EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} - {SWD(2021) 614 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

S **sporočilom o evropskem zelenem dogovoru**[1] se je začela nova strategija EU za rast, katere cilj je preobraziti EU v pravično in uspešno družbo s sodobnim, konkurenčnim in z viri gospodarnim gospodarstvom. Komisija je s sporočilom znova potrdila svoj cilj okrepiti podnebne cilje in zagotoviti, da bo Evropa do leta 2050 prva podnebno nevtralna celina. Poleg tega je njen cilj zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.

Boj proti podnebnim spremembam je pereč izziv. Glede na znanstvene ugotovitve posebnega poročila Medvladnega foruma za podnebne spremembe (IPCC) je treba okoli leta 2050 na svetovni ravni doseči ničelno stopnjo neto emisij CO_2, pozneje v stoletju pa nevtralnost za vse druge toplogredne pline. Za ta pereči izziv mora EU okrepiti svoje ukrepe in do leta 2050 postati podnebno nevtralna, da dokaže vodilno vlogo na svetovni ravni. Ta cilj je določen v sporočilu z naslovom **„Čist planet za vse“** – Evropska strateška dolgoročna vizija za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtralno gospodarstvo[2].

Na podlagi celovite ocene učinka je Komisija septembra 2020 v sporočilu o **krepitvi evropskih podnebnih ambicij do leta 2030**[3] predlagala okrepitev ambicije EU in predložila celovit načrt za odgovorno povečanje zavezujočega cilja Evropske unije za leto 2030 na najmanj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij. Sedanja okrepitev cilja za leto 2030 pomaga zagotoviti varnost oblikovalcem politik in vlagateljem, da ne bodo odločitve v prihodnjih letih vezane na ravni emisij, ki niso v skladu s ciljem EU glede podnebne nevtralnosti do leta 2050. Cilj za leto 2030 je v skladu s ciljem Pariškega sporazuma, da se dvig globalne temperature ohrani precej pod 2 °C in da se nadaljujejo prizadevanja za omejitev dviga temperature na 1,5 °C.

Evropski svet je na seji decembra 2020 podprl novi zavezujoči cilj EU za leto 2030[4]. Poleg tega je Komisijo pozval „naj oceni, kako bi lahko vse gospodarske panoge najbolje prispevale k cilju za leto 2030; obenem naj pripravi potrebne predloge in jim priloži poglobljen pregled okoljskega, gospodarskega in družbenega vpliva na ravni držav članic, pri tem pa upošteva nacionalne energetske in podnebne načrte ter pregleda obstoječe prožnosti“.

V ta namen je bilo v **evropskih podnebnih pravilih**, o katerih sta se dogovorila sozakonodajalca, določeno, da bo cilj EU glede podnebne nevtralnosti pravno zavezujoč, cilj za leto 2030 pa v skladu s pravili okrepljen, pri čemer je bilo določeno, da se neto emisije do leta 2030 zmanjšajo za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

Da bi sledili scenariju, predlaganem v evropskih podnebnih pravilih, in dosegli to višjo raven ambicij za leto 2030, je Komisija pregledala zdaj veljavno podnebno in energetsko zakonodajo, s katero naj bi se emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšale le za 40 %, do leta 2050 pa za 60 %.

---

1 COM(2019) 640 final.
2 COM(2018) 773 final.
3 COM(2020) 690 final.
4 Sklepi Evropskega sveta z dne 10. in 11. decembra 2020, EUCO 22/20, dokument CO EUR 17, CONCL 8.

Ta zakonodajni sveženj „Pripravljeni na 55“, napovedan v načrtu Komisije za uresničitev podnebnih ciljev[5], je najcelovitejši gradnik v prizadevanjih za uresničitev ambicioznega novega podnebnega cilja za leto 2030, k njegovi uresničitvi pa bodo morale prispevati vse gospodarske panoge in politike, tudi cestni promet.

Promet je edini sektor, v katerem so se emisije toplogrednih plinov povečale. Emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa niso izjema. Predstavljajo skoraj 20 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU in so se od leta 1990 znatno povečale. Na kakovost zraka še vedno vplivajo promet in zastoji, zaradi česar vedno več mest uvaja nizko- in brezemisijska območja, v katerih je omejen lokalni dostop za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, nekatere države članice pa napovedujejo postopno opustitev prodaje avtomobilov z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Avtomobilska industrija je ključnega pomena za gospodarstvo EU in predstavlja več kot 7 % BDP EU. V proizvodnji, prodaji, vzdrževanju, gradnji ter prometu in prevoznih storitvah neposredno ali posredno zaposluje 14,6 milijona Evropejcev. EU spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v tej panogi. Naložbe avtomobilske panoge EU v raziskave in razvoj znašajo 60,9 milijarde EUR na leto.

V avtomobilski panogi poteka pomembna strukturna preobrazba, ki vključuje spremembe v čistih in digitalnih tehnologijah, zlasti prehod z motorjev z notranjim zgorevanjem na brezemisijske in nizkoemisijske tehnologije, pa tudi na vedno bolj povezana vozila. Cilj mora okrepiti avtomobilsko panogo, da ohrani in utrjuje vodilni položaj v tehnologijah prihodnosti, zlasti z vidika mednarodne konkurence.

Komisijina **strategija za trajnostno in pametno mobilnost**[6] obravnava širše izzive prehoda na brezemisijsko mobilnost ter določa načrt, s katerim bi se evropski promet zanesljivo usmeril na pravo pot k trajnostni in pametni prihodnosti.

Akcijski načrt, ki spremlja to strategijo, vključuje politike, katerih cilj je med drugim spodbujanje uporabe brezemisijskih vozil in z njimi povezane infrastrukture. Prehod na brezemisijska vozila bo preprečil onesnaževanje in izboljšal zdravje naših državljanov; to podpira tudi **prizadevanja za ničelno onesnaževanje** iz evropskega zelenega dogovora, kot je določeno v akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje[7].

Standardi za emisije CO_2 za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila so ključna gonila za zmanjšanje emisij CO_2 v tej panogi, kot je razvidno iz sporočila z naslovom „Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030“.

Splošni cilji tega predloga so prispevati k doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050 in so zato v skladu z evropskimi podnebnimi pravili, prispevati k doseganju vsaj 55-odstotnega neto zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990.

Predlog predstavlja **tri specifične cilje**. Prvi je prispevati k podnebnim ciljem za leti 2030 in 2050 z zmanjšanjem emisij CO_2 iz avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.

Ob upoštevanju dejstva, da učinek standardov za emisije CO_2 na zmanjšanje emisij zalog vozil ni takojšen, in ob upoštevanju dinamike obnove voznega parka je zgodnje ukrepanje pomembno za zagotovitev doseganja dolgoročnega cilja.

---

5 COM(2020) 562 final.

6 COM(2020) 789 final.

7 COM/2021/400 final, glej tudi v zvezi s tem Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo ter Direktivo (EU) 2016/2284 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka.

Drugi specifični cilj je **potrošnikom in državljanom** zagotoviti koristi od širše uvedbe brezemisijskih vozil. Glavne pričakovane koristi se ne nanašajo samo na izboljšanje kakovosti zraka, zlasti v mestih. Standardi emisijskih vrednosti CO_2 spodbujajo proizvajalce, da povečajo svojo ponudbo brezemisijskih vozil, s to povečano ponudbo pa imajo lahko potrošniki koristi zaradi cenovno ugodnejših modelov brezemisijskih vozil in znatnih prihrankov energije pri uporabi brezemisijskih vozil, kar pomeni, da se skupni stroški lastništva takih vozil zmanjšajo.

Tretji specifični cilj je spodbujati **inovacije na področju brezemisijskih tehnologij**, s čimer se krepi **vodilni položaj na tehnološkem področju** avtomobilske vrednostne verige in spodbuja zaposlovanje v EU. Čeprav je bila avtomobilska panoga uspešna pri razvoju in proizvodnji naprednih tehnologij vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem in njihovem trženju po vsem svetu, mora vse bolj usmerjati naložbe v brezemisijske tehnologije. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU tudi vodilni akter pri sedanjem svetovnem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Predlog je tehnološko nevtralen, spremljali pa ga bodo ukrepi za povečanje brezemisijskih goriv in infrastruktura za polnjenje.

