EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO_2 iz novih lahkih gospodarskih vozil

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Splošno ozadje**

EU si je v zvezi z omejevanjem globalnih podnebnih sprememb zadala cilj, v skladu s katerim se lahko temperatura poveča za največ 2 ºC glede na predindustrijsko raven. Zato je treba največje vrednosti svetovnih emisij doseči do leta 2020, do leta 2050 pa se morajo v primerjavi z letom 1990 na svetovni ravni zmanjšati vsaj za 50 %. Evropski svet je ponovno potrdil cilj EU, da se v okviru zmanjšanj, ki jih morajo doseči razvite države kot celota, emisije do leta 2050 zmanjšajo za 80 do 95 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

S sedanjimi politikami bi se emisije toplogrednih plinov do leta 2050 zmanjšale le za približno 40 %. V *Načrtu za prehod na konkurenčno gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika do leta 2050*[1] je Komisija opredelila, kako stroškovno najučinkoviteje doseči cilj za leto 2050 glede zmanjšanja domačih emisij za 80 %. V skladu z načrtom morajo k temu prispevati vsi gospodarski sektorji, pri čemer mora glede na posamezen scenarij stopnja emisij iz prometa do leta 2030 znašati +20 do –9 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, do leta 2050 pa se mora zmanjšati za 54 % do 67 %[2].

Medtem ko se emisije iz drugih sektorjev na splošno zmanjšujejo, je cestni promet eden od redkih sektorjev, v katerih so se emisije hitro povečale: emisije iz cestnega prometa so se med letoma 1990 in 2008 povečale za 26 %. Leta 2008 so predstavljale približno 70 % vseh emisij CO_2 iz prometa[3]. Zato so te emisije drugi največji vir emisij toplogrednih plinov v EU, pri čemer prispevajo približno eno petino vseh emisij CO_2 v EU.

Komisija je marca 2011 sprejela *Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. V njem je določena prometna strategija, pri kateri je upoštevano, da je treba do leta 2050 emisije toplogrednih plinov iz prometa zmanjšati za 60 %.

- **Uredba**

Uredba (EU) št. 510/2011 vzpostavlja okvir za zmanjšanje emisij CO_2 pri novih dostavnih vozilih do leta 2020. Z Uredbo je predvideno dvostopenjsko ukrepanje. V prvem obdobju do leta 2017 so načini za izpolnjevanje ciljev že določeni. Cilj za drugo obdobje do leta 2020 lahko začne veljati šele po izvedbi nujnih načinov, ki bodo določeni pri pregledu. Komisija mora potrditi, da je cilj glede dostavnih vozil za leto 2020 izvedljiv. Ta cilj je bil določen v postopku soodločanja in pri pregledu ni ponovno obravnavan, razen kar zadeva njegovo potrditev.

Če načini ne bi bili določeni ali izvedeni, bi to negativno vplivalo na proizvajalce vozil in dobavitelje delov, ki jim je treba zagotoviti gotovost glede tehnologije in vozil, potrebnih za doseganje cilja.

---

1 COM/2011/0112 final.

2 Emisije iz mednarodnega pomorskega prometa so izključene.

3 Promet EU leta 2011 v številkah (*EU transport in figures 2011*), Evropska komisija.

Načini so vidiki izvajanja, ki vplivajo na to, kako so cilji emisij doseženi. Ključni načini v veljavni uredbi vključujejo krivuljo mejnih vrednosti, ki je opredeljena glede na kazalnik uporabnosti, in funkcijo, ki opisuje razmerje med kazalnikom uporabnosti in emisijami CO_2 (določitev oblike in naklona). Drugi načini zajemajo shemo premij za presežne emisije, ekološke inovacije, odstopanja, združevanje, postopno uvajanje ciljev in odobritev olajšav za omejeno obdobje.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

- *Zunanje strokovno mnenje*

Glavna analiza, na kateri temelji ta predlog, je bila opravljena v okviru zunanje študije[4] *Podlaga za spremembo Uredbe (EU) št. 510/2011 o emisijah CO_2 iz lahkih gospodarskih vozil*[5]. Vključuje oceno različnih načinov in njihovih stroškov. Splošni učinki cilja za leto 2020 so bili ocenjeni na podlagi modela PRIMES-TREMOVE.

- *Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi*

Formalno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je potekalo v obliki spletnega vprašalnika in srečanja z zainteresiranimi stranmi. Prispevki zainteresiranih strani so bili upoštevani pri oceni različnih možnosti urejanja emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil.

