihovo cenovno dostopnost in poleg tega pospešili razogljičenje trga rabljenih vozil v vseh segmentih, kar bo potrošnikom z nizkimi in srednjimi dohodki prineslo večje koristi. Pri sprejemanju teh standardov je pomembno upoštevati tudi pomembne gospodarske in socialne posledice digitalnega in zelenega prehoda ter potrebo po zaščiti delovnih mest in ohranitvi konkurenčnosti industrije Unije.
- (8) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za doseg splošnega cilja Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov in zmanjšanja odvisnosti Unije od uvoženih fosilnih goriv. Bistveno je, da Komisija sodeluje z državami članicami in industrijskimi deležniki, da bi zavarovala dobavno verigo kritičnih surovin, potrebnih za brezemisijevska in nizkoemisijevska vozila. To bo podprlo tudi konkurenčnost industrije Unije in okreplilo strateško avtonomijo Unije.

⁽⁷⁾ Sklep (EU) 2022/591 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. aprila 2022 o splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2030 (UL L 114, 12.4.2022, str. 22).

⁽⁸⁾ 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).

- (9) Da bi do leta 2030 dosegli zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁹⁾ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen načrt za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, v katerih je razogljichenje zahtevnejše.
- (10) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečanje deleža brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka, povečanja energetske varnosti in učinkovitosti ter s tem povezanih prihrankov energije, pa tudi zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti avtomobilska vrednostna veriga Unije tudi vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ so pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za doseganje cilja, da brezemisijski postane celotni vozni park, so in ostajajo na voljo različne tehnologije. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, imajo lahko še naprej vlogo v načrtu prehoda. V zvezi s tem je pomembno zagotoviti točne in popolne podatke o emisijskih vrednostih teh priključnih hibridnih električnih vozil.
- (11) Komisija bo po posvetovanju z deležniki pripravila predlog za registracijo, po letu 2035, vozil, ki v skladu s pravom Unije delujejo izključno na goriva, nevtralna glede emisij CO₂, zunaj področja uporabe standardov za vozni park in v skladu s ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.
- (12) V zvezi s tem bi bilo treba od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in tudi za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki daje močan znak za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način.
- (13) Tehnološke inovacije so osnovni pogoj za razogljichenje mobilnosti v Uniji, zato bi jih bilo treba podpirati. Znatna sredstva za inovacije v ekosistemu mobilnosti so že na voljo v različnih instrumentih financiranja Unije, zlasti programu Obzorje Evropa - okvirnem programu za raziskave in inovacije vzpostavljenem z Uredbo (EU) 2021/695 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁰⁾, InvestEU, vzpostavljenem z Uredbo (EU) 2021/523 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹¹⁾, Evropskem skladu za regionalni razvoj, Kohezijskem skladu, skladu za inovacije, ustanovljenem z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹²⁾, ter mehanizmu za okrevanje in odpornost, vzpostavljenem z Uredbo (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹³⁾. Unija in države članice bi si morale še naprej prizadevati za podporo javnih in zasebnih naložb v evropske raziskave in inovacije na področju avtomobilizma, tudi s pobudami, ki spodbujajo sinergije v avtomobilskem sektorju, kot je evropsko zavezništvo za baterije. Ta prizadevanja bodo skupaj z jasnimi regulativnimi signali podprla in spodbujala naložbene odločitve proizvajalcev, ohranila vodilni tehnološki položaj Evrope v tem sektorju, pomagala pri razvoju industrijske odličnosti na področju tehnologij prihodnosti v Uniji ter zagotovila dolgoročno trajnostnost in konkurenčnost njene industrijske baze.

⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2021/695 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. aprila 2021 o vzpostavitvi okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa, določitvi pravil za sodelovanje in razširjanje rezultatov ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1290/2013 in (EU) št. 1291/2013 (UL L 170, 12.5.2021, str. 1).

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) 2021/523 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. marca 2021 o vzpostavitvi Programa InvestEU in spremembi Uredbe (EU) 2015/1017 (UL L 107, 26.3.2021, str. 30).

⁽¹²⁾ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

⁽¹³⁾ Uredba (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. februarja 2021 o vzpostavitvi Mehanizma za okrevanje in odpornost (UL L 57, 18.2.2021, str. 17).

- (14) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO₂ bi morala spremljati strategija Unije za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinaša širitev proizvodnje brezemisijских vozil in s tem povezanih tehnologij, pri čemer je treba upoštevati posebnosti vsake države članice, potrebo po dodatnem usposabljanju in preusposabljanju delavcev v panogi ter gospodarsko diverzifikacijo in preoblikovanjem dejavnosti, ob hkratnem ohranjanju zaposlitvenih ravni v avtomobilskem sektorju v Uniji. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti učinku, ki ga bo imel ta prehod na mikro, mala in srednja podjetja (MSP) vzdolž avtomobilske dobavne verige ter na prizadete regije in skupnosti, ki bi lahko bile ranljivejši zaradi prisotnosti intenzivne avtomobilske industrije. Po potrebi bi bilo treba preučiti finančno podporo na ravni Unije in držav članic za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/1057 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁴⁾, Sklada za pravični prehod, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/1056 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁵⁾, sklada za inovacije, Evropskega sklada za regionalni razvoj, Kohezijskega sklada, mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira iz Uredbe Sveta (EU, Euratom) 2020/2093 ⁽¹⁶⁾ in Instrumenta Evropske unije za okrevanje, vzpostavljenega z Uredbo Sveta (EU) 2020/2094 ⁽¹⁷⁾, v skladu s pravili o državni pomoči, in drugih razpoložljivih finančnih instrumentov, kot je Evropska investicijska banka.

Sporočilo Komisije z dne 18. februarja 2022 o smernicah o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 omogoča državam članicam, da podjetjem pomagajo razogljčiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru Sporočila Komisije z dne 5. maja 2021 o posodobitvi nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope („posodobljena nova industrijska strategija“). Priporočilo Sveta z dne 16. junija 2022 ⁽¹⁸⁾ je za države članice pomembno orodje za obravnavanje zaposlitvenih in socialnih vidikov pravičnega prehoda na podnebno nevtravno gospodarstvo. Komisija bi morala preučiti nadaljnje možnosti za podporo navedenega prehoda in – natančneje – za ublažitev njegovih morebitnih negativnih učinkov na zaposlovanje v avtomobilskem sektorju.

- (15) Da bi opredelili vrzeli v financiranju pri zagotavljanju pravičnega prehoda v avtomobilski dobavni verigi, pri čemer bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP in regijam, ki jih bo prehod na podnebno nevtravno gospodarstvo najbolj prizadel, bi morala Komisija do 31. decembra 2025, na datum predložitve prvega poročila o napredku in na podlagi tekočih pobud, kot sta načrt za prehod za ekosistem mobilnosti in Zveza avtomobilskih regij Odbora regij, v sodelovanju z državami članicami, regijami in lokalnimi organi ter vsemi ustreznimi deležniki, predložiti poročilo z analizo, v kateri bi opredelila take vrzeli v financiranju. Temu poročilu bi morali biti po potrebi priloženi predlogi za ustrezne finančne ukrepe za obravnavanje ugotovljenih potreb.
- (16) Nova posodobljena industrijska strategija predvideva, da se zeleni in digitalni načrti za prehod ustvarjajo v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V zvezi s tem bi bilo treba razviti načrt za prehod, ki bi zagotavljal, da se ekosistem mobilnosti prilagodi prehodu avtomobilske vrednostne verige, med drugim z zagotavljanjem kontinuitete socialnega dialoga, ki vključuje sektor in njegove deležnike, ob popolni preglednosti. Pri tem načrtu bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami. Prav tako bi moral temeljiti na sporočilu Komisije s 1. julija 2020 z naslovom „Evropski program znanj in spretnosti za trajnostno konkurenčnost, socialno pravičnost in odpornost“, ki vključuje pobude, kot je pakt za znanja in spretnosti, za mobilizacijo zasebnega sektorja in drugih deležnikov, da se dodatno usposobi in preusposobi evropska delovna sila v skladu z zelenim in digitalnim prehodom. V scenariju bi bilo treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na ravni Unije in držav članic za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijских vozil. Napredek, dosežen pri tem celovitem načrtu za prehod za ekosistem mobilnosti, bi bilo treba spremljati vsaki dve leti v okviru poročila o napredku, ki ga predloži Komisija.

⁽¹⁴⁾ Uredba (EU) 2021/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1296/2013 (UL L 231, 30.6.2021, str. 21).

⁽¹⁵⁾ Uredba (EU) 2021/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o vzpostavitvi Sklada za pravični prehod (UL L 231, 30.6.2021, str. 1).

⁽¹⁶⁾ Uredba Sveta (EU, Euratom) 2020/2093 z dne 17. decembra 2020 o določitvi večletnega finančnega okvira za obdobje 2021–2027 (UL L 433 I, 22.12.2020, str. 11).

⁽¹⁷⁾ Uredba Sveta (EU) 2020/2094 z dne 14. decembra 2020 o vzpostavitvi Instrumenta Evropske unije za okrevanje v podporo okrevanju po krizi zaradi COVID-19 (UL L 433 I, 22.12.2020, str. 23).

⁽¹⁸⁾ Priporočilo Sveta 2022/C 243/04 z dne 16. junija 2022 o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtravnost (UL C 243, 27.6.2022, str. 35).