Pričakuje se, da bosta posredni koristi **povečana energijska učinkovitost in zanesljivost oskrbe z energijo**.

- **Skladnost z veljavnimi določbami s področja politike**

Ta podnebni in energetski sveženj „Pripravljeni na 55“ je celovit korak pri pregledu zakonodaje Unije, da se uskladi z naraščajočimi podnebnimi ambicijami EU. Vse pobude v svežnju so tesno medsebojno povezane.

Ta zakonodajni predlog o standardih za emisije CO_2 za avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnjuje druge predloge, vključene v sveženj, in ohranja skladnost zlasti z naslednjimi ukrepi.

Standardi za emisije CO_2 z zagotavljanjem zmanjšanja emisij v cestnem prometu državam članicam pomagajo zlasti pri izpolnjevanju njihovih ciljev iz **uredbe o porazdelitvi prizadevanj (EU) 2018/842**[8]. Ker spodbujajo elektrifikacijo vozil, prispevajo k ciljem energijske učinkovitosti in z zagotavljanjem dopolnilne možnosti uporabe obnovljivih virov energije tudi k cilju v zvezi z obnovljivimi viri energije.

Jasno se dopolnjujeta med standardi za emisije CO_2 in trgovanjem z emisijami za stavbe in cestni promet. Standardi za emisije CO_2 obravnavajo dobavo vozil z najučinkovitejšo porabo goriva in brezemisijskih vozil ter določajo zahteve za proizvajalce vozil glede njihovega novega voznega parka. Razširitev trgovanja z emisijami se nanaša na porabo goriva v celotni zalogi vozil. To bi lahko povečalo povpraševanje po vozilih z učinkovitejšimi motorji in brezemisijskih vozilih, kar bi olajšalo doseganje ciljev proizvajalcev vozil glede učinkovitosti CO_2.

Standardi za emisije CO_2, ki omogočajo nova brezemisijska vozila na trgu, so tudi dopolnilni ukrep k **Direktivi o energiji iz obnovljivih virov (EU) 2018/2001**[9], s katero se bo razogljičila proizvodnja električne energije, ki se uporablja v električnih vozilih, in ki bo spodbudila uporabo goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv za vozila z motorji z notranjim zgorevanjem, ki so na zalogi.

---

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

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

Obstajajo tudi pomembne sinergije med standardi za emisije CO_2 in okrepljenim sistemom za trgovanje z emisijami[10] ter direktivo o energiji iz obnovljivih virov. Sistem za trgovanje z emisijami in direktiva o obnovljivih virih energije bosta spodbujala razogljičenje proizvodnje električne energije, tako da bodo brezemisijska vozila, katerih uporabo bodo spodbudili standardi za emisije CO_2, postopno prehajala na pogon iz obnovljivih virov energije, kar bo omogočilo popolno razogljičenje emisij „od izvora do vozila“.

Nazadnje, čeprav standardi za emisije CO_2 zagotavljajo ponudbo brezemisijskih vozil, je **Direktiva 2014/94/EU o infrastrukturi za alternativna goriva[11]**, ki spodbuja postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, nujen dopolnilni instrument za odpravljanje tržnih ovir pri vzpostavitvi infrastrukture. To pa spodbuja tudi uredba o porazdelitvi prizadevanj, ki prav tako države članice spodbuja k ukrepanju v njihovih sektorjih cestnega prometa.

Kombinacija obdavčitve energije, naložb v polnilno in oskrbovalno infrastrukturo, novih cen ogljika in posodobljenih standardov za CO_2 vodi k uravnoteženemu in stroškovno učinkovitemu pristopu za zmanjšanje emisij iz cestnega prometa, odpravljanju ovir in napak ter zagotavljanju naložb brezemisijske tehnologije.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlogi v svežnju „Pripravljeni na 55“ so skladni z vsemi ukrepi in politikami EU ter EU pomagajo doseči okrepljen cilj do leta 2030 in uspešen in pravičen prehod na podnebno nevtralnost do leta 2050, kot je navedla Komisija v sporočilu o evropskem zelenem dogovoru.

Sveženj „Pripravljeni na 55“, instrument Next Generation EU in večletni finančni okvir za obdobje 2021–2027 bodo pomagali doseči dvojni zeleni in digitalni prehod, h kateremu stremi Evropa. Kombinacija teh politik bo obravnavala gospodarsko krizo in pospešila prehod k čistemu in trajnostnemu gospodarstvu, ter povezala podnebne ukrepe in gospodarsko rast. Pobude v svežnju so skladne tudi s politikami Unije o čistem in krožnem gospodarstvu, trajnostni in pametni mobilnosti ter z akcijskim načrtom za ničelno onesnaževanje. Če ne bodo sprejeti ambiciozni ukrepi za dosego brezemisijskega cestnega prometa, bi morali druge gospodarske panoge več prispevati k splošnim ciljem EU zmanjšanja emisij.

Kot je napovedano v sporočilu z naslovom **„Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope“**[12] bo Komisija skupaj z javnimi organi, deležniki in socialnimi partnerji sodelovala v procesu soustvarjanja, da bi opredelila poti zelenega in digitalnega prehoda, ki bodo podprle širitev proizvodnje brezemisijskih vozil, hitro vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva ter posledično preusposabljanje in dodatno usposabljanje delavcev.

Ta pobuda je skladna tudi s politiko EU za raziskave in inovacije. Podpora razvoju brezemisijskih tehnologij je predvidena tudi znotraj okvirnega programa EU za raziskave in inovacije, zlasti prek partnerstev programa Obzorje Evropa.

Komisija poleg tega za krepitev skladnosti med politikami in v skladu z napovedmi v svojem sporočilu z naslovom **„Boljše pravno urejanje: združujemo moči za pripravo boljše zakonodaje“**[13], izboljšuje svoje smernice za boljše pravno urejanje, da bi zagotovila

[10] Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES.

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

[12] COM(2020) 350 final.

[13] COM(2021) 219 final.

skladnost vseh svojih pobud z načelom, „da se ne škoduje bistveno“ in s tem izpolnila obveznosti iz evropskih podnebnih pravil.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Evropska unija v skladu s členom 191 in členom 192(1) PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanje, varstvo in izboljšanje kakovosti okolja; spodbujanju ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam. Na podlagi člena 192 PDEU je Unija že sprejela politike za obravnavanje emisij CO_2 iz avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil z uredbama (ES) 443/2009 in (EU) 510/2011, ki sta bili razveljavljeni in nadomeščeni z Uredbo (EU) 2019/631, v veljavi od 1. januarja 2020.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ki je ni mogoče rešiti samo na nacionalni ali lokalni ravni. Podnebne ukrepe je treba usklajevati na evropski ravni in, kjer je to mogoče, tudi na svetovni ravni. Ukrepi EU so utemeljeni na podlagi subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Evropska unija si od leta 1992 prizadeva za razvoj skupnih rešitev in spodbujanje globalnega ukrepanja v boju proti podnebnim spremembam. Ukrepanje na ravni EU bo tako omogočilo stroškovno učinkovito uresničevanje ciljev zmanjšanja emisij do leta 2030 in dolgoročne cilje zmanjševanja emisij ob hkratnem zagotavljanju pravičnosti in okoljske celovitosti. Pristojnosti EU na področju podnebnih sprememb potrjujejo in natančno opredeljujejo členi od 191 do 193 PDEU.

Glede na cilj zmanjšanja emisij do leta 2030 in glede na cilj podnebne nevtralnosti, ki naj bi bil dosežen do leta 2050, so potrebni trdnejši ukrepi EU, da se zagotovi dovolj visok prispevek sektorja cestnega prometa.