– Javno posvetovanje

Spletno javno posvetovanje je bilo opravljeno jeseni 2011. Na podlagi odgovorov je mogoče na splošno ugotoviti, da je ureditev emisij iz lahkih tovornih vozil pomembna, da jo je treba izvesti v skladu z dolgoročnimi cilji glede toplogrednih plinov, da mora temeljiti na povprečnih emisijah novih vozil in biti tehnološko nevtralna. Mnenja o učinkovitosti veljavne zakonodaje so se zelo razlikovala. Glavni razlog je verjetno dejstvo, da veliko udeležencev posvetovanja meni, da sedanja zakonodaja ni dovolj trdna. Udeleženci so ne glede na morebitne druge ukrepe odločno podprli določitev ciljev po letu 2020. Rezultati javnega posvetovanja so bili povzeti in objavljeni[6].

– Srečanje z zainteresiranimi stranmi

Srečanje z zainteresiranimi stranmi je potekalo 6. decembra 2011. Predložene so bile predhodne ugotovitve študije, predstavitve s srečanja in povzetek razprave pa so bili objavljeni[7]. Udeleženci predloženi analizi niso resneje nasprotovali; nevladne organizacije so navedle, da je treba zaradi stroškov, ki so nižji od pričakovanih, in emisij, ki so bistveno nižje od predvidenih, cilje zaostriti.

---

4 V skladu z okvirno pogodbo ENV.C.3/FRA/2009/0043 o emisijah vozil.
5 http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm.
6 http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.
7 http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

Ocena učinka

Pripravljena je bila skupna ocena učinka, na kateri temelji sedanji predlog in ustrezen predlog za spremembo Uredbe (ES) št. 443/2009. Za opredelitev možnosti politike je bil uporabljen širok pristop, ki zajema zakonodajna vprašanja, vprašanja v zvezi z izvajanjem in vprašanja, obravnavana v študijah, v katerih so analizirani možni pristopi za večjo učinkovitost zakonodaje. Analizirani so bili naslednji vidiki:

a) neukrepanje;

b) potrditev izvedljivosti cilja za leto 2020 glede dostavnih vozil;

c) načini za doseganje ciljev glede dostavnih vozil;

d) poenostavitev in zmanjšanje upravne obremenitve;

e) prilagoditev novemu preskusnemu ciklu;

f) oblika in strogost zakonodaje po letu 2020.

Na podlagi analize gospodarskih učinkov, vplivov na okolje in socialnih učinkov različnih načinov je bilo z oceno učinka ugotovljeno:

- cilj za leto 2020, ki je za dostavna vozila 147 g/km, je potrjen kot izvedljiv ob nižjih stroških;
- kot kazalnik uporabnosti je treba še naprej uporabljati maso; krivulja mejnih vrednosti mora biti še naprej linearna, njen naklon pa je treba določiti na 100 %;
- premija za presežne emisije mora še naprej znašati 95 EUR na g/km na vozilo;
- postopek za odobritev odstopanja je treba poenostaviti z uvedbo izključitve *de minimis*, ki se uporablja za najmanjše proizvajalce in velja za obveznost določitve cilja glede CO_2. Poleg tega je treba omogočiti večjo prilagodljivost glede datuma odobritve odstopanja za male proizvajalce.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

EU je na tem področju ukrepala že, ko je na podlagi poglavja o okolju iz Pogodbe sprejela Uredbo (EU) št. 510/2011. Tudi enotni trg je razlog za ukrepanje na ravni EU in ne na ravni držav članic, saj se tako zagotovijo skupne zahteve v celotni EU in kar najbolj zmanjšajo stroški proizvajalcev.

S sprejetjem predloga veljavna zakonodaja ne bo razveljavljena.

Povzetek predlaganega ukrepa

Predlog potrjuje izvedljivost povprečnega cilja, ki je 147 g CO_2/km za nova lahka gospodarska vozila in ga je treba doseči leta 2020. Predlagani so naslednji načini za doseganje cilja:

– kot kazalnik uporabnosti se še naprej uporablja masa vozila, pripravljenega za vožnjo;

– krivulja mejnih vrednosti je še vedno linearna s 100-odstotnim naklonom v primerjavi z osnovnimi vozili;

– za proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 500 registracij novih lahkih gospodarskih vozil na leto, obveznost izpolnitve cilja specifičnih emisij ne velja;

– večja prilagodljivost v zvezi s časovnim okvirom za odločitve o odobritvi odstopanja za male proizvajalce;

– ko se izvaja revidirani preskusni postopek, se ekološke inovacije ohranijo;

– premija za presežne emisije še naprej znaša 95 EUR na g/km na vozilo.

Ker elementi regulativne ureditve, ki se bo uporabljala po letu 2020, pozitivno vplivajo na industrijo, predlog določa, da se najpozneje do 31. decembra 2014 izvede dodatni pregled.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne zahteva dodatnih finančnih sredstev.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI

- Klavzula ponovnega pregleda/revizijska klavzula/samoderogacijska klavzula

Predlog vsebuje klavzulo ponovnega pregleda.