To poročilo o napredku bi med drugim moralo obravnavati napredek pri uvajanju brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil, zlasti v segmentu lahkih gospodarskih vozil, ter ukrepe na ravni Unije, držav članic in lokalni ravni za olajšanje prehoda držav članic na brezemisijjska lahka vozila, razvoj njihovih cen in energijske učinkovitosti, uvedbo alternativnih goriv in napredek pri postavitvi javne in zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kar je treba določiti v Uredbi Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva) in prenovitvi Direktive 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁹⁾, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo ter dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti, zlasti v MSP. Poročilo o napredku bi moralo temeljiti tudi na dvoletnih poročilih o napredku, ki jih države članice predložijo v skladu z uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se morala pri pripravi poročila o napredku, tudi pri rezultatih socialnega dialoga, posvetovati s socialnimi partnerji. Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot je proizvodnja električnega goriva z zajemanjem iz zraka, bi lahko, če bi se nadalje razvijale, ponudile možnosti za cenovno ugodno podnebno nevtralno mobilnost. Zato bi morala Komisija v svojem poročilu o napredku še naprej spremljati napredek na področju inovacij v panogi.

- (17) Da bi zaščitili okolje ter zdravje državljanov v vseh državah članicah, je pomembno tudi razogljčiti obstoječi vozni park. Trg rabljenih vozil povzroča tveganje prenosa emisij CO₂ in onesnaževanja zraka v manj gospodarsko razvite regije v Uniji. Za hitrejšo zmanjšanje emisij obstoječega voznega parka in pospešitev prehoda na brezemisijjski promet je izjemno pomembno spodbujati predelavo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem v akumulatorska električna vozila ali električna vozila s pogonom na gorivne celice, za kar je potrebno preučiti tudi, kako olajšati uvajanje takih rešitev v državah članicah.
- (18) Kot je navedeno v sporočilu Komisije z dne 18. maja 2022 z naslovom „Načrt REPOwerEU“, je za povečanje prihrankov energije in učinkovitosti v prometnem sektorju ter pospešitev prehoda na brezemisijjska vozila pomembno povečati delež brezemisijjskih vozil v javnih in službenih voznih parkih nad določeno velikostjo. V ta namen sporočilo Komisije z dne 18. oktobra 2022 z naslovom „Delovni program Komisije za leto 2023“ vključuje pobudo za ozelenitev voznih parkov podjetij. Komisija bi morala pri predlaganju navedene pobude zagotoviti enake konkurenčne pogoje in preprečiti razdrobljenost notranjega trga.
- (19) Za spodbujanje uvajanja vozil, ki porabijo manj energije, bi morala Komisija preučiti učinke določite minimalnih pragov energijske učinkovitosti za nove brezemisijjske osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki se dajo na trg Unije.
- (20) Cilje za celotni vozni park EU je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture v okviru Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva in prenovitve Direktive 2010/31/EU. Pri tem je pomembno, da se ohranijo in povečajo naložbe v vzpostavitev potrebne infrastrukture. Hkrati je izjemno pomembno zagotoviti hitro uvedbo energije iz obnovljivih virov, kot je določeno v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta⁽²⁰⁾.
- (21) Proizvajalcem bi bilo treba zagotoviti dovolj prožnosti, da sčasoma prilagodijo svoje vozne parke in da prehod na brezemisijjska vozila upravljajo stroškovno učinkovito, kar podpira njihovo konkurenčnost in pripravlja podlago za nadaljnje inovacije. Zato je primerno, da se ohrani pristop zmanjševanja ciljnih ravni v petletnih korakih.

⁽¹⁹⁾ Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetske učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

⁽²⁰⁾ 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).

- (22) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/631. Zato bi bilo treba od 1. januarja 2030 opustiti mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila. Do tega datuma in torej v tem desetletju bo mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila še naprej podpiral uvedbo vozil z emisijami od 0 do 50 g CO₂/km, vključno z akumulatorskimi električnimi vozili, električnimi vozili s pogonom na gorivne celice, ki uporabljajo vodik, in priključnimi hibridnimi električnimi vozili. Vendar bi bilo treba referenčne vrednosti za brezemisijska in nizkoemisijska vozila revidirati, da bi se upoštevalo hitrejšo uvajanje brezemisijskih vozil na trg Unije. Po 1. januarju 2030 se priključna hibridna električna vozila še naprej upošteva v ciljnih celotnega voznega parka EU, ki jih morajo proizvajalci doseči.
- (23) Olajšave za ekološke inovacije, ki jih lahko uveljavlja proizvajalec, so trenutno omejene na 7 g CO₂/km. To zgornjo mejo bi bilo treba prilagoditi navzdol v skladu s ciljnimi ravnmi, da se zagotovi uravnotežena raven te zgornje meje glede na povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev.
- (24) Izvajanje standardov emisijskih vrednosti CO₂ je močno povezano s homologacijsko zakonodajo. Po razveljavitvi in nadomestitvi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²¹⁾ 1. septembra 2020 z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²²⁾ je primerno, da se zagotovi doslednost med obema naboroma instrumentov za nadaljnjo usklajevanje opredelitve pojmov in posodobitev sklicev v Uredbi (EU) 2019/631 na okvirno homologacijsko zakonodajo.
- (25) Prizadevanja za zmanjšanje emisij, potrebna za doseganje ciljev za celotni vozni park EU, so porazdeljena med proizvajalce z uporabo krivulje mejnih vrednosti, ki temelji na povprečni masi voznega parka EU novih vozil, in novega voznega parka proizvajalca. Čeprav je primerno ohraniti ta mehanizem, je treba preprečiti okoliščine, v katerih bi cilj specifičnih emisij zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU za proizvajalca postal negativen. Zato je treba pojasniti, da je treba v takih okoliščinah cilj emisij določiti na 0 g CO₂/km.
- (26) Vrednosti, uporabljene za izračun specifičnih ciljev emisij in povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca, temeljijo na podatkih, zabeleženih v homologacijski dokumentaciji in v certifikatih o skladnosti zadevnih vozil. Za zagotovitev učinkovitosti standardov emisijskih vrednosti CO₂ je bistveno, da so podatki, uporabljeni za te namene, pravilni. Če pa so v podatkih ugotovljene napake, na podlagi homologacijske zakonodaje morda ne bo mogoče popraviti homologacijske dokumentacije ali že izdanih certifikatov o skladnosti, če se podatki nanašajo na homologacije, ki so prenehale veljati. V takih primerih bi bilo treba Komisijo pooblastiti, da od ustreznih homologacijskih organov ali po potrebi od proizvajalcev zahteva, da izdajo izjavo o popravku, na podlagi katere je mogoče popraviti vrednosti, uporabljene za določanje učinkovitosti proizvajalca pri doseganju njegovih ciljev.
- (27) Poročanje o podatkih za vozila kategorij M₂ (avtobusi) in N₂ (srednje veliki tovornjaki) spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²³⁾, zato je primerno to zahtevo o poročanju črtati iz Uredbe (EU) 2019/631.

⁽²¹⁾ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ 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).

- (28) Zaradi povečanja globalnega cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in v izogib možnim učinkom izkrivljanja trga bi bilo treba zahteve po zmanjšanju uskladiti za vse proizvajalce, prisotne na trgu Unije, razen za tiste proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih vozil, registriranih v koledarskem letu. Možnost, da se proizvajalcem, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 osebnih avtomobilov ali 1 000 do 22 000 lahkih gospodarskih vozil, na novo registriranih v koledarskem letu, odobri odstopanje od njihovih ciljev specifičnih emisij, bi posledično morala prenehati veljati od 1. januarja 2036.
- (29) Da bi zagotovili pravno jasnost in skladnost s sedanjo prakso, je primerno pojasniti, da je treba vrednosti M_0 in TM_0 prilagoditi z delegiranimi akti, ki spreminjajo Prilogo I k Uredbi (EU) 2019/631 namesto z delegiranim aktom, ki dopolnjuje navedeno uredbo.
- (30) Napredek, dosežen na podlagi Uredbe (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, bi bilo treba pregledati leta 2026. Pri tem pregledu bi bilo treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava dvoletno poročilo.
- (31) Več držav članic je napovedalo načrte za pospešitev uvajanja brezemisijevih vozil z določitvijo datuma za postopno odpravo emisij CO_2 iz novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil pred letom 2035. Komisija bi morala opredeliti možnosti za olajšanje tega prehoda in razmisliti o potrebi po dodatnih ukrepih v skladu s takimi načrti.
- (32) Možnost dodelitve prihodkov od premij za presežne emisije v poseben sklad ali ustrezen program je bila ocenjena v skladu s členom 15(5) Uredbe (EU) 2019/631, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, čeprav avtomobilska panoga pri prehodu ne bi imela neposrednih koristi. Zato bi morali prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/631.
- (33) Pomembno je, da se emisije CO_2 ocenjujejo na ravni Unije v celotnem življenjskem ciklu lahkih vozil. Komisija bi morala v ta namen razviti metodologijo za oceno in dosledno sporočanje podatkov o emisijah CO_2 v celotnem življenjskem ciklu lahkih vozil, ki se dajo na trg Unije.
- (34) Da bi se določila skupna metodologija Unije za oceno emisij CO_2 v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil in da bi zagotovili, da se lahko izračun ciljev specifičnih emisij za proizvajalce, odgovorne za emisije CO_2 iz večstopenjskih lahkih gospodarskih vozil, prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v postopku za določanje emisij CO_2 in masa takih vozil, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi z dopolnitvijo Uredbe (EU) 2019/631 z določitvijo skupne metodologije Unije in po potrebi s spremembo formul za izračun iz dela B Priloge I k navedeni uredbi. 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⁽²⁴⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejemata vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (35) Ker cilja te uredbe, in sicer okrepitev zahtev za zmanjšanje emisij CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega 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 navedenega cilja.
- (36) Uredbo (EU) 2019/631 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