Čeprav lahko pobude na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ustvarijo sinergije, same po sebi ne bodo dovolj. Neobstoj usklajenega delovanja EU s krepitvijo standardov za emisije CO_2 bi povzročil tveganje razdrobljenosti trga zaradi raznolikosti nacionalnih shem, različnih ravni zastavljenih ciljev in parametrov zasnove. Posamezne države članice bi tudi same predstavljale premajhen trg za dosego enake ravni rezultatov, zato je za spodbujanje sprememb na ravni industrije in ustvarjanje ekonomije obsega potreben pristop, sprejet v celotni EU.

• Sorazmernost

Ta predlog je v skladu z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno za dosego ciljev Unije glede zmanjševanja emisij toplogrednih plinov na stroškovno učinkovit način, hkrati pa zagotavlja pravičnost in okoljsko celovitost.

Podnebna pravila, ki sta jih sprejela Evropski parlament in Svet, so podprla splošno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu in domačih emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990 do leta 2030 in podnebno nevtralnost do leta 2050. Ta predlog zajema pomemben delež teh emisij toplogrednih plinov in se izogiba potrebi po bolj ambicioznem zmanjšanju emisij v drugih sektorjih, kjer je razogljičenje zahtevnejše. Za dosego tega cilja spreminja obstoječe standarde za emisije CO_2 za avtomobile in lahka gospodarska vozila.

• Izbira instrumenta

Predlog določa spremembo Uredbe (EU) 2019/631, zato je uredba edini ustrezen pravni instrument. Ker je bila Uredba (EU) 2019/631 nedavno prenovljena in ker se predlagane spremembe nanašajo le na omejeno število določb, ponovna prenova in/ali zamenjava obstoječe uredbe nista primerni.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje

Za večino elementov uredbe ostajajo veljavne zaključne ugotovitve ocenjevalne študije[14] za leto 2015, razvidne iz ocene učinka[15] za leto 2017. Nekatere nove obveznosti, ki so bile uvedene v Uredbi (EU) 2019/631, niso bile ocenjene, pri čemer je treba upoštevati, da se še ne uporabljajo ali pa še niso v celoti izpolnjene. To se nanaša zlasti na nove cilje za celotni vozni park EU za leti 2025 in 2030 ter na mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila. Vendar je potrebna revizija, da se uredba uskladi z ambicijami evropskega zelenega dogovora, okrepljenimi cilji zmanjšanja emisij iz evropskih podnebnih pravil in nedavnim razvojem trga. Te spremembe so bile predmet ocene učinka.

• Posvetovanja z deležniki

Komisija je, da bi zbrala dokaze in zagotovila večjo preglednost, od 13. novembra 2020 do 5. februarja 2021 za vsak posamezni predlog organizirala javno posvetovanje. Podroben povzetek in rezultati javnega posvetovanja so predstavljeni v Prilogi 2 k oceni učinka tega predloga.

Poleg tega je bila začetna ocena učinka objavljena 29. oktobra 2020 za obdobje štirih tednov.

Natančneje, Komisija je za namene tega predloga od naslednjih deležnikov zahtevala povratne informacije:

- države članice (nacionalni, regionalni organi);
- proizvajalci vozil;
- dobavitelji sestavnih delov in materialov;
- dobavitelji energije;
- Kupci vozil (zasebni, poslovni, podjetja za upravljanje voznih parkov);
- združenja voznikov;
- nevladne organizacije na področju okolja in prometa ter potrošniške nevladne organizacije;
- socialni partnerji;

Poleg javnega posvetovanja in povratnih informacij o začetni oceni učinka so se povratne informacije zahtevale tudi na naslednji način:

- s srečanji z zadevnimi panožnimi združenji, ki predstavljajo proizvajalce vozil, dobavitelje sestavnih delov in materialov ter dobavitelje energije;
- z dvostranskimi srečanji z organi držav članic, proizvajalci vozil, dobavitelji, socialnimi partnerji in nevladnimi organizacijami;

---

14 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

15 SWD(2017) 650 final.

- z dokumenti o stališčih, ki jih predložijo deležniki ali organi držav članic.

Glavne rezultate je mogoče povzeti na naslednji način:

Večina sodelujočih iz industrije, javnih organov in drugih deležnikov je podprla cilj „zmanjšati emisije CO_2 iz avtomobilov in kombiniranih vozil, da bi do let 2030 in 2050 dosegli 55-odstotni cilj podnebne nevtralnosti“, medtem ko so imeli državljani o tem različna mnenja. Največ podpore je prejel cilj „krepitev konkurenčnosti, vodilnega položaja v industriji in inovacij ter spodbujanje zaposlovanja v avtomobilski vrednostni verigi EU“ ter „zmanjšanje skupnih stroškov lastništva za potrošnike“.

V zvezi s ciljnimi ravnmi je posvetovanje odražalo različna mnenja glede strogih prihodnjih ciljev, pri čemer je industrija pokazala določeno mero podpore strožjim ciljem od leta 2030 dalje, nevladne organizacije strožjim ciljem od leta 2025 dalje, javni organi na splošno podpirajo strožje cilje, medtem ko so imeli državljani različna mnenja. Kar zadeva časovno obdobje ciljev, je industrija podpirala določanje ciljev vsakih pet let, medtem ko so drugi deležniki o tem imeli različna mnenja. Cene vozil, omejen doseg vozila in razpoložljivost infrastrukture so se šteli za še posebej pomembne ovire za uveljavljanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trgu. Odgovori v zvezi s potrebo po podpori mehanizmu spodbud in vrstam vozil so bili različni. Glede možne vzpostavitve mehanizma za obračunavanje goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv pri doseganju cilja CO_2 je posvetovanje odražalo različna mnenja.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Za kvantitativno oceno gospodarskih, družbenih in okoljskih učinkov je ocena učinka temeljila na vrsti scenarijev, razvitih za model PRIMES. Ta analiza je bila dopolnjena z uporabo drugih orodij za modeliranje, kot so GEM-E3 in E3ME ter model DIONE Skupnega raziskovalnega središča.

Podatki o spremljanju emisij toplogrednih plinov in drugih značilnostih novega voznega parka lahkih tovornih vozil so bili pridobljeni iz letnih podatkov o spremljanju, ki so jih sporočile države članice in jih je zbrala Evropska agencija za okolje (EEA) v skladu z Uredbo (EU) 2019/631.

Več informacij je bilo zbranih s pogodbami o izvajanju storitev, ki so jih po naročilu opravili zunanji izvajalci.

- **Ocena učinka**

Ocene učinka za različne pobude zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“ temeljijo na integriranih scenarijih modeliranja, ki odražajo medsebojno vplivanje različnih instrumentov politike o gospodarskih subjektih, da se zagotovijo dopolnjevanje, doslednost in učinkovitost pri doseganju podnebnih ciljev za leti 2030 in 2050.

Ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, dopolnjuje analizo, izvedeno v ocenah učinka za leto 2020, ki so podpirale načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030[16]. To je bila analitična podlaga za določitev cilja vsaj 55-odstotnega neto zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Poleg tega je ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, pripravljena in oblikovana skladno z veljavnimi smernicami za boljše pravno urejanje in 19. aprila 2021 je odbor za oceno učinka podal pozitivno mnenje.

Izboljšave, ki jih je predlagal Odbor, so bile vključene v končno različico. Gre za naslednje:

[16] SWD(2020) 176 final.

- pojasnitev razlogov za revizijo obstoječe Uredbe (EU) 2019/631 ter skladnost in sorazmernost v zvezi z drugimi povezanimi zakonodajnimi pobudami;
- nadaljnja predstavitev izvedljivosti cilja zmanjšanja na visoki ravni in pojasnitev kompromisov med tremi možnimi cilji;
- predložene so bile dodatne informacije o učinkih prednostnih možnosti v zvezi s konkurenčnostjo, inovacijami in nemotenim prehodom panoge;
- vključitev mnenj deležnikov v analizo.