- Evropski gospodarski prostor

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

2012/0191 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO_2 iz novih lahkih gospodarskih vozil

(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 ([8]),

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([9]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Člen 13(1) Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO_2 iz lahkih tovornih vozil[10] določa, da mora Komisija po potrditvi izvedljivosti pregledati načine za dosego cilja 147 g/km do leta 2020, vključno s formulami iz Priloge I in odstopanji iz člena 11. Predlog za spremembo uredbe bi moral biti čim nevtralnejši z vidika konkurence, socialno pravičen in trajnosten.

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 147 g CO_2/km emisije CO_2 še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil[11] ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami.

---

[8] UL C , , str. .
[9] UL C , , str. .
[10] UL L 145, 31.5.2011, str. 1.
[11] UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

(3) Glede na tehnično analizo, ki je bila opravljena za oceno učinka, so na voljo tehnologije za doseganje cilja 147 g CO_2/km, pri čemer je mogoče zahtevana znižanja doseči z nižjimi stroški, kot so bili ocenjeni v predhodni analizi, opravljeni pred sprejetjem Uredbe (EU) št. 510/2011. Poleg tega se je razlika med sedanjimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO_2 iz novih lahkih gospodarskih vozil in ciljem zmanjšala. Zato je izvedljivost cilja 147 g CO_2/km, ki ga je treba doseči do leta 2020, potrjena.

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi zmanjšanja emisij CO_2 iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 500 novih lahkih gospodarskih vozil na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

(5) Postopek za odobritev odstopanja malim proizvajalcem se poenostavi, da se omogoči večja prilagodljivost v zvezi s časovnim okvirom za vlogo za odstopanje, ki jo vložijo proizvajalci, in odločitev Komisije o odobritvi.

(6) Okvirno je treba določiti, kako bi bilo treba to uredbo spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Takšne okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO_2 za avtomobile. Zato je primerno, da se ti vidiki pregledajo, da Komisija pripravi poročilo in da se po potrebi pripravijo predlogi za cilje po letu 2020.

(7) Člen 13(3) določa, da mora Komisija objaviti poročilo o razpoložljivosti podatkov o odtisih in koristnem tovoru ter njihovi uporabi kot kazalnikih uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ker so ti podatki na voljo in je bila možnost njihove uporabe obravnavana v oceni učinka, je ugotovljeno, da je stroškovno učinkoviteje, če se kot kazalnik uporabnosti za cilj za leto 2020 za lahka gospodarska vozila ohrani masa vozila, pripravljenega za vožnjo.

(8) Ohraniti bi bilo treba pristop, v skladu s katerim se cilj določi na podlagi linearnega razmerja med uporabnostjo lahkega gospodarskega vozila in njegovimi ciljnimi emisijami CO_2 po formulah iz Priloge I, ker se lahko tako ohranita raznolikost na trgu lahkih gospodarskih vozil in zmožnost proizvajalcev, da izpolnijo različne potrebe potrošnikov, ter tako prepreči kakršno koli neupravičeno izkrivljanje konkurence. Vendar bi bilo treba ta pristop posodobiti, da se upoštevajo najnovejši razpoložljivi podatki o registracijah novih lahkih gospodarskih vozil.

(9) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je obravnavana v oceni učinka, pri čemer je na podlagi navedene ocene ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso.

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO_2. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila

znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to so v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 443/2009 določene mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. Ko bodo preskusni postopki spremenjeni, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

(11) Uredbo (EU) št. 510/2011 je zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 510/2011 se spremeni:

(1) V členu 1 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Ta uredba od leta 2020 določa cilj 147 g CO_2/km za povprečne emisije za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Uniji, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter inovativnimi tehnologijami.“

(2) Členu 2 se doda naslednji odstavek 4:

„4. Člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 in člen 10(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot 500 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v EU v prejšnjem koledarskem letu.“

(3) V odstavku 3 člena 11 se črta zadnji stavek.

(4) Člen 13 se spremeni:

(a) Odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„Komisija do 31. decembra 2014 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO_2 za nova lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020.“

(b) Odstavek 6 se spremeni:

– drugi pododstavek se črta;

– tretji pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„Zaradi upoštevanja morebitnih sprememb regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO_2 Komisija v skladu s členom 15 in pod pogoji iz členov 16 in 17 z delegiranimi akti sprejme formule iz Priloge I, obenem pa zagotovi primerljivo strogost zahtev za zmanjšanje v starih in novih preskusnih postopkih za proizvajalce in vozila različne uporabnosti.“

(5) V točki 1 Priloge I se doda točka (c):

„(c) od leta 2020:

okvirne specifične emisije $CO_2 = 147 + a \times (M – M_0)$,

pri čemer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M_0 = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,096.“

Člen 2

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

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*