⁽²⁴⁾ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) 2019/631 se spremeni:

(1) člen 1 se spremeni:

(a) odstavek 5 se spremeni:

- (i) v točki (a) se vrednost „37,5 %“ nadomesti s „55 %“;
- (ii) v točki (b) se vrednost „31 %“ nadomesti s „50 %“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„5a. Od 1. januarja 2035 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:

- (a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 100-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.1.3;
- (b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 100-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del B, točka 6.1.3.“;

(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. V skladu s Prilogo I, del A, točka 6.3, oziroma Prilogo I, del B, točka 6.3 za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 velja referenčna vrednost, enaka 25-odstotnemu deležu voznega parka novih osebnih avtomobilov oziroma 17-odstotnemu deležu voznega parka novih lahkih gospodarskih vozil.“;

(d) odstavek 7 se črta;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) v točki (a) se besedilo „Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES“ nadomesti z besedilom „členu 4(1), točka (a)(i), Uredbe (EU) 2018/858“;

(ii) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v členu 4(1), točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858 in ki spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila); v primeru brezemisijskih vozil kategorije N z referenčno maso, ki presega 2 610 kg ali 2 840 kg, kakor je primerno, se bodo ta vozila od 1. januarja 2025 za namene te uredbe in brez poseganja v Uredbo (EU) 2018/858 in Uredbo (ES) št. 715/2007 štela za lahka gospodarska vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, če je referenčna masa presežena izključno zaradi mase sistema za shranjevanje energije.“;

(b) v odstavku 3 se besedilo „točki 5 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES“ nadomesti z besedilom „Prilogi I, del A, točka 5, k Uredbi (EU) 2018/858“;

(3) v členu 3 se odstavek 1 spremeni:

(a) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„1. V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz Uredbe (EU) 2018/858. Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:“;

(b) točke (b) do (g) ter (i) in (n) se črtajo;

(4) v členu 4(1) se doda naslednji pododstavek:

„Za namene prvega pododstavka, točka (c), kadar je cilj specifičnih emisij določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.3, ali Prilogo I, del B, točka 6.3, negativen, je cilj specifičnih emisij 0 g/km.“;

(5) člen 7 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„6a. Kadar Komisija ugotovi, da začasni podatki, ki so jih predložile države članice v skladu z odstavkom 2, ali podatki, ki so jih sporočili proizvajalci v skladu z odstavkom 5, temeljijo na napačnih podatkih v homologacijski dokumentaciji ali v certifikatih o skladnosti, Komisija obvesti homologacijski organ ali, po potrebi, proizvajalca ter od homologacijskega organa ali, po potrebi, proizvajalca zahteva, da izda izjavo o popravku, v kateri so navedeni popravljene podatki. Izjava o popravku se predloži Komisiji, popravljene podatki pa se uporabijo za spremembo začasnih izračunov v skladu z odstavkom 4.“;

(b) odstavka 10 in 11 se črtata;

(6) vstavi se naslednji člen:

„Člen 7a

Emisije CO₂ v življenjskem ciklu

1. Komisija najpozneje do 31. decembra 2025 objavi poročilo, v katerem določi metodologijo za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija to poročilo predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

2. Komisija do 31. decembra 2025 sprejme delegirane akte v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo skupne metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil ter dosledno sporočanje podatkov o njih.

3. Proizvajalci lahko od 1. junija 2026 Komisiji prostovoljno predložijo podatke o emisijah CO₂ v življenjskem ciklu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil z uporabo metodologije iz odstavka 2.“;

(7) člen 10 se spremeni:

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

„Lahko se odobri odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta 2035, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;

(b) v odstavku 4 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„4. Prošnjo za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s točkami 1 do 4 in 6.3 dela A Priloge I, lahko vloži za leta do vključno koledarskega leta 2028, proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji vsako koledarsko leto.“;

(8) v členu 11 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki emisij CO₂, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacijo inovativnih tehnologij (v nadaljnjem besedilu: inovativni tehnološki svežnji).

Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate.

Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ posameznega proizvajalca je lahko največ:

— 7 g CO₂/km do leta 2024;

— 6 g CO₂/km od leta 2025 do leta 2029;

— 4 g CO₂/km od leta 2030 do vključno leta 2034.

Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni to uredbo s tem, da prilagodi vrednosti zgornje meje iz tretjega pododstavka tega odstavka navzdol z učinkom od leta 2025 dalje, da se upošteva tehnološki razvoj in hkrati zagotovi uravnotežena raven zgornje meje glede na povprečne specifične emisije CO₂ posameznih proizvajalcev.“;

(9) v členu 12 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Za preprečitev, da bi se razkorak dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, še povečal, Komisija najpozneje do 1. junija 2023 oceni, kako bi lahko uporabili podatke o dejanski porabi goriva in energije, zbrane na podlagi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/392 (*), da bi zagotovili, da bodo vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali energije vozil, ugotovljene na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, dolgoročno odražale dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za vsakega proizvajalca.

Komisija spremlja in letno poroča o spremembah v razkoraku iz prvega pododstavka od leta 2021 dalje in takoj, ko je na voljo dovolj podatkov, najpozneje pa 31. decembra 2026 objavi poročilo, v katerem določi metodologijo za mehanizem za prilagajanje povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca od leta 2030 z uporabo dejanskih podatkov, zbranih na podlagi Izvedbene uredbe (EU) 2021/392, in oceni izvedljivost takšnega mehanizma.

Komisija poročilo predloži Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi skupaj s predlogi za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi za uvedbo takšnega mehanizma.

(*) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 z dne 4. marca 2021 o spremljanju in sporočanju podatkov v zvezi z emisijami CO₂ iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi izvedbenih uredb Komisije (EU) št. 1014/2010, (EU) št. 293/2012, (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153 (UL L 77, 5.3.2021, str. 8).“;

(10) v členu 13(3) se doda naslednji stavek:

„Kadar podatkov v homologacijski dokumentaciji ni mogoče popraviti v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, pristojni homologacijski organ izda izjavo o popravku s popravljenimi podatki ter to izjavo predloži Komisiji in zadevnim strankam.“;

(11) v členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo Priloge I, kot je določeno v odstavku 1 tega člena.“;

(12) vstavi se naslednji člen:

„Člen 14a

Poročilo o napredku

1. Do 31. decembra 2025 in nato vsaki dve leti Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in oceni potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje pravičnega prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

2. V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050, kar vključuje:

- (a) napredek pri uvajanju brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, zlasti v segmentu lahkih gospodarskih vozil, ter ukrepe na ravni Unije, držav članic in lokalni ravni za olajšanje prehoda držav članic na brezemisijska lahka vozila;
- (b) napredek v zvezi z energijsko učinkovitostjo in cenovno dostopnostjo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil;
- (c) učinke na potrošnike, zlasti na gospodinjstva z nizkimi in srednjimi dohodki, vključno s cenami električne energije;
- (d) analizo trga rabljenih vozil;
- (e) morebitni prispevek dodatnih ukrepov za znižanje povprečne starosti in s tem emisij voznega parka lahkih vozil v smislu prihrankov emisij CO₂, na primer ukrepov za podporo postopnemu opuščanju starejših vozil na socialno pravičen in okolju prijazen način;

- (f) učinke na zaposlovanje v avtomobilskem sektorju, zlasti na mikro, mala in srednja podjetja (MSP), ter učinkovitost ukrepov za podporo preusposabljanju in dodatnemu usposabljanju delovne sile;
- (g) učinkovitost obstoječih finančnih ukrepov in potrebo po nadaljnjem ukrepanju, vključno z ustreznimi finančnimi ukrepi, na ravni Unije, držav članic ali lokalni ravni, za zagotovitev pravičnega prehoda in ublažitev morebitnih negativnih socialno-ekonomskih učinkov, zlasti v najbolj prizadetih regijah in skupnostih;
- (h) napredek v socialnem dialogu ter vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost;
- (i) napredek pri vzpostavljanju javne in zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, vključno z napredkom na podlagi Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta in prenovitve Direktive 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta (*);
- (j) morebitni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv, vključno s sintetičnimi gorivi, k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti;
- (k) emisije v življenjskem ciklu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg, kot so sporočene v skladu s členom 7a;
- (l) učinek te uredbe na doseganje ciljev držav članic iz Uredbe (EU) 2018/842 in prenovitve Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta (**).