Možnosti politike

V oceni učinka so bile analizirane možnosti politike, razvrščene v tri teme, ki obravnavajo ugotovljene težave in dosegajo cilje politike.

(1) Cilji emisij CO_2 za osebna in kombinirana vozila (ravni, časovno obdobje, načini);

Kar zadeva ciljne ravni, obravnavane možnosti zajemajo tri scenarije do leta 2040, kar tudi odraža, da je cilj doseči 90-odstotno zmanjšanje emisij v cestnem prometu do leta 2050, ob upoštevanju, da so avtomobili na cesti v povprečju od 10 do 15 let.

Kot prispevek k splošnemu povečanju ravni ambicij do leta 2030 in cilju podnebne nevtralnosti do leta 2050 je prednostna možnost, da se od leta 2030 znatno okrepijo cilji CO_2 za celotni park EU za osebna in lahka gospodarska vozila. To bo zagotovilo potrebno usmeritev za pospešitev dobave brezemisijskih vozil na trg, prineslo koristi za uporabnike vozil ter spodbudilo inovacije in vodilni tehnološki položaj, hkrati pa omejilo povečanje stroškov za proizvajalce.

Kar zadeva časovno obdobje za zaostrovanje ciljev, je prednostna možnost ohraniti regulativni pristop določanja ciljev z zmanjšanjem v 5-letnih korakih in ne pogosteje, da se proizvajalcem zagotovi zadostna prožnost pri upravljanju tega prehoda. Zato je za upoštevanje razvojnih ciklov v avtomobilski panogi primerno ohraniti ciljne ravni, določene za leto 2025.

Morebitni prihodki od premij za presežne emisije bi ostali del splošnega proračuna EU. Druge preučene možnosti bi znatno povečale upravno breme, ne da bi neposredno koristile avtomobilski panogi pri njenem prehodu.

Možnost, da se manjšim proizvajalcem s sedežem v EU in zunaj nje (tj. tistim, ki so odgovorni za med 1 000 in 10 000 novih registracij avtomobilov ali 1 000 in 22 000 novih registracij kombiniranih vozil odobri cilj glede odstopanja, bi se odpravila od leta 2030 dalje, s čimer bi se izboljšali učinkovitost in doslednost zakonodaje. Izbira datuma daje zadevnim proizvajalcem čas za načrtovanje in prilagajanje novim regulativnim zahtevam ter je v skladu z datumom izvajanja okrepljenih ciljev. Proizvajalci, odgovorni za manj kot 1 000 registracij novih vozil v koledarskem letu, so še vedno izvzeti.

(2) posebne spodbude za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (ZLEV);

Glede mehanizma spodbud za ZLEV so bile obravnavane različne možnosti, tako glede vrste mehanizma kot glede vrste vozil, ki bi jih ta moral zajemati. Prednostna možnost je, da se od leta 2030 odpravi spodbujevalna shema ZLEV za avtomobile in lahka gospodarska vozila, saj bodo k sprejetju ZLEV na trgu vplivali strožji cilji CO_2, ki bodo veljali od tega datuma, zaradi česar bodo proizvajalci morali uvesti znatno večjo količino brezemisijskih vozil. S tem bi tudi poenostavili zakonodajo in se izognili tveganju, da bi bila njena učinkovitost ogrožena.

(3) mehanizem za upoštevanje potencialnega prispevka goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv za namene ocenjevanja skladnosti s cilji.

V zvezi s tem sta bili preučeni dve možnosti: korekcijski faktor zaradi ogljika ali shema trgovanja z dobropisi. Vendar prednostna možnost ni vključitev takega računovodskega mehanizma, saj bi to zameglilo odgovornosti različnih akterjev za dosego ciljev, ogrozilo učinkovitost in uspešnost zakonodaje ter povečalo upravno breme in zapletenost. Spodbujanje uporabe goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljičnih goriv bo opravljeno z revizijo direktive o energiji iz obnovljivih virov energije, sistema za trgovanje z emisijami in direktive o obdavčitvi energije.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Predlog je bil v skladu z zavezanostjo Komisije boljšemu pravnemu urejanju pripravljen vključujoče, na podlagi preglednosti in stalnega vključevanja deležnikov.

Predlog v primerjavi s sedanjo uredbo naj ne bi povečal upravnih stroškov, ki jih povzroča zakonodaja. Poleg tega ne povečuje zapletenosti pravnega okvira.

Predlaga se, da se od leta 2030 črtata dve obstoječi določbi, in sicer mehanizem spodbud ZLEV „bonus“ in razveljavitev „majhnega obsega“, kar bi moralo prispevati k poenostavitvi zakonodaje. Hkrati bo regulativni sistem še naprej zagotavljal prožnosti, namenjene zmanjšanju stroškov glede skladnosti za proizvajalce.

Glede režima spremljanja skladnosti ali ravni premije za presežne emisije ni predlaganih sprememb. Zato predlog ne bo povečal niti upravnih stroškov proizvajalcev in pristojnih nacionalnih organov niti stroškov izvajanja za Komisijo.

- **Temeljne pravice**

V predlogu se spoštujejo temeljne pravice in upoštevajo načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah[17]. Zlasti prispeva k cilju zagotavljanja visoke ravni varstva okolja v skladu z načelom trajnostnega razvoja iz člena 37 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Zbiranje, poročanje in obdelava različnih naborov podatkov so bistveni elementi izvajanja in izvrševanja skladnosti s standardi emisijskih vrednosti CO_2, ki so v tem predlogu razširjeni ali prilagojeni. Ti nabori podatkov vključujejo podatke, potrebne za zagotavljanje skladnosti s cilji, podatke za preverjanje emisij CO_2 iz vozil v uporabi in podatke za oceno reprezentativnosti postopka homologacije v primerjavi z dejanskimi emisijami CO_2. Glede na pomembne pravne učinke, povezane s temi nabori podatkov, so potrebna še precejšnja prizadevanja za zagotovitev njihove pravilnosti in popolnosti, za kar bi Komisija potrebovala več sredstev. Podrobna razčlenitev proračunskih posledic je vključena v računovodski izkaz.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Obstaja dobro vzpostavljen sistem za spremljanje izvajanja Uredbe (EU) 2019/631. Države članice Komisiji letno poročajo o emisijah CO_2 ter količini vseh na novo registriranih avtomobilov in kombiniranih vozil. Proizvajalci imajo možnost, da Komisijo obvestijo o napakah v teh začasnih podatkih. Poleg tega bodo proizvajalci in pristojni organi držav članic od leta 2022 Komisiji sporočali podatke o dejanski porabi goriva in energije za avtomobile in kombinirana vozila.

[17] UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

Komisija, ki ji pomaga Evropska agencija za okolje (EEA), vsako leto objavlja končne podatke o spremljanju iz preteklega koledarskega leta, vključno z uspešnostjo specifičnih emisij CO_2 za posamezne proizvajalce. Zakonodaja se bo še naprej zanašala na ta dobro uveljavljeni okvir spremljanja in skladnosti. Od leta 2022 bo Komisija s podporo EGP objavila tudi primerjavo med podatki o homologaciji in podatki o dejanskih emisijah CO_2.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1(1): Člen 1 – Predmet urejanja in cilji

V členu 1(5) so revidirani cilji CO_2 za celotni vozni park EU za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, ki se bodo uporabljali od leta 2030. Doda se nov odstavek 5a, ki določa cilje za celotni vozni park EU, ki se bodo uporabljali od leta 2035.

Za upoštevanje spremembe postopka homologacije, tj. iz novega evropskega voznega cikla (NEDC) v globalno usklajeni preizkusni postopek za lahka vozila (WLTP), so cilji za celotni vozni park EU izraženi kot odstotki zmanjšanj v primerjavi z izhodiščem za leto 2021. To izhodišče se določi na podlagi povprečja ciljev specifičnih emisij za leto 2021, pri čemer se v izogib neupravičenemu povečanju ravni izhodišča med globalno usklajenim preizkusnim postopkom za lahka vozila namesto vrednosti emisij, ki so jih navedli proizvajalci, izmerijo vrednosti emisij, uporabljene kot vložek za izračun. Komisija bo objavila izhodišče za leto 2021 najpozneje do 31. oktobra 2022.

Pobuda za brezemisijska in nizkoemisijska vozila iz odstavka 7 se črta od leta 2030 dalje. V ta namen je potrebna tudi prilagoditev datuma iz odstavka 6.

Člen 1(2): Sprememba člena 2 – Področje uporabe

Člen 2(1) se spremeni tako, da se sklici na Direktivo 2007/46/ES[18] (okvirna direktiva o homologaciji), ki je bila razveljavljena 1. septembra 2020, nadomestijo s sklici na okvirno uredbo o homologaciji (EU) 2018/858[19], ki velja od tega datuma.

Zaradi spremembe strukture med razveljavljeno direktivo in novo uredbo so potrebne spremembe, da se zagotovi natančnost pravnih sklicev.

Člen 1(3): Sprememba člena 3 – Opredelitev pojmov

V členu 3(1) se sprememba uskladi z opredelitvami homologacijske zakonodaje ter črta opredelitev odtisa in koristnega tovora, saj ta izraza nista več pomembna za izvajanje uredbe.

Člen 1(4): Sprememba člena 4 – Cilji specifičnih emisij

Členu 4(1) se doda pododstavek, ki uvaja zaščitni ukrep, s katerim se prepreči, da bi izračun ciljev specifične emisije proizvajalca pod določenimi pogoji povzročil negativni cilj. Če se to zgodi, je treba cilj specifičnih emisij določiti na 0 g CO_2/km.

Člen 1(5): Sprememba člena 7 – Spremljanje in sporočanje povprečnih emisij

Vstavi se nov odstavek 6a, ki Komisiji kot del preverjanja začasnih podatkov o spremljanju zagotavlja možnost, da od homologacijskih organov in proizvajalcev zahteva, da izdajo izjave o popravku v tistih primerih, ko homologacijske dokumentacije ali certifikata o skladnosti ni

[18] 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.

[19] Uredba (EU) 2018/858 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.

mogoče popraviti v skladu s homologacijsko zakonodajo, na primer kadar se napačni podatki nanašajo na homologacijo, ki ni več veljavna.

Odstavek 11, ki določa poročanje podatkov v zvezi z vozili kategorij M_2 in N_2, se črta, saj te kategorije vozil spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/956[20] o spremljanju emisij CO_2 in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih.

Člen 1(6): sprememba člena 10 – Odstopanje za nekatere proizvajalce

V členu 10(2) se črta možnost, da za proizvajalce, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 novih osebnih avtomobilov ali za 1 000 do 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil v koledarskem letu, velja odstopanje od ciljev specifičnih emisij od leta 2030 dalje. Proizvajalci, odgovorni za manj kot 1 000 registracij novih vozil v koledarskem letu, so še vedno izvzeti.

Člen 1(7): sprememba člena 13 – Preverjanje emisij CO_2 iz vozil v uporabi

V členu 13(3) se doda določba, na podlagi katere lahko Komisija od homologacijskega organa zahteva, da izda izjavo o popravku, če homologacijske dokumentacije ali certifikata o skladnosti ni mogoče popraviti v skladu z ustrezno homologacijsko zakonodajo, npr. zaradi poteka njihove veljavnosti.

Člen 1(8): sprememba člena 14 – Prilagoditev vrednosti M_0 in TM_0

V členu 14(2) je pravna podlaga popravljena, da se določi sprememba Priloge I, ki je skladna s sedanjo prakso, in nadomešča sedanje besedilo, v katerem je sklic na uredbo, ki dopolnjuje Uredbo (EU) 2019/631.

Člen 1(9): nov člen 14a – Poročilo o napredku

Doda se nov člen 14a, s katerim se določi obveznost Komisije, da poroča o napredku pri brezemisijski mobilnosti v cestnem prometu in oceni potrebo po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje prehoda.

Člen 1(10): sprememba člena 15 – Pregled in poročanje

V členu 15(1) je za leto 2026 predviden pregled Uredbe (EU) 2019/631, odstavki od (2) do (5), v katerih so navedeni številni elementi, ki jih je treba upoštevati pri sedanjem pregledu, pa se črtajo.

Doda se nov odstavek 9, da se zagotovi pravna podlaga za spreminjanje formul za izračun cilja specifičnih emisij v Prilogi I, del B, kjer je to potrebno zaradi upoštevanja posebnega postopka, ki velja za lahka gospodarska vozila, homologirana v več fazah. To se namreč nanaša na veljavni postopek, kadar vozilo proizvaja več kot en proizvajalec in je odgovornost za emisije CO_2 celotnega vozila pripisana proizvajalcu osnovnega vozila. Da bi proizvajalcu zagotovili gotovost pri načrtovanju, se uporablja poseben postopek za določitev emisij CO_2 in mase takšnih večstopenjskih lahkih gospodarskih vozil. Na Komisijo se prenese pooblastilo za določitev postopka za večstopenjsko izdelana vozila, in če bo ta postopek revidiran, bo morda treba prilagoditi tudi formule za izračun ciljev specifičnih emisij.

Člen 1(11): sprememba člena 17 – Izvajanje prenosa pooblastila

Členu 17(2), (3) in (6) se doda sklic na novi člen 15(9).

Člen 1(12): spremembe Priloge I

Priloga I, del A, ki se nanaša na osebne avtomobile, se spremeni tako, da odraža spremembe člena 1. To vključuje prilagoditev formul za izračun ciljev za celotni vozni park EU do

[20] Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO_2 in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih.

leta 2030 in določitev formul za leto 2035 ter letne cilje za specifične emisije za posameznega proizvajalca in črtanje uporabe faktorja brezemisijskih ter nizkoemisijskih vozil (ZLEV) od leta 2030 dalje.

Priloga I, del B, ki se nanaša na lahka gospodarska vozila, je spremenjen na podoben način kot del A z dodatno prilagoditvijo formul za določitev vrednosti naklona, potrebnih za izračun letnih ciljev za specifične emisije. Ta prilagoditev je namenjena zagotovitvi pravične porazdelitve bremena zmanjšanja med proizvajalci lažjih lahkih gospodarskih vozil in proizvajalci težjih vozil v tej kategoriji.

2021/0197 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 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[21],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[22],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016. Njegove pogodbenice 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.

(2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019[23]. 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 EU do leta 2050, in 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 poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljank pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot

---

21 UL C , , str. .

22 UL C , , str. .

23 Sporočilo Komisije – Evropski zeleni dogovor, COM(2019) 640 final z dne 11. decembra 2019.

so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

(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 % pod ravnjo iz leta 1990.

(5) V Uredbi (EU) [-] Evropskega parlamenta in Sveta[24] je Unija v zakonodaji določila cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050. Ta uredba določa tudi zavezujočo nacionalno zavezo Unije za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990, do leta 2030.

(6) Vse gospodarske panoge naj bi prispevali k doseganju tega zmanjšanja emisij.

(7) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za dosego splošnega cilja Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov.

(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta[25] za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen scenarij 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, kjer je razogljičenje zahtevnejše.

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO_2 bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotovili, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU tudi vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO_2 so pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za doseganje cilja celotnega brezemisijskega voznega parka 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 pri prehodu.

(10) V zvezi s tem bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO_2 tako za nove osebne avtomobile kot za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki daje močan znak za pospešitev uvajanja

---

[24] Uredba (EU) […/…] z dne […] 2021 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) [UL L, …/… .].

[25] Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 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).

brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način.

(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO_2 mora spremljati evropska strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo širitev proizvodnje brezemisijskih vozil in s tem povezanih tehnologij, pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti. Po potrebi bi bilo treba na ravni EU in držav članic preučiti finančno podporo za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči. Spremenjena pravila o energetski in okoljski državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljičiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije.