3. Komisija na datum predložitve prvega poročila o napredku iz odstavka 1 v sodelovanju z državami članicami in vsemi ustreznimi deležniki predloži tudi poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu, ki vključuje analizo, v kateri opredeli morebitne vrzeli v financiranju pri zagotavljanju pravičnega prehoda v avtomobilski dobavni verigi, pri čemer posebno pozornost nameni MSP in regijam, ki jih bo prehod najbolj prizadel. Temu poročilu se po potrebi priložijo predlogi ustreznih finančnih ukrepov za obravnavanje ugotovljenih potreb.

(*) Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetski učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

(**) Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanje zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).“;

(13) člen 15 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija leta 2026 na podlagi dveh letnih poročanj pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda. Komisija zlasti oceni napredek, dosežen v okviru te uredbe pri doseganju ciljev zmanjšanja iz člena 1(5a), pri čemer upošteva tehnološki razvoj, tudi v zvezi s priključnimi hibridnimi tehnologijami, ter pomen ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko mobilnost. Komisija na podlagi te ocene oceni potrebo po pregledu ciljev iz člena 1(5a). Komisija oceni tudi učinke določitve minimalnih pragov energijske učinkovitosti za nove brezemisijske osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki se dajo na trg Unije.

Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe.“;

(b) odstavki 2 do 5 se črtajo;

(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Komisija do 31. decembra 2024 pregleda Direktivo 1999/94/ES, pri čemer upošteva, da je treba potrošnikom zagotoviti točne, zanesljive in primerljive informacije, ki vključujejo tudi dejanske razmere, o porabi goriva in energije, emisijah CO₂ in emisijah onesnaževal zraka za nove osebne avtomobile, ki se dajo na trg, ter oceni možnosti za uvedbo oznake o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂ za nova lahka gospodarska vozila.

Pregledu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.;

(d) doda se naslednji odstavek:

„9. Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni formule iz dela B Priloge I, kadar so takšne spremembe potrebne za upoštevanje postopka za večstopenjska vozila kategorije N₁, določenega v delu A Priloge III.“;

(14) člen 17 se spremeni:

- (a) v odstavku 2 se sklicevanje na „člen 7(8), člen 10(8), četrti pododstavek člena 11(1), člen 13(4), člen 14(2) in člen 15(8)“ nadomesti z besedilom „člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2) ter člena 15(8) in (9)“;
- (b) v odstavku 3 se sklicevanje na „člen 7(8), člen 10(8), četrti pododstavek člena 11(1), člen 13(4), člen 14(2) in člen 15(8)“ nadomesti z besedilom „člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2) ter člena 15(8) in (9)“;
- (c) v odstavku 6 se sklicevanje na „člen 7(8), člen 10(8), četrti pododstavek člena 11(1), člen 13(4), člen 14(2) in člen 15(8)“ nadomesti z besedilom „člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2) ter člena 15(8) in (9)“;

(15) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

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

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

V Strasbourgu, 19. aprila 2023

Za Evropski parlament
predsednica
R. METSOLA

Za Svet
predsednica
J. ROSWALL

PRILOGA

Priloga I k Uredbi (EU) 2019/631 se spremeni:

(1) del A se spremeni:

(a) v točki 6.1 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilja za celotni vozni park EU od leta 2025 dalje“;

(b) v točki 6.1.2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilj za celotni vozni park EU za leta 2030 do 2034“;

(c) doda se naslednja točka:

„6.1.3 Cilj za celotni vozni park EU od leta 2035 dalje

Cilj za celotni vozni park EU_{2035} = cilj za celotni vozni park $EU_{2021}(1 - \text{faktor zmanjšanja}_{2035})$

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park vrednost, opredeljena v točki 6.0;

EU_{2021}

faktor zmanjšanja₂₀₃₅ opredeljen v členu 1(5a), točka (a).“;

(d) v točki 6.2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Referenčni cilji specifičnih emisij“;

(e) točka 6.2.2 se črta;

(f) točka 6.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2025 dalje

6.3.1 Cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029:

Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij · faktor ZLEV (Zero and Low Emission Vehicle – brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo),

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij CO_2 , določen v skladu s točko 6.2.1;

faktor ZLEV

$(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV glede na primer določi na 1,05 ali 1,0;

pri čemer je:

y delež brezemisijških in nizkoemisijških vozil v proizvajalčevem voznem parku novih osebnih avtomobilov, izračunan kot skupno število novih brezemisijških in nizkoemisijških vozil, pri čemer se v skladu z naslednjo formulo vsak med njimi šteje za $ZLEV_{\text{specifični}}$, deljeno s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

$$ZLEV_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specifične emisije } CO_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Za nove osebne avtomobile, registrirane v državah članicah, v katerih je v letu 2017 delež brezemisijških in nizkoemisijških vozil v voznem parku manjši od 60 % povprečja Unije in manj kot 1 000 novih brezemisijških in nizkoemisijških vozil, registriranih v letu 2017 (*), se $ZLEV_{\text{specifični}}$ do vključno leta 2029 izračuna v skladu z naslednjo formulo:

$$ZLEV_{\text{specifični}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifične emisije } CO_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Kadar delež brezemisijških in nizkoemisijških vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice, registriranih v letu med letoma 2025 in 2028, preseže 5 %, ta država članica v naslednjih letih ne more uporabiti multiplikatorja 1,85;

x je 25 % v letih 2025 do 2029.

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$,
pri čemer je:

cilj za celotni vozni park vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2;
 EU_{2030}

$$a_{2030} \text{ is } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

pri čemer je:

a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

6.3.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$,
pri čemer je:

cilj za celotni vozni park vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;
 EU_{2035}

$$a_{2035} \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$$

pri čemer je:

a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

(*) Delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice se izračuna tako, da se skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, registriranih v letu 2017, deli s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v istem letu.“;

(2) del B se spremeni:

(a) v točki 6.1 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilji za celotni vozni park EU od leta 2025 dalje“;

(b) v točki 6.1.2 se naslov nadomesti z naslednjim:

„Cilji za celotni vozni park EU za leta 2030 do 2034“;

(c) doda se naslednja točka:

„6.1.3 Cilji za celotni vozni park EU od leta 2035 dalje

Cilj za celotni vozni park $EU_{2035} = \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2021}(1 - \text{faktor zmanjšanja}_{2035})$

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park vrednost, opredeljena v točki 6.0;
 EU_{2021}

faktor zmanjšanja₂₀₃₅ opredeljen v členu 1(5a), točka (b).“;

(d) točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.2 Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2;
 EU_{2030}

α a_{2030} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , in a_{2021} , pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 ;

pri čemer je:

$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2030}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$

a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“;

(e) doda se naslednja točka:

„6.2.3 Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;
 EU_{2035}

α $a_{2035,L}$, pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , in $a_{2035,H}$, pri čemer je povprečna preskusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 ;

pri čemer je:

$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{povprečne emisije}_{2021}}$

$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \cdot \text{cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{cilj za celotni vozni park } EU_{2025}}$

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“;

(f) točka 6.3 se nadomesti z naslednjim:

„6.3. Cilji specifičnih emisij od leta 2025 dalje

6.3.1 Cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

Cilj specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – (\emptyset_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU_{2025}) · faktor ZLEV

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij – referenčni cilj specifičnih emisij CO₂, določen v skladu s točko 6.2.1;

θ_{cilji} povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.1, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;

Faktor ZLEV $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV glede na primer določi na 1,05 ali 1,0,

pri čemer je:

y delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novih lahkih gospodarskih vozil, izračunan kot skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, pri čemer se v skladu z naslednjo formulo vsak med njimi šteje za ZLEV_{specifični}, deljeno s skupnim številom novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

$$ZLEV_{\text{specifični}} = 1 - \left(\frac{\text{specifične emisije CO}_2}{50} \right)$$

x je 17 % v letih 2025 do 2029.

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij – (θ_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₀)

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij – referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca, določen v skladu s točko 6.2.2;

θ_{cilji} povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.2, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;

cilj za celotni vozni park vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2.
EU₂₀₃₀

6.3.3 Cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij – (θ_{cilji} – cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅)

pri čemer je:

referenčni cilj specifičnih emisij – referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca, določen v skladu s točko 6.2.3;

θ_{cilji} povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.3, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;

cilj za celotni vozni park vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3.“
EU₂₀₃₅

SKLEPI

SKLEP (EU) 2023/852 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 19. aprila 2023

o spremembi Sklepa (EU) 2015/1814 glede števila pravic za vključitev v rezervo za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov do leta 2030

(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⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pariški sporazum ⁽⁴⁾, sprejet 12. decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) (v nadaljnjem besedilu: Pariški sporazum), je začel veljati 4. novembra 2016. Pogodbenice Pariškega sporazuma so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. Ta zaveza je bila okrepljena s sprejetjem Glasgowskega podnebnega pakta 13. novembra 2021 v okviru UNFCCC, v katerem je Konferenca pogodbenic UNFCCC, ki ima vlogo zasedanja pogodbenic Pariškega sporazuma, prepoznala, da bodo vplivi podnebnih sprememb veliko manjši pri dvigu temperature za 1,5 °C v primerjavi z 2 °C, in se odločila, da si bo prizadevala za omejitev dviga temperature na 1,5 °C.
- (2) Nujnost ohranitve cilja Pariškega sporazuma glede omejitve dviga na 1,5 °C, je postala še pomembnejša po ugotovitvah Medvladnega panela za podnebne spremembe v njegovem šestem ocenjevalnem poročilu, da je globalno segrevanje mogoče omejiti na 1,5 °C le, če se v tem desetletju nemudoma močno in trajno zmanjšajo svetovne emisije toplogrednih plinov.
- (3) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor).
- (4) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen nabor ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050, ter določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati 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 okrepiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred z okoljem povezanimi tveganji in vplivi. Hkrati ta prehod zadeva tudi

⁽¹⁾ UL C 152, 6.4.2022, str. 175.