(12) Nova posodobljena industrijska strategija[26] predvideva soustvarjanje zelenih in digitalnih scenarijev za prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru je treba razviti scenarij za prehod, da bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa bi moral temeljiti na programu znanj in spretnosti za Evropo s pobudami, 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 je treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijskih vozil. Napredek, dosežen pri tem celovitem scenariju prehoda za ekosistem mobilnosti, je treba spremljati vsaki dve leti kot del poročila o napredku, ki ga bo predložila Komisija in med drugim analizirala napredek pri uvajanju brezemisijskih vozil, razvoj njihovih cen, uvedbo alternativnih goriv in postavitev infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo, dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti. Poročilo o napredku bo temeljilo 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.

(13) Te cilje za celotni vozni park EU je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v Direktivi 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta[27].

---

[26] Sporočilo Komisije – Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 final z dne 5. maja 2021.

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

(14) Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijska vozila, zato je primerno, da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v petletnih korakih.

(15) 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 (ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/631. Zato bi bilo treba od leta 2030 opustiti mehanizem spodbud ZLEV. Pred tem datumom in torej v tem desetletju bo mehanizem spodbud za ZLEV še naprej podpiral uvedbo vozil z emisijami od 0 do 50 g CO_2/km, vključno z akumulatorskimi električnimi vozili, električnimi vozili s pogonom na gorivne celice, ki uporabljajo vodik, in priključnimi hibridnimi električnimi vozili. Po tem datumu se priključna hibridna električna vozila še naprej upoštevajo v ciljih celotnega voznega parka, ki jih morajo proizvajalci vozil doseči.

(16) Izvajanje standardov za emisije CO_2 je močno povezano s homologacijsko zakonodajo. Po razveljavitvi in nadomestitvi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta[28] 1. septembra 2020 z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta[29] je primerno, da se zagotovi doslednost med obema naboroma instrumentov za nadaljnjo uskladitev opredelitve pojmov in posodobitev sklicev v Uredbi (EU) 2019/631 na okvirno homologacijsko zakonodajo.

(17) Prizadevanja za zmanjšanje emisij, potrebna za dosego 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, se je treba izogniti temu, da bi cilj specifičnih emisij zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU za proizvajalca postal negativen. Zato je treba pojasniti, da je treba ob takšnem rezultatu cilj emisij določiti na 0 g CO_2/km.

(18) Da bi zagotovili pravično porazdelitev prizadevanj za zmanjšanje emisij, je treba dve krivulji mejnih vrednosti za lažja in težja lahka gospodarska vozila prilagoditi tako, da odsevata okrepljene cilje zmanjšanja CO_2.

(19) Vrednosti, uporabljene za izračun specifičnih ciljev emisij in povprečne specifične emisije proizvajalca, temeljijo na podatkih, zabeleženih v homologacijski dokumentaciji in v certifikatih o skladnosti zadevnih vozil. Za zagotovitev učinkovitosti standardov za emisije CO_2 je bistveno, da so podatki, uporabljeni za te namene, pravilni. Če pa so v podatkih ugotovljene napake, lahko na podlagi homologacijske zakonodaje 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 izda izjavo o popravku, na podlagi katere je mogoče popraviti vrednosti, uporabljene za določanje učinkovitosti proizvajalca pri doseganju njegovih ciljev.

---

[28] 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 (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

[29] 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).

(20) Poročanje o podatkih o vozilih kategorij M_2 (avtobusi) in N_2 (srednje veliki tovornjaki) spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta[30], zato je primerno to zahtevo črtati iz Uredbe (EU) 2019/631.

(21) Zaradi povečanja globalnih ciljev 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 leta 2030 dalje.

(22) Da bi zagotovili pravno jasnost in skladnost s sedanjo prakso, je primerno pojasniti, da je treba vrednosti M_0 in TM_0 prilagoditi s spremembami Priloge I k Uredbi (EU) 2019/631 namesto z aktom, ki dopolnjuje navedeno uredbo.

(23) Napredek, dosežen v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, je treba pregledati leta 2026. Pri tem pregledu je treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava dvoletno poročilo.

(24) 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.

(25) Da bi zagotovili, da se lahko izračun ciljev specifičnih emisij za proizvajalce, odgovorne za emisije CO_2 večstopenjskih lahkih gospodarskih vozil, prilagodi tako, da se upoštevajo spremembe v postopku za določanje emisij CO_2 in mase takih vozil, je treba za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenesti pooblastilo na Komisijo, da po potrebi spremeni formule za izračun iz Priloge I, del B, k Uredbi (EU) 2019/631. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(26) Uredbo (EU) 2019/631 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) 2019/631 se spremeni:

(1) člen 1 se spremeni:

(a) odstavek 5 se spremeni:

[30] Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO_2 in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

(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:

„5 a. 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) v odstavku 6 se besedilo „od 1. januarja 2025“ nadomesti z besedilom „od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029,“;

(d) odstavek 7 se črta;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(a) 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“,

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

„(b) kategorije N_1, kakor so opredeljena v členu 4(1), točka (b)(i) Uredbe (EU) 2018/858 in ki spada 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 samo 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:

„Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz Uredbe (EU) št. 2018/858. Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:“,

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

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

„Za namene točke (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:

„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 popravljeni podatki. Izjava o popravku se predloži Komisiji, popravljeni podatki pa se uporabijo za spremembo začasnih izračunov v skladu z odstavkom 4.“

(b) odstavek 11 se črta;

(6) v členu 10(2) se prvi stavek nadomesti z naslednjim besedilom:

„Lahko se odobri odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta 2029, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;

(7) v členu 13(3) se doda naslednji drugi stavek:

„Če 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.“;

(8) v členu 14(2) se besedilo „dopolnitev te uredbe, in sicer z določitvijo ukrepov iz odstavka 1“ nadomesti z besedilom „spremembo Priloge I, kot je določeno v odstavku 1“;

(9) vstavi se naslednji člen 14a:

„Člen 14 a

Poročilo o napredku

Do 31. decembra 2025 in nato vsaki dve leti Komisija poroča o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in ocenjuje potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, napredek pri doseganju ciljev za postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot to zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti, učinek na potrošnike, napredek v socialnem dialogu in vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost.“;

(10) člen 15 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija leta 2028 na podlagi dveh letnih poročanj pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe.“

(b) odstavki 2 do 5 se črtajo;

(c) doda se naslednji odstavek 9:

„9. Komisija je pooblaščena za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za spremembo formul iz Priloge I, del B, kadar so take spremembe potrebne za upoštevanje postopka za večstopenjska vozila kategorije N1, določenega v Prilogi III, del A.“;

(11) člen 17 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se besedilo „člena 15(8)“ nadomesti s „člena 15(8) in (9)“;

(b) v odstavku 3 se besedilo „člena 15(8)“ nadomesti s „člena 15(8) in (9)“;

(c) v odstavku 6 se besedilo „člena 15(8)“ nadomesti s „člena 15(8) in (9)“;

(12) 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 Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog Uredbe o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije.

1.2. Zadevna področja

Podnebni ukrepi

Razdelek 3 – Naravni viri in okolje

Naslov 9 – Okolje in podnebni ukrepi

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša:

☐ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa[31]

☑ Podaljšanje obstoječega ukrepa

☐ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilji tega predloga so prispevati k doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050 in za to v skladu z evropskimi podnebnimi pravili, prispevati k doseganju vsaj 55-odstotnega neto zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990.

Predlog je del podnebnega in energetskega svežnja 2030 „Pripravljeni na 55“ za dosego cilja EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2030 vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990 na nacionalni ravni na stroškovno učinkovit način in prispevati k omejitvi globalnega segrevanja. Sveženj prispeva k obveznosti Komisije, določeni v členu 3 podnebnih pravil, da pregleda zadevno zakonodajo Unije, da se omogoči doseganje zgoraj navedenega cilja.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilji tega predloga so:

1. prispevati k cilju zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov vsaj −55 % do leta 2030 in k doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050 s pregledom in določitvijo novih ciljev za celotni vozni park EU z namenom stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij CO_2 iz avtomobilov in kombiniranih vozil;

2. zagotoviti potrošnikom koristi od širše uvedbe brezemisijskih vozil z izboljšanjem kakovosti zraka, zlasti v mestih, in s prihranki energije, ki jih omogoča uporaba brezemisijskih vozil;

3. spodbujati inovacije na področju brezemisijskih tehnologij, s čimer se krepi vodilni položaj na tehnološkem področju avtomobilske vrednostne verige in spodbuja zaposlovanje v EU.