⁽²⁾ UL C 301, 5.8.2022, str. 116.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 14. marca 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 28. marca 2023.

⁽⁴⁾ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

enakost spolov ter ima poseben vpliv na nekatere prikrajšane in ranljive skupine, kot so starejši, invalidi, osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom ter posamezniki in gospodinjstva z nizkimi in nižjimi srednjimi dohodki. Pomeni tudi večji izziv za nekatere regije, zlasti strukturno prikrajšane in obrobne regije, ter otoke. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo prezrt.

- (5) Nujnost in vrednost uresničevanja evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje, življenjske in delovne pogoje ter blaginjo državljanov Unije. Te posledice so pokazale, da morata naša družba in naše gospodarstvo izboljšati svojo odpornost na zunanje pretrese ter ukrepati zgodaj, da bi preprečili ali ublažili posledice zunanjih pretresov na pravičen način, pri katerem ne bo nihče prezrt, vključno s tistimi, ki jim grozi energijska revščina. Evropski državljani še naprej izražajo trdna stališča, da to velja zlasti za podnebne spremembe.
- (6) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (7) Unija je cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu najpozneje do leta 2050 in cilj doseganja negativnih emisij po tem vključila v zakonodajo s sprejetjem Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾. Navedena uredba določa tudi zavezujoč cilj Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, pa tudi, da si mora Komisija prizadevati za uskladitev vseh prihodnjih osnutkov ukrepov ali zakonodajnih predlogov, tudi proračunskih, s cilji navedene uredbe, če pa uskladitev ni dosežena, mora v okviru ocene učinka, priložene tem predlogom, navesti razloge za to.
- (8) Vsi gospodarski sektorji morajo prispevati k doseganju zmanjšanja emisij, ki je bilo vzpostavljeno z Uredbo (EU) 2021/1119. Zato bi bilo treba cilj sistema EU za trgovanje z emisijami (EU ETS), vzpostavljenega z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾, prilagoditi tako, da bo v skladu s ciljem zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za celotno gospodarstvo do leta 2030, ciljem glede podnebne nevtralnosti najpozneje do leta 2050 in ciljem doseganja negativnih emisij po tem letu, ki so določeni v Uredbi (EU) 2021/1119.
- (9) Za odpravo strukturnega neravnovesja med ponudbo in povpraševanjem po pravicah na trgu je bila s Sklepom (EU) 2015/1814 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁷⁾ leta 2018 vzpostavljena rezerva za stabilnost trga (v nadaljnjem besedilu: rezerva), ki deluje od leta 2019. Brez poseganja v nadaljnje revizije rezerve v okviru splošne revizije Direktive 2003/87/ES in Sklepa (EU) 2015/1814 v letu 2023, bi morala Komisija stalno spremljati delovanje rezerve in zagotoviti, da bo rezerva še naprej opravljala svojo nalogo v primeru prihodnjih nepredvidenih zunanjih pretresov. Zanesljiva in v prihodnost usmerjena rezerva je bistvena za zagotavljanje celovitosti EU ETS in njegovo učinkovito usmerjanje, da bi kot politično orodje lahko prispeval k doseganju cilja Unije glede podnebne nevtralnosti najpozneje do leta 2050 in cilja doseganja negativnih emisij po tem letu, kot je določeno v Uredbi (EU) 2021/1119.
- (10) Rezerva deluje tako, da sproži prilagoditve letnih količin pravic za prodajo na dražbi. Za ohranitev najvišje stopnje predvidljivosti so bila v Sklepu (EU) 2015/1814 določena jasna pravila za vključitev pravic v rezervo in njihovo sprostitvev iz nje.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Sklep (EU) 2015/1814 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. oktobra 2015 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov in spremembi Direktive 2003/87/ES (UL L 264, 9.10.2015, str. 1).

- (11) Sklep (EU) 2015/1814 določa, da se, kadar je skupno število pravic v obtoku nad določenim zgornjim pragom, število pravic, ki ustreza določenemu odstotku tega skupnega števila pravic, odšteje od količin pravic za prodajo na dražbi in vključitev v rezervo. Nasprotno, če je skupno število pravic pod določenim spodnjim pragom, se število pravic sprosti iz rezerve državam članicam in doda količinam pravic za prodajo na dražbi.
- (12) Direktiva (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁸⁾ je spremenila Sklep (EU) 2015/1814 s podvojitvijo odstotne stopnje, ki se uporabi za določitev števila pravic, ki se vsako leto vključijo v rezervo, z 12 % na 24 % do 31. decembra 2023, da bi dali verodostojen signal za naložbe v zmanjšanje emisij CO₂ na stroškovno učinkovit način. Ta sprememba je bila sprejeta v okviru prejšnjega podnebne cilja Unije, da se do leta 2030 emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu zmanjšajo za vsaj 40 % v primerjavi z ravnimi iz leta 1990.
- (13) V skladu s Sklepom (EU) 2015/1814 je morala Komisija v treh letih od začetka delovanja rezerve opraviti prvi pregled rezerve na podlagi analize ustreznega delovanja evropskega trga ogljika ter, kadar je ustrezno, predložiti predlog Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (14) Komisija je pri pregledu rezerve, ki je bil izveden v skladu s Sklepom (EU) 2015/1814, posebno pozornost namenila odstotni stopnji za določitev števila pravic, ki se vključijo v rezervo, pa tudi numerični vrednosti zgornje meje za skupno število pravic v obtoku in število pravic, ki naj bi se sprostile iz rezerve.
- (15) Analiza, ki jo je Komisija izvedla pri pregledu rezerve, in pričakovani razvoj dogodkov, pomembnih za trg ogljika, kažeta, da stopnja 12 % skupnega števila pravic v obtoku za določitev števila pravic, ki se vključijo v rezervo vsako leto po letu 2023, ne zadostuje za preprečitev znatnega povečanja presežka pravic v EU ETS. Z ohranitvijo stopnje 24 % v tem sklepu ne bi smeli posegati v nadaljnje revizije rezerve, vključno z, če je to ustrezno, nadaljnjo revizijo odstotne stopnje pravic za določitev števila pravic, ki se vključijo v rezervo, v okviru splošnega pregleda Direktive 2003/87/ES in Sklepa (EU) 2015/1814 v letu 2023.
- (16) Ker cilja tega sklepa, in sicer nadaljnje uporabe sedanjih parametrov rezerve, določenih na podlagi Direktive (EU) 2018/410, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi svojega obsega in učinkov lažje doseže 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 sklep ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (17) Sklep (EU) 2015/1814 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Sprememba Sklepa (EU) 2015/1814

V členu 1(5), prvi pododstavek, Sklepa (EU) 2015/1814 se zadnji stavek nadomesti z naslednjim:

„Z odstopanjem od prvega in drugega stavka tega pododstavka se do 31. decembra 2030 odstotki in 100 milijonov pravic iz navedenih stavkov podvojijo.“

⁽⁸⁾ Direktiva (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2018 o spremembi Direktive 2003/87/ES za krepitev stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij in nizkoogljičnih naložb ter Sklepa (EU) 2015/1814 (UL L 76, 19.3.2018, str. 3).

Člen 2

Začetek veljavnosti

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

V Strasbourgu, 19. aprila 2023

Za Evropski parlament
predsednica
R. METSOLA

Za Svet
predsednica
J. ROSWALL

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA SVETA (EU) 2023/853

z dne 24. aprila 2023

o izvajanju Uredbe (EU) št. 267/2012 o omejevalnih ukrepih proti Iranu

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EU) št. 267/2012 z dne 23. marca 2012 o omejevalnih ukrepih proti Iranu in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 961/2010 ⁽¹⁾ ter zlasti člena 46(2) Uredbe,

ob upoštevanju predloga visokega predstavnika Unije za zunanje zadeve in varnostno politiko,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Svet je 23. marca 2012 sprejel Uredbo (EU) št. 267/2012.
- (2) Na podlagi pregleda Priloge II k Sklepu Sveta 2010/413/SZVP ⁽²⁾ bi bilo treba vnos za eno osebo, uvrščeno na seznam iz Priloge IX k Uredbi (EU) št. 267/2012, iz zadevne priloge črtati. En vnos, vključen v Prilogo IX k Uredbi (EU) št. 267/2012, bi bilo treba posodobiti.
- (3) Uredbo (EU) št. 267/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga IX k Uredbi (EU) št. 267/2012 se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

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

⁽¹⁾ UL L 88, 24.3.2012, str. 1.

⁽²⁾ Sklep Sveta 2010/413/SZVP z dne 26. julija 2010 o omejevalnih ukrepih proti Iranu in razveljavitvi Skupnega stališča 2007/140/SZVP (UL L 195, 27.7.2010, str. 39).

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

V Luxembourg, 24. aprila 2023

Za Svet
predsednik
J. BORRELL FONTELLES

PRILOGA

Priloga IX k Uredbi (EU) št. 267/2012 se spremeni:

- (1) vnos 10 (za Rostama QASEMIJA) na seznamu z naslovom „II. Iranska revolucionarna garda (IRGC)“, pod podnaslovom „A. Osebe“, se črta;
- (2) pod naslovom „I. Osebe in subjekti, vključeni v jedrske dejavnosti ali dejavnosti v zvezi z balističnimi raketami, ter osebe in subjekti, ki podpirajo iransko vlado“ naslednji vnos nadomesti ustrežni vnos na seznamu pod podnaslovom „B. Subjekti“:

	Ime	Podatki za ugotavljanje istovetnosti	Razlogi	Datum uvrstitve na seznam
„12.“	Družba Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teheran, Iran	Hčerinska družba organizacije IAIO v okviru MODAFL, ki sta oba na seznamu EU; njena glavna dejavnost je proizvodnja kompozitnih materialov za letalsko industrijo. Proizvaja tudi brezpilotne zrakoplove, ki naj bi se uporabljali za regionalno destabilizacijo.	26.7.2010“

SKLEPI

SKLEP SVETA (SZVP) 2023/854

z dne 24. aprila 2023

o spremembi Sklepa 2010/413/SZVP o omejevalnih ukrepih proti Iranu

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o Evropski uniji in zlasti člena 29 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga visokega predstavnika Unije za zunanje zadeve in varnostno politiko,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Svet je 26. julija 2010 sprejel Sklep 2010/413/SZVP⁽¹⁾ o omejevalnih ukrepih proti Iranu.
- (2) V skladu s členom 26(3) Sklepa 2010/413/SZVP je Svet pregledal seznam oseb in subjektov iz Priloge II k navedenemu sklepu.
- (3) Na podlagi navedenega pregleda bi bilo treba vnos za eno osebo, uvrščeno na seznam iz Priloge II k Sklepu 2010/413/SZVP, iz zadevne priloge črtati. En vnos, vključen v Prilogo II, bi bilo treba posodobiti.
- (4) Sklep 2010/413/SZVP bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Priloga II k Sklepu 2010/413/SZVP se spremeni v skladu s Prilogo k temu sklepu.

Člen 2

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

V Luxembourg, 24. aprila 2023

Za Svet

predsednik

J. BORRELL FONTELLES

⁽¹⁾ Sklep Sveta 2010/413/SZVP z dne 26. julija 2010 o omejevalnih ukrepih proti Iranu in razveljavitvi Skupnega stališča 2007/140/SZVP (UL L 195, 27.7.2010, str. 39).

PRILOGA

Priloga II k Sklepu 2010/413/SZVP se spremeni:

- (1) vnos 10 (za Rostama QASEMIJA) na seznamu z naslovom „II. Islamska revolucionarna garda (IRGC)“, pod podnaslovom „A. Fizične osebe“, se črta;
- (2) pod naslovom „I. Osebe in subjekti, vključeni v jedrske dejavnosti ali dejavnosti v zvezi z balističnimi raketami, ter osebe in subjekti, ki podpirajo iransko vlado“ naslednji vnos nadomesti ustrežni vnos na seznamu pod podnaslovom „B. Subjekti“:

	Ime	Podatki za ugotavljanje istovetnosti	Razlogi	Datum uvrstitve na seznam
„12.“	Družba Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teheran, Iran	Hčerinska družba organizacije IAIO v okviru MODAFL, ki sta oba na seznamu EU; njena glavna dejavnost je proizvodnja kompozitnih materialov za letalsko industrijo. Proizvaja tudi brezpilotne zrakoplove, ki naj bi se uporabljali za regionalno destabilizacijo.	26.7.2010“

SKLEP SVETA (SZVP) 2023/855
z dne 24. aprila 2023
o Partnerski misiji Evropske unije v Moldaviji (EUPM Moldova)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o Evropski uniji ter zlasti členov 42(4) in 43(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga visokega predstavnika Unije za zunanje zadeve in varnostno politiko,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski svet je v sklepih z dne 24. junija 2022 prepoznal evropsko perspektivo Republike Moldavije, med drugim potrdil, da je prihodnost Republike Moldavije ter njenih državljanov in državljanek v Evropski uniji, ter sklenil, da ji hlrti z Ukrajino podeli status države kandidatke.
- (2) Evropski svet je v sklepih z dne 15. decembra 2022 potrdil, da bo Unija Republiki Moldaviji še naprej zagotavljala vso ustrezno podporo pri spopadanju z večplastnim učinkom ruske vojne agresije v Ukrajini.
- (3) Predsednica vlade Republike Moldavije je v pismu z dne 28. januarja 2023, naslovljenem na visokega predstavnika Unije za zunanje zadeve in varnostno politiko, Unijo pozvala, naj v Republiko Moldavijo napoti civilno misijo v okviru skupne varnostne in obrambne politike (SVOP).
- (4) Politični in varnostni odbor je 31. januarja 2023 potrdil politični okvir za krizni pristop v Republiko Moldaviji.
- (5) Svet je 5. aprila 2023 odobril koncept kriznega upravljanja za morebitno civilno misijo v okviru SVOP v Republiko Moldaviji. To misijo bi bilo zato treba vzpostaviti.
- (6) Misija SVOP v Republiko Moldaviji se bo izvajala v razmerah, ki se lahko poslabšajo in bi lahko ovirale doseganje ciljev zunanjega delovanja Unije iz člena 21 Pogodbe –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Misija

Unija v okviru skupne varnostne in obrambne politike ustanovi civilno Partnersko misijo Evropske unije v Republiko Moldaviji (EUPM Moldova).

Člen 2

Mandat

1. EUPM Moldova prispeva h krepitvi odpornosti varnostnega sektorja Republike Moldavije na področju kriznega upravljanja in hibridnih groženj, vključno s kibernetiko varnostjo ter preprečevanjem tujega manipuliranja z informacijami in vmešavanja.
2. EUPM Moldova v ta namen:
 - (a) prispeva h krepitvi moldavskih struktur za krizno upravljanje s poudarkom na varnostnem sektorju:
 - (i) z opredelitvijo potreb glede organizacije, usposabljanja in opreme;
 - (ii) s postopnim izvajanjem predlaganih ukrepov in opredeljenih rešitev;

- (b) s pomočjo pri krepitvi odpornosti na hibridne grožnje:
- (i) s svetovanjem na strateški ravni glede razvoja strategij in politik za preprečevanje hibridnih groženj ter tujega manipuliranja z informacijami in vmešavanja, vključno z dezinformacijami, za krepitev kibernetne varnosti in za varovanje tajnih podatkov;
 - (ii) z opredelitvijo potreb po krepitvi zmogljivosti v varnostnem sektorju za zgodnje opozarjanje, odkrivanje, prepoznavanje in pripisovanje groženj ter odzivanje na te grožnje;
 - (iii) s prispevanjem k izvajanju predlaganih ukrepov in opredeljenih rešitev;
- (c) s podpiranjem izvajanja navedenih nalog s projektno enoto, ki po potrebi nudi ciljno usmerjeno operativno podporo v skladu s celostnim pristopom in, kolikor je mogoče, v tesnem sodelovanju z drugimi akterji.
3. Mednarodno humanitarno pravo, človekove pravice in načelo enakosti spolov, zaščita civilistov ter agende v okviru resolucij Varnostnega sveta Združenih narodov 1325 (2000) o ženskah, miru in varnosti, 2250 (2015) o mladih, miru in varnosti ter 1612 (2005) o otrocih v oboroženih spopadih se v celoti in proaktivno vključijo v strateško in operativno načrtovanje, dejavnosti in poročanje EUPM Moldova.

Člen 3

Linija poveljevanja in struktura

1. EUPM Moldova ima kot operacija kriznega upravljanja enotno strukturo poveljevanja.
2. Sedež EUPM Moldova je v Republiki Moldaviji.
3. EUPM Moldova je strukturirana v skladu z dokumenti načrtovanja misije.

Člen 4

Poveljnik civilne operacije

1. Izvršni direktor civilnih zmogljivosti za načrtovanje in izvajanje operacij je tudi poveljnik civilne operacije za EUPM Moldova. Zadevne civilne zmogljivosti za načrtovanje in izvajanje operacij so poveljniku civilne operacije na voljo pri načrtovanju in vodenju EUPM Moldova.
2. Poveljnik civilne operacije, ki je pod političnim nadzorom in strateškim vodstvom Političnega in varnostnega odbora (PVO) ter splošno podrejen visokemu predstavniku Unije za zunanje zadeve in varnostno politiko (v nadaljnjem besedilu: visoki predstavnik), poveljuje EUPM Moldova in jo nadzira na strateški ravni.
3. Poveljnik civilne operacije zagotavlja ustrezno in učinkovito izvajanje odločitev Sveta in PVO glede vodenja operacij, po potrebi tudi z navodili na strateški ravni ter svetovanjem in tehnično podporo vodi misije.
4. Poveljnik civilne operacije poroča Svetu prek visokega predstavnika
5. Vsi dodeljeni člani osebja ostajajo pod popolnim poveljstvom nacionalnih organov države članice, ki jih je dodelila, v skladu z nacionalnimi pravili, ali zadevne institucije Unije oziroma Evropske službe za zunanje delovanje (ESZD). Ti organi prenesajo operativni nadzor nad svojim osebjem na poveljnika civilne operacije.
6. Poveljnik civilne operacije je v celoti odgovoren za ustrezno izvajanje dolžnosti skrbnega ravnanja Unije.
7. Poveljnik civilne operacije in vodja delegacije Unije v Republiki Moldaviji se po potrebi med seboj posvetujeta.