[31] Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Predlog bo zagotovil zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil, koristil potrošnikom zaradi kakovosti zraka in prihranka energije ter okrepil vodilni položaj na tehnološkem področju v avtomobilski vrednostni verigi EU. Pričakuje se, da bosta posredni koristi povečana energijska učinkovitost in zanesljivost oskrbe z energijo.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Opredeljeni so bili naslednji kazalniki:

1. povprečne emisije CO_2 iz voznega parka EU novih avtomobilov in kombiniranih vozil EU bodo vsako leto spremljane za posamezno vozilo, proizvajalca in državo članico;

2. vrzel med podatki o emisijah CO_2, določenimi pri homologaciji, in dejanskimi podatki o emisijah CO_2 bo spremljana z zbiranjem in objavljanjem podatkov o dejanski porabi goriva;

3. odstopanja med homologiranimi emisijami CO_2 in emisijami CO_2 iz vozil v prometu se bodo spremljala z vzpostavitvijo posebnega postopka preverjanja med uporabo in z zbiranjem podatkov o homologaciji;

4. emisije toplogrednih plinov iz avtomobilov in kombiniranih vozil se bodo spremljale z letnimi evidencami emisij toplogrednih plinov držav članic;

5. število in delež na novo registriranih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil se bosta spremljala z uporabo letnih podatkov o spremljanju, ki jih predložijo države članice;

6. stroški in učinkovitost tehnologij, ki se uporabljajo v vozilih za zmanjšanje emisij, se bodo spremljali na podlagi podatkov, ki jih bodo zbirali proizvajalci, dobavitelji in strokovnjaki;

7. raven inovacij bo merjena z novimi patenti evropskih proizvajalcev avtomobilov, povezanimi z brezemisijskimi tehnologijami prek javno dostopnih podatkovnih zbirk o patentih;

8. stopnja zaposlenosti v panogi se bo spremljala na podlagi javno dostopnih statističnih podatkov Eurostata za EU.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

Proizvajalci na novo registriranih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v Uniji morajo:

– izpolniti revidirane cilje glede emisij CO_2 za celotni vozni park;

– sporočati Komisiji podatke o dejanski porabi goriva, izmerjene s standardiziranimi napravami;

– opravljati preizkuse za preverjanje skladnosti v prometu in rezultate sporočati Komisiji.

Države članice Komisiji in Evropski agenciji za okolje letno poročajo o tehničnih podatkih o na novo registriranih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih.

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ki je ni mogoče rešiti samo na nacionalni ali lokalni ravni. Usklajevanje podnebnih ukrepov je treba izvajati na evropski ravni in ukrepi EU so upravičeni zaradi subsidiarnosti.

Čeprav lahko pobude na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ustvarijo sinergije, same po sebi ne bodo dovolj. Pomanjkanje usklajenega delovanja EU s krepitvijo standardov za emisije CO_2 bi pomenilo tveganje razdrobljenosti trga zaradi raznolikosti nacionalnih shem, različnih ravni zastavljenih ciljev in parametrov zasnove. Posamezne države članice bi tudi same predstavljale premajhen trg, da bi dosegle enako raven rezultatov, zato je za spodbujanje sprememb na ravni industrije in ustvarjanje ekonomije obsega potreben pristop po vsej EU.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Predlog temelji na obstoječi zakonodaji, ki je v zadnjem desetletju zagotavljala stalno zmanjšanje emisij CO_2 iz voznega parka EU novih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Ta predlog je združljiv s cilji instrumenta Next Generation EU in večletnega finančnega okvirja za obdobje 2021–2027, kar bo pomagalo doseči dvojni zeleni in digitalni prehod, h kateremu stremi Evropa. Kombinacija teh okvirov bo obravnavala gospodarsko krizo in pospešila prehod k čistemu in trajnostnemu gospodarstvu, ter povezala podnebne ukrepe in gospodarsko rast.

Ta podnebni in energetski sveženj „Pripravljeni na 55“ je celovit korak pri reviziji zakonodaje Unije, da se uskladi z naraščajočimi podnebnimi ambicijami EU, kot je določeno v evropskem zelenem dogovoru. Vse pobude v svežnju so tesno medsebojno povezane.

Ta zakonodajni predlog o standardih za emisije CO_2 za avtomobile in lahka gospodarska vozila je dopolnilen in ohranja skladnost s predlogi iz svežnja.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

n. r.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ **Časovno omejeno**

☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,

☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☑ **Časovno neomejeno**

☐ Izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2023 in 2025,

☐ ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani načini upravljanja[32]

☑ **Neposredno upravljanje** – Komisija:

☑ prek lastnih služb, vključno prek svojega osebja v delegacijah Unije,

☐ prek izvajalskih agencij.

☐ **Deljeno upravljanje** z državami članicami.

☐ **Posredno upravljanje**, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,

☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),

☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,

☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,

☐ subjektom javnega prava,

☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor ti subjekti zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,

☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščeni za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki zagotavljajo ustrezna finančna jamstva,

☐ osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.

Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.

Opombe

[32] Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Za spremljanje učinkovitosti predlaganih okrepljenih zahtev za zmanjšanje emisij CO_2 je potrebno obsežno zbiranje podatkov iz različnih virov, in sicer od držav članic, proizvajalcev avtomobilov in nacionalnih homologacijskih organov. Čeprav sta za upravljanje podatkov odgovorna Evropska agencija za okolje in Skupno raziskovalno središče, je za usklajevanje dejavnosti zbiranja podatkov, ki vključuje interakcijo s poročajočimi subjekti, odgovoren GD CLIMA. Naloge GD CLIMA vključujejo tudi analizo podatkov ter pripravo in izvajanje nadaljnjih ukrepov, vključno z naložitvijo denarnih kazni proizvajalcem na podlagi zbranih podatkov.

Zbirajo se ali bodo zbrani trije glavni nabori podatkov:

Države članice letno poročajo EGP o podatkih o registraciji novih vozil, vključno s tehničnimi informacijami. Ti podatki so podlaga za ugotavljanje skladnosti proizvajalcev z njihovimi specifičnimi cilji emisij in nalaganje kazni. Podatke preverijo proizvajalci, nato pa se potrdijo s sklepom Komisije.

Podatki o dejanski porabi goriva in/ali električne energije, ki so posneti na vozilu, se bodo EGP poročali letno od leta 2022, začenši s podatki proizvajalcev, leta 2025 pa jim bodo sledili podatki iz tehničnih pregledov, ki jih bodo zbirale države članice. Podatki bodo uporabljeni kot podlaga za oceno reprezentativnosti homologacije emisij CO_2 in lahko po potrebi privedejo do revizije ciljnih ravni emisij CO_2 ter homologacijske zakonodaje.

Skupno raziskovalno središče nenehno zbira podatke o homologacijskih preizkusih emisij za namene postopka preverjanja skladnosti med emisijami CO_2, določenimi v homologaciji, in emisijami vozil v prometu.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

Predlog ne izvaja finančnega programa, temveč oblikuje dolgoročno politiko. Načini upravljanja, mehanizmi za financiranje izvajanja, načini plačevanja in strategija kontrole v zvezi s stopnjami napake niso relevantni. Za izvajanje tega predloga bo potrebna prerazporeditev človeških virov znotraj Komisije. Vzpostavljeni so ustrezni postopki.

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

Ta predlog se ne nanaša na program za porabo sredstev.

Učinkovito spremljanje podatkov o registraciji vozil je bistveno za zagotovitev pravne varnosti pri izvajanju zakonodaje in za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev med različnimi proizvajalci.

Postopek zbiranja dejanskih podatkov in preverjanja v prometu bo zagotovil odkrivanje nepravilnosti v podatkih o registraciji vozila in pravočasno sprejemanje učinkovitih popravnih ukrepov, zagotovil pa bo tudi, da dolgoročna učinkovitost ciljev emisij CO_2 EU ne bo ogrožena.

Tveganje napačnih podatkov o registraciji vozil ali pozno poročanje držav članic in/ali proizvajalcev bi lahko povzročilo težave pri izvajanju standardov za emisije CO_2.

Tveganje povečanja vrzeli med dejanskimi emisijami CO_2 in porabo goriva ter tistimi vrednostmi, ki so določene v homologaciji, lahko ogrozi cilje emisij CO_2.

Tveganje, da emisije CO_2, ki so jih proizvajalci zabeležili v certifikatih o skladnosti, ki se uporabljajo za namene registracije, ne ustrezajo emisijam CO_2 vozil v prometu, lahko ogrozi cilje emisij CO_2.

Glavni sistemi notranjega nadzora vključujejo preverjanje sporočenih podatkov o registraciji, analizo razvoja dejanskih podatkov v primerjavi s podatki o registraciji ter odkrivanje odstopanj med emisijami CO_2, zabeleženimi v certifikatih o skladnosti, in emisijami iz vozil v prometu.

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

Ta pobuda ne prinaša pomembnih novih preverjanj/tveganj, ki ne bi bila zajeta v obstoječem okviru notranje kontrole. Niso predvideni posebni ukrepi, ki presegajo uporabo finančne uredbe.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Poleg uporabe finančne uredbe za preprečevanje goljufij in nepravilnosti se bodo okrepljene zahteve po zmanjšanju CO_2, predvidene v tem predlogu, pridružile boljšemu spremljanju in poročanju o različnih naborih podatkov, kot je opisano v točki 2.2.2.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

<u>Po vrstnem redu</u> razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	Številka	Dif./nedif. [33]	iz držav Efte[34]	iz držav kandidatk [35]	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
7	20 01 02 01	nedif.	NE	NE	NE	NE

Zahtevane nove proračunske vrstice: n. r.

[33] Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.
[34] Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.
[35] Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

☑ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.

☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	3	„naravni viri in okolje“

GD CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**SKUPAJ**
Odobritve za poslovanje								
09 02 03	obveznosti	(1)						
	plačila	(2)						
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov								
09 01 01 01		(3)						
Odobritve za GD CLIMA SKUPAJ	obveznosti	= 1 + 3						
	plačila	= 2 + 3						

Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)						
	plačila	(5)						
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)						
Odobritve iz RAZDELKA 3 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6						
	plačila	= 5 + 6						

Razdelek večletnega finančnega okvira	**7**	„Upravni odhodki“

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga (Priloga V k notranjim pravilom), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2023	2024	2025	2026	2027	**SKUPAJ**
GD CLIMA							
• Človeški viri		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
• Drugi upravni odhodki							
GD CLIMA **SKUPAJ**	odobritve	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira **SKUPAJ**	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2023	2024	2025	2026	2027	**SKUPAJ**
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira **SKUPAJ**	obveznosti	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
	plačila	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**SKUPAJ**	
	REALIZACIJE													
	Vrsta[36]	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1[37] …														
– realizacija														
– realizacija														
– realizacija														
Seštevek za specifični cilj št. 1														
SPECIFIČNI CILJ št. 2 …														
– realizacija														
Seštevek za specifični cilj št. 2														
SKUPAJ														

[36] Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest …).

[37] Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji …“.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☑ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto **2023**[38]	Leto **2024**	Leto **2025**	Leto **2026**	Leto **2027**	**SKUPAJ**
RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira						
Človeški viri	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
Drugi upravni odhodki						
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Odobritve zunaj RAZDELKA 7[39] **večletnega finančnega okvira**						
Človeški viri						
Drugi upravni odhodki						
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira						

SKUPAJ	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

[38] Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

[39] Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.4. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☑ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

		Leto **2023**	Leto **2024**	Leto **2025**	Leto **2026**	Leto **2027**
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)						
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)		2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegacije)						
01 01 01 01 (posredne raziskave)						
01 01 01 11 (neposredne raziskave)						
Druge proračunske vrstice (navedite)						
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)[40]						
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)						
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)						
XX 01 xx **yy zz** [41]	– na sedežu					
	– na delegacijah					
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)						
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)						
Druge proračunske vrstice (navedite)						
SKUPAJ		**2**	**2**	**2**	**2**	**2**

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	Dodatni uradnik AD bo od leta 2023 odgovoren za novo funkcijo, ki bo zagotavljala usklajevanje in spremljanje različnih zbiranj podatkov, ki so predvideni v Uredbi. Ta funkcija odraža zlasti potrebo po boljšem spremljanju razvoja dejanskih emisij CO_2 novih avtomobilov in kombiniranih vozil, da se zagotovi doseganje višjih ciljev zmanjšanja, ki so določeni v tem predlogu. Nova funkcija bo zagotovila učinkovito in dosledno podlago za izvajanje in izvrševanje standardov za emisije CO_2 ter za pripravo morebitnih novih ukrepov politike. Ta funkcija vključuje naslednje posebne naloge: • zagotavljanje splošnega usklajevanja različnih zbiranj podatkov, vključno z analizo podatkov in preverjanjem skladnosti med različnimi nabori podatkov; • spremljanje poročajočih subjektov (proizvajalcev, nacionalnih

[40] PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

[41] Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

	organov za poročanje podatkov in homologacijskih organov) ter povezovanje z EGP in Skupnim raziskovalnim središčem; • zagotavljanje učinkovitega poročanja proizvajalcev in držav članic o dejanskih podatkih o porabi goriva, vključno s spremljanjem in preverjanjem podatkov skupaj z EGP; • izvajanje analize dejanskih podatkov, zlasti v zvezi z razvojem vrzeli med dejanskimi emisijami in homologacijskimi emisijami, ter zagotavljanje podrobnih tehničnih informacij za prihodnje revizije standardov za emisije CO_2 in homologacijske zakonodaje; • priprava letnih sklepov Komisije o dejanskih podatkih; • priprava popravkov v zvezi s podatki o skladnosti s CO_2 (podatki o registraciji), kjer se odstopanja določijo na podlagi postopka preverjanja med prometom, vključno z zagotavljanjem učinkovitega zbiranja preizkusnih homologacijskih podatkov s Skupnim raziskovalnim središčem. Dodatni drugi uradnik AD bo moral prispevati k pripravi novega poročila o napredku v skladu s členom 14a o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti in k oceni potrebe po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje prehoda.
Zunanji sodelavci	n. r.

3.2.5. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- Predlog/pobuda:

☑ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Dodatni operativni odhodki niso predvideni. Vsekakor bodo morebitni odhodki nastali v okviru instrumenta LIFE.

☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice, ustrezne zneske in instrumente, ki naj bi bili uporabljeni.

☐ zahteva revizijo večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.6. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

☑ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;

☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2023	2024	2025	2026	2027	Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo						
Sofinancirane odobritve SKUPAJ						

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

☐ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.

☑ Predlog/pobuda ima naslednje finančne posledice:

☐ za lastna sredstva,

☑ za druge prihodke.

navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude[42]				
		2023	2024	2025	2026	2027
Člen 4 2 9						

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

n. r.

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

Pričakuje se, da bodo prihodki nastali zaradi premij za presežne emisije, ki jih plačajo proizvajalci, ki presežejo svoje letne cilje za specifične emisije, kar je treba še naprej obravnavati kot prihodek v splošnem proračunu EU. Način izračunavanja premij se zaradi predloga ni spremenil. Ravni prihodkov ni mogoče oceniti, dokler niso na voljo letni podatki o učinkovitosti proizvajalcev pri doseganju njihovih ciljev.

[42] Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.