Člen 5

Vodja misije

1. Vodja misije je na območju operacij odgovoren za EUPM Moldova, ji poveljuje in jo nadzira. Neposredno je odgovoren poveljniku civilne operacije in ukrepa v skladu z njegovimi navodili.
2. Vodja misije je predstavnik EUPM Moldova na njenem območju odgovornosti.
3. Vodja misije je odgovoren za upravljanje in logistiko EUPM Moldova, vključno s sredstvi, viri in informacijami, ki so dani na voljo EUPM Moldova. Članom osebja EUPM Moldova lahko zaupa naloge upravljanja na področju kadrovske in finančne zadeve, za katere je v celoti sam odgovoren.
4. Vodja misije je odgovoren za disciplinski nadzor nad osebjem EUPM Moldova. Za dodeljeno osebje disciplinske ukrepe izvršujejo nacionalni organi države članice, ki jih je dodelila, v skladu z nacionalnimi pravili, zadevna institucija Unije oziroma ESZD.
5. Vodja misije poskrbi za ustrezno prepoznavnost EUPM Moldova.
6. Vodja misije brez poseganja v strukturo poveljevanja prejema lokalne politične smernice od vodje delegacije Unije v Republiki Moldaviji.

Člen 6

Osebje

1. EUPM Moldova sestavlja predvsem osebje, ki ga dodelijo države članice, institucije Unije ali ESZD. Države članice, institucije Unije in ESZD krijejo stroške v zvezi z osebjem, ki so ga dodelile, tudi stroške potovanja do kraja napotitve in nazaj, plače, zdravstveno zavarovanje ter nadomestila, z izjemo ustreznih dnevnic.
2. Države članice, institucije Unije oziroma ESZD so odgovorne za odzivanje na pritožbe v zvezi z dodelitvijo, ki jih vložijo z njihove strani dodeljeni člani osebja ali ki so povezane s temi člani, in za vse tožbe zoper take osebe.
3. Kadar zahtevanih nalog ne more opraviti osebje, ki so ga dodelile države članice, lahko EUPM Moldova pogodbeno zaposli mednarodno in lokalno osebje. V izjemnih in upravičenih primerih, kadar ni na voljo ustreznih kandidatov iz držav članic, se lahko po potrebi pogodbeno zaposlijo državljani sodelujočih tretjih držav.
4. Pogoji zaposlitve ter pravice in obveznosti mednarodnega in lokalnega osebja se določijo v pogodbah med EUPM Moldova in zadevnimi člani osebja.

Člen 7

Status EUPM Moldova in njenega osebja

Status EUPM Moldova in njenega osebja, vključno z morebitnimi privilegiji, imunitetami in dodatnimi jamstvi, potrebnimi za izpolnjevanje in nemoteno delovanje EUPM Moldova, ureja sporazum, sklenjen na podlagi člena 37 Pogodbe o Evropski uniji (PEU) in v skladu s postopkom iz člena 218 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

Člen 8

Politični nadzor in strateško vodenje

1. PVO v okviru odgovornosti Sveta in visokega predstavnika politično nadzoruje EUPM Moldova in jo strateško vodi. Svet pooblašča PVO za sprejemanje ustreznih odločitev v skladu s členom 38, tretji odstavek, PEU. To pooblastilo obsega pristojnost za imenovanje vodje misije na predlog visokega predstavnika in pristojnost za spremembo operativnega načrta (OPLAN). Za odločanje v zvezi s cilji in prenehanjem delovanja EUPM Moldova je še naprej pristojen Svet. Sklepi PVO o imenovanju vodje misije se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. PVO redno poroča Svetu.
3. PVO redno in po potrebi prejema poročila poveljnika civilne operacije in vodje misije o zadevah v okviru njihovih pristojnosti.

Člen 9

Sodelovanje tretjih držav

1. Brez poseganja v avtonomijo odločanja Unije in v njen enotni institucionalni okvir se lahko povabi tudi tretje države, da prispevajo k EUPM Moldova, če prevzamejo stroške za osebje, ki so ga napotile, vključno s plačami, zavarovanjem za vsa tveganja, dnevnicami in potnimi stroški za pot v Republiko Moldavijo in nazaj, ter ustrezno prispevajo h kritju stroškov delovanja EUPM Moldova.
2. Tretje države, ki prispevajo k EUPM Moldova, imajo enake pravice in dolžnosti kot države članice glede vsakodnevnega vodenja te misije.
3. Svet pooblašča PVO za sprejemanje ustreznih odločitev glede odobritve predlaganih prispevkov in za ustanovitev odbora prispevajajočih držav.
4. Podrobnejša pravila glede sodelovanja tretjih držav se določijo v sporazumih, sklenjenih v skladu s členom 37 PEU, in po potrebi z dodatnim tehničnim dogovorom. Kadar Unija in tretja država skleneta ali sta sklenili sporazum o vzpostavitvi okvira za sodelovanje te tretje države v operacijah Unije za krizno upravljanje, se v okviru EUPM Moldova uporabljajo določbe tega sporazuma.

Člen 10

Varnost

1. Poveljnik civilne operacije vodi načrtovanje varnostnih ukrepov vodje misije ter zagotavlja, da jih EUPM Moldova v skladu s členom 4 ustrezno in učinkovito izvaja.
2. Vodja misije je odgovoren za varnost EUPM Moldova in za izpolnjevanje minimalnih varnostnih zahtev, ki se uporabljajo za to misijo, v skladu s politiko Unije v zvezi z varnostjo osebja, razporejenega zunaj Unije v okviru operativnih zmogljivosti v skladu z naslovom V PEU in pripadajočimi instrumenti.
3. Vodji misije pomaga uradnik za varnost misije, ki poroča vodji misije in tudi vzdržuje tesne delovne stike z ESZD.
4. Osebje EUPM Moldova pred začetkom dela opravi obvezno varnostno usposabljanje v skladu z OPLAN. Osebu se na območju operacij poleg tega zagotovi redno usposabljanje za osvežitev znanja, ki ga organizira uradnik za varnost misije.
5. Vodja misije zagotavlja varovanje tajnih podatkov EU v skladu s Sklepom Sveta 2013/488/EU ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Sklep Sveta 2013/488/EU z dne 23. septembra 2013 o varnostnih predpisih za varovanje tajnih podatkov EU (UL L 274, 15.10.2013, str. 1).

Člen 11

Stalno dežurstvo

Za EUPM Moldova se aktivira stalno dežurstvo.

Člen 12

Pravna ureditev

EUPM Moldova lahko naroča storitve in blago, sklepa pogodbe in upravne dogovore, zaposluje osebje, ima bančne račune, pridobiva sredstva in razpolaga z njimi ter poravnava svoje obveznosti in je lahko stranka v pravnih postopkih, kot je potrebno za izvajanje tega sklepa.

Člen 13

Finančna ureditev

1. Referenčni finančni znesek za kritje odhodkov, povezanih z EUPM Moldova, za štiri mesece po začetku veljavnosti tega sklepa je 3 529 889,20 EUR. Referenčni finančni znesek za vsa poznejša obdobja določi Svet.
2. Vsi odhodki se upravljajo v skladu s pravili in postopki, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije. Fizične in pravne osebe lahko v postopku oddaje javnih naročil v okviru EUPM Moldova sodelujejo brez omejitev. Poleg tega se za blago, ki ga kupi EUPM Moldova, ne uporabljajo pravila o poreklu. Z odobritvijo Komisije lahko EUPM Moldova z državami članicami, državo gostiteljico, sodelujočimi tretjimi državami in drugimi mednarodnimi akterji sklepa tehnične dogovore za naročanje opreme, storitev in prostorov za EUPM Moldova.
3. EUPM Moldova je odgovorna za izvajanje svojega proračuna. V ta namen EUPM Moldova podpiše sporazum s Komisijo. Pri finančnih ureditvah se upoštevajo struktura povečevanja, določena v členih 3, 4 in 5, ter operativne potrebe EUPM Moldova.
4. EUPM Moldova izčrpno poroča Komisiji v zvezi s finančnimi dejavnostmi, ki se izvajajo v okviru sporazuma iz odstavka 3, Komisija pa jo pri tem nadzoruje.
5. Odhodki v zvezi z EUPM Moldova so upravičeni od datuma sprejetja tega sklepa.

Člen 14

Projektna enota

1. EUPM Moldova razpolaga s projektno enoto za opredeljevanje in izvajanje projektov. EUPM Moldova po potrebi omogoča projekte, ki jih izvajajo države članice in tretje države v okviru svoje pristojnosti na področjih, povezanih z EUPM Moldova, in v podporo njenim ciljem, ter zagotavlja svetovanje v zvezi s temi projekti.
2. Ob upoštevanju odstavka 3 lahko EUPM Moldova zaprosi za finančne prispevke držav članic ali tretjih držav za izvedbo projektov, ki logično dopolnjujejo druge ukrepe EUPM Moldova, če so projekti:
 - (a) predvideni v finančnem izkazu v zvezi s tem sklepom ali
 - (b) vključeni v izkaz med mandatom misije, in sicer s spremembo finančnega izkaza na zahtevo vodje misije.

EUPM Moldova s prispevajočimi državami sklene dogovor, v katerem so urejeni zlasti posebni postopki za obravnavo pritožb tretjih strani v zvezi s škodo, nastalo zaradi dejanj ali opustitev dejanj EUPM Moldova pri uporabi sredstev, ki jih zagotovijo te države. Prispevajoče države se zaradi dejanj ali opustitev dejanj EUPM Moldova pri uporabi sredstev, ki jih zagotovijo te države, v nobenem primeru ne morejo sklicevati na odgovornost Unije ali visokega predstavnika.

3. Finančne prispevke Unije, držav članic ali tretjih držav za projektno enoto mora odobriti PVO.

Člen 15

Usklajenost odzivanja Unije in usklajevanje

1. Visoki predstavnik zagotovi, da je izvajanje tega sklepa usklajeno z zunanjim delovanjem Unije na splošno, tudi s programi pomoči Unije.
2. Brez poseganja v strukturo poveljevanja daje vodja delegacije Unije v Republiki Moldaviji lokalne politične smernice vodji misije.
3. Vodja misije zagotavlja tesno usklajevanje s predstavniki držav članic in podobno mislečimi mednarodnimi partnerji v Republiki Moldaviji.

Člen 16

Razkritje podatkov

1. Visoki predstavnik je pooblaščen, da tretjim državam, pridruženim temu sklepu, kot je ustrezno in ob upoštevanju potreb EUPM Moldova, v skladu s Sklepom 2013/488/EU razkrije tajne podatke EU do stopnje „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL“, zbrane za namene EUPM Moldova.
2. V primeru konkretne in nujne operativne potrebe je visoki predstavnik pooblaščen, da državi gostiteljici v skladu s Sklepom 2013/488/EU razkrije vse tajne podatke EU do stopnje „RESTREINT UE/EU RESTRICTED“, zbrane za namene EUPM Moldova. V ta namen se sklenejo dogovori med visokim predstavnikom in pristojnimi organi države gostiteljice.
3. Visoki predstavnik je pooblaščen, da tretjim državam, pridruženim temu sklepu, posreduje vse netajne dokumente EU v zvezi z razpravami Sveta o EUPM Moldova, za katere v skladu s členom 6(1) Poslovnika Sveta ⁽²⁾ velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.
4. Visoki predstavnik lahko pooblastila iz odstavkov 1 do 3 tega člena ter možnost sklepanja dogovorov iz odstavka 2 tega člena prenese na podrejene osebe, poveljnika civilne operacije in vodjo misije v skladu s Prilogo VI, oddelek VII, k Sklepu 2013/488/EU.

Člen 17

Začetek delovanja EUPM Moldova

1. EUPM Moldova začne delovati na podlagi sklepa Sveta na datum, ki ga priporoči poveljnik civilne operacije za EUPM Moldova, ko so vzpostavljene njene začetne operativne zmogljivosti.
2. Osrednja ekipa EUPM Moldovapripravi vse, kar je potrebno, da se tej misiji omogoči, da doseže svojo začetno operativno zmogljivost.

(²) Sklep Sveta 2009/937/EU z dne 1. decembra 2009 o sprejetju Poslovnika Sveta (UL L 325, 11.12.2009, str. 35).

*Člen 18***Začetek veljavnosti in trajanje**

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

Uporablja se dve leti od začetka izvajanja EUPM Moldova.

V Luxembourggu, 24. aprila 2023

Za Svet
predsednik
J. BORRELL FONTELLES

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2023/856**z dne 18. aprila 2023****o zahtevku za prijavo evropske državljanske pobude „Povežimo vse evropske prestolnice in ljudi z železniškim omrežjem visokih hitrosti“ v skladu z Uredbo (EU) 2019/788 Evropskega parlamenta in Sveta***(notificirano pod dokumentarno številko C(2023) 2617)***(Besedilo v nizozemskem jeziku je edino verodostojno)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2019/788 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o evropski državljanski pobudi ⁽¹⁾ ter zlasti člena 6(2) in (3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisiji je bil 10. marca 2023 predložen zahtevek za prijavo evropske državljanske pobude „Povežimo vse evropske prestolnice in ljudi z železniškim omrežjem visokih hitrosti“.
- (2) Cilje pobude so organizatorji izrazili tako: „Vse evropske prestolnice želimo povezati z železniškimi progami za visoke hitrosti. Evropsko komisijo pozivamo, naj pripravi predlog pravno zavezujočega akta za čimprejšnjo vzpostavitev evropskega železniškega omrežja visokih hitrosti. To pomeni povezovanje obstoječih železniških omrežij visokih hitrosti in gradnjo prog za visoke hitrosti, kjer teh še ni.“
- (3) Priloga k pobudi vsebuje dodatne podrobnosti o vsebini, ciljih in ozadju pobude. Pojasnjuje, da imajo vsi Evropejci in Evropejke pravico do prostega gibanja znotraj meja EU, vendar bi morali imeti tudi možnost, da to storijo ne glede na svojo starost, finančna sredstva in telesno ali duševno stanje. Organizatorji trdijo, da evropsko železniško omrežje visokih hitrosti z več kot 11 500 km povezuje predvsem mesta v manjšem številu držav članic in da številne države članice niso del tega omrežja. Menijo, da bi bilo treba evropsko železniško omrežje visokih hitrosti vzpostaviti iz naslednjih razlogov: (i) potovanje z vlakom je trajnostno in varno; (ii) hitri vlaki so udobna alternativa letom na srednje razdalje; (iii) hitri vlaki so vključujoči in dostopni vsem; (iv) visokohitrostne povezave prispevajo k regionalnemu razvoju in enakomerno porazdeljeni gospodarski rasti v EU; (v) železniške proge za visoke hitrosti prispevajo k večji koheziji in koristijo celotnemu prebivalstvu. Organizatorji menijo, da je za zagotovitev varnih in trajnostnih povezav med ljudmi v Evropi pomembno povezati različna omrežja posameznih držav članic in glede na vse večje število potnikov razširiti celotno omrežje.
- (4) Kar zadeva cilje pobude, je Komisija v skladu s členi 170 do 172 Pogodbe pooblaščen, da predloži predlog pravnega akta, ki prispeva k vzpostavitvi in razvoju vseevropskih omrežij na področju prometa ter spodbuja medsebojno povezovanje in interoperabilnost nacionalnih omrežij. Na podlagi člena 171(2) Pogodbe morajo države članice v povezavi s Komisijo med seboj usklajevati svoje nacionalne politike, ki lahko pomembno vplivajo na doseganje teh ciljev. Komisija lahko v tesnem sodelovanju z državami članicami daje koristne pobude za pospeševanje takšnega usklajevanja. Poleg tega drugi odstavek člena 172 Pogodbe določa, da mora smernice in projekte skupnega interesa, ki se nanašajo na ozemlje ene od držav članic, odobriti zadevna država članica.
- (5) Komisija meni, da noben del pobude ni očitno zunaj okvira, v katerem ima Komisija pristojnost za predložitev predlogov pravnih aktov Unije za namen izvajanja Pogodb.

⁽¹⁾ UL L 130, 17.5.2019, str. 55.

- (6) Navedena ugotovitev ne posega v oceno, ali bi bili v tem primeru izpolnjeni konkretni vsebinski pogoji, ki se zahtevajo za ukrepanje Komisije, vključno s skladnostjo z načeloma sorazmernosti in subsidiarnosti ter združljivostjo s temeljnimi pravicami.
- (7) Skupina organizatorjev je predložila ustrezne dokaze, da izpolnjuje zahteve iz člena 5(1) in (2) Uredbe (EU) 2019/788, ter imenovala kontaktne osebe v skladu s členom 5(3), prvi pododstavek, navedene uredbe.
- (8) Pobuda ni očitno žaljiva, neresna ali šikanozna niti ni v očitnem nasprotju z vrednotami Unije, kot so določene v členu 2 Pogodbe o Evropski uniji, in pravicami, zapisanimi v Listini Evropske unije o temeljnih pravicah.
- (9) Pobudo „Povežimo vse evropske prestolnice in ljudi z železniškim omrežjem visokih hitrosti“ bi bilo zato treba prijaviti.
- (10) Ugotovitev, da so pogoji za prijavo v skladu s členom 6(3) Uredbe (EU) 2019/788 izpolnjeni, ne pomeni, da Komisija potrjuje resničnost navedb v pobudi, za katero je izključno odgovorna skupina organizatorjev pobude. Vsebina pobude izraža le stališča skupine organizatorjev in se nikakor ne more šteti za stališče Komisije –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Evropska državljanska pobuda „Povežimo vse evropske prestolnice in ljudi z železniškim omrežjem visokih hitrosti“ se prijavi.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na skupino organizatorjev državljanske pobude „Povežimo vse evropske prestolnice in ljudi z železniškim omrežjem visokih hitrosti“, ki jo kot kontaktne osebe zastopata Afryea UITERLOO in Rogier VERGOUWEN.

V Strasbourg, 18. aprila 2023

Za Komisijo
Věra JOUROVÁ
podpredsednica

ISSN 1977-0804 (elektronska različica)

ISSN 1725-5155 (tiskana različica)



Urad za publikacije
Evropske unije
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL