

## **P6\_TA(2007)0469**

### **Strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil**

#### **Resolucija Evropskega parlamenta z dne 24. oktobra 2007 o strategiji Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil (2007/2119(INI))**

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju sporočila Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil (KOM(2007)0019),
- ob upoštevanju ocene vpliva (IA), ki se nanaša na zgoraj omenjeno sporočilo (SEK(2007)0060),
- ob upoštevanju šestega okoljskega akcijskega programa Skupnosti (6. OAP)<sup>1</sup>,
- ob upoštevanju šestega<sup>2</sup> in sedmega<sup>3</sup> okvirnega programa za raziskave, tehnološki razvoj in predstavitvene dejavnosti,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 16. novembra 2005 o uspešnem boju proti podnebnim spremembam<sup>4</sup>,
- ob upoštevanju sporočila Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru ter Odboru regij na temo "Omejevanje globalnih podnebnih sprememb na 2 stopinji Celzija: Pot do leta 2020 in naprej" (KOM(2007)0002),
- ob upoštevanju svoje resolucije o podnebnih spremembah z dne 14. februarja 2007<sup>5</sup>,
- ob upoštevanju sklepov predsedstva Evropskega sveta z zasedanja 8. in 9. marca 2007 o prenovljeni strategiji EU o trajnostnem razvoju (junij 2006) ter o vlogi okoljskih tehnologij in ekoloških inovacij pri doseganju ciljev lizbonske strategije za rast in zaposlovanje,
- ob upoštevanju poročila Evropskega programa za podnebne spremembe z dne 31. oktobra 2006 z naslovom "Pregled in analiza redukcijskega potenciala in stroškov tehnoloških in drugih ukrepov za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil"<sup>6</sup>,
- ob upoštevanju Direktive 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO<sub>2</sub>, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> UL L 242, 10.9.2002, str. 1.

<sup>2</sup> UL L 232, 29.8.2002, str. 1.

<sup>3</sup> UL L 412, 30.12.2006, str. 1.

<sup>4</sup> UL C 280 E, 18.11.2006, str. 120.

<sup>5</sup> Sprejeta besedila, P6\_TA(2007)0038.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report\\_co2\\_reduction.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf)

- ob upoštevanju Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva<sup>2</sup> ter predloga Komisije za Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 98/70/ES ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet (KOM(2007)0018),
  - ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane ter mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko ter Odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov (A6-0343/2007),
- A. ker približno 19 % emisij CO<sub>2</sub> v Evropski uniji povzročajo osebna vozila in lahka tovorna vozila, pri čemer absolutne količine še naprej naraščajo zlasti zaradi naraščajočega števila in vse večje moči novih vozil,
- B. ker je za zmanjšanje vseh emisij CO<sub>2</sub>, ki jih povzroča prevoz potnikov, stroškovno najbolj učinkovita in uspešna politična izbira povečanje deleža javnega prevoza; ker je zato pomembno sprejeti ukrepe za spodbujanje in izboljšanje kakovosti in obsega javnega prevoza, da bi zamenjava osebnih vozil z javnim prevozom postala bolj privlačna in bi se s tem zmanjšala skupna količina emisij CO<sub>2</sub>, ki jih povzročijo vozači,
- C. ker strategija EU za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil do sedaj ni upoštevala vedenja voznikov in ukrepov v zvezi z infrastrukturo, vendar oboje ponuja številne možnosti za izogibanje emisijam CO<sub>2</sub>,
- D. ker cestni prevoz porabi 60 % vse nafte, porabljene v EU, s tem da neučinkovita raba goriva povečuje grožnjo energetske varnosti in prispeva k visokim tekočim stroškom ter izčrpava svetovne naftne rezerve,
- E. ker meni, da so postali zakonodajni ukrepi potrebni za spodbujanje sprememb na tehnološkem in konceptualnem področju, s katerimi bi sektor lahko pomagal EU do leta 2020 doseči cilj zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> za vsaj 20 odstotkov v primerjavi z ravni iz leta 1990,
- F. ker se je prostovoljni pristop izkazal za neuspešnega, saj je bolj ali manj jasno, da avtomobilska industrija ne bo izpolnila svoje prostovoljne zaveze, to je 140 g CO<sub>2</sub>/km v letu 2008; ker je bil cilj 120 g CO<sub>2</sub>/km prvič predlagan leta 1995, leta 1996 pa sta ga podprla Svet in Parlament z rokom izpolnitve v letu 2005, najkasneje pa do leta 2010,
- G. ker Komisija v sporočilu "Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju" (KOM(2007)0022) poudarja ključne elemente prihodnje strategije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz motornih vozil na podlagi celostnega pristopa, katerega namen je doseči cilj EU 120 g/km CO<sub>2</sub> do leta 2012 s povezanimi posredovanji Unije in držav članic,
- H. ker so potrebni ukrepi za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil s celostnim pristopom, ki

---

<sup>1</sup> UL L 12, 18.1.2000, str. 16. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

<sup>2</sup> UL L 350, 28. 12. 1998, str. 58. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003.

obsega ukrepe na motorju, dopolnilne ukrepe, biogorivo, okolju prijazno vožnjo in infrastrukturne ukrepe,

- I. ker so absolutne emisije CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil odvisne od zapletenega medsebojnega vpliva izkoristka motorja, vsebnosti ogljika v gorivih, načina vožnje, kilometrine, kakovosti/preobremenjenosti infrastrukture in učinkovitosti komponent glede CO<sub>2</sub>,
- J. ker se je izkazalo, da bi z doslednim spoštovanjem omejitev hitrosti v vseh državah članicah dosegli znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>,
- K. ker sta cenovna dostopnost in obnova voznega parka ključni za izboljšanje ravni emisij CO<sub>2</sub>, kakovosti zraka in varnosti pri osebnih vozilih na cestah,
- L. ker obdavčitev in označevanje nista prispevala k strategiji treh stebrov EU za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil,
- M. ker je sprejemanje zavezujočih in jasno opredeljenih ciljev v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil ključnega pomena za nemoteno delovanje notranjega trga na področju avtomobilske industrije in za zagotavljanje izčrpnih informacij potrošnikom, s pomočjo katerih se ti lahko utemeljeno odločijo za nakup določenega vozila in s tem v veliki meri prispevajo k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>,
- N. ker Direktiva 1999/94/ES ni bila dovolj učinkovita in ker je državam članicam ni uspelo na enoten način prenesti v nacionalno zakonodajo,
- O. ker je možno ugotoviti, da so bile za številne proizvode (npr. za električno in gospodinjsko opremo) uspešno uvedene kategorije energetske učinkovitosti, ki evropskim potrošnikom nudijo praktično pomoč pri odločanju o nakupu z lahko razumljivim sistemom označevanja s črkami ali barvami in jim s tem omogočajo, da varčujejo z energijo in zmanjšajo emisije CO<sub>2</sub>,
- P. ker morajo k zmanjšanju CO<sub>2</sub> prispevati vsi razredi kategorij vozil, ker je tudi predvsem obseg trga pomemben pri zmanjševanju CO<sub>2</sub>,
- Q. ker je treba z izogibanjem ukrepom, ki bi v evropski avtomobilski industriji silili h krčenju delovnih mest in ogrožali evropsko mednarodno konkurenčnost, dejansko uresničevati cilje lizbonske strategije glede trajnostne rasti in zaposlovanja;

### ***Časovni raspored in cilji***

1. priznava, da proizvajalci potrebujejo pet do sedem let, da čim bolj gospodarno spremenijo konstrukcijo vozila, ter zato ob upoštevanju, da bodo povprečne emisije iz osebnih vozil, danih na trg EU leta 2008, verjetno presegale 150 g CO<sub>2</sub>/km, pozdravlja načrt Komisije glede predložitve zakonodajnega okvira EU za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, vključno z obvezujočimi ukrepi za izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva pri lahkih vozilih z izboljšanjem tehnologije motorjev, drugimi tehnološkimi izboljšavami in uporabo biogoriv; opozarja, da sta Svet leta 1996 in Parlament leta 1997 potrdila povprečje EU za vozni park, ki je 120 g CO<sub>2</sub>/km na osebno vozilo, pri čemer je začetni ciljni datum leto 2005, končni rok pa leto 2010;
2. vztraja, da se predlagana uporaba "dopolnilnih ukrepov" za doseganje predhodno

dogovorjenih ciljev emisij 120 g CO<sub>2</sub>/km uresniči prek merljivih standardov, ter verjame, da mora zakonodaja določiti jasne in izmerljive cilje za zmanjšanje emisij, ki jih je treba doseči s tehničnimi sredstvi;

3. predlaga, da zavezujoči cilji letnih emisij začnejo veljati leta 2011 z namenom spodbujanja tehničnih izboljšav vozil, zato da se zagotovi, da povprečne emisije na podlagi teh izboljšav iz vseh osebnih vozil, danih na trg EU v letu 2015, ne presežejo 125g CO<sub>2</sub>/km;
4. poziva Komisijo, da predstavi dejanske zakonodajne predloge in ukrepe, ki bodo zagotavljali, da se bodo emisije z dopolnilnimi ukrepi v okviru celostnega pristopa znižale vsaj za 10g CO<sub>2</sub>/km in bo tako dosežena skupna ciljna vrednost 120g CO<sub>2</sub>/km;
5. vztraja, da od 1. januarja 2020 povprečne emisije ne presegajo 95 g CO<sub>2</sub>/km, in verjame, da mora EU zagotoviti podporo za ustrezno spodbujanje inovacij prek sedmega okvirnega programa za raziskave; poudarja potrebo po intenzivnem spodbujanju raziskav in razvoja vozil z ničnimi emisijami, kot so vozila na električni pogon;
6. opozarja na svojo zgoraj omenjeno resolucijo z dne 16. novembra 2005, kjer je pozval k uvedbi "predpisanih mejnih vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nova vozila z namenom srednjeročnega doseganja 80 do 100 g/km emisij za nova vozila"; podpira namen Komisije glede spodbujanja raziskav, razvoja in predstavitev naprednih tehnologij, še posebej za doseganje bolj ambicioznih ciljev v letu 2020; poziva Komisijo, naj oceni možnost postopnega zmanjšanja po letu 2012 s pomočjo uporabe lažjih materialov pri proizvodnji vozil, obenem pa zagotovi spoštovanje obstoječe zakonodaje in poskrbi, da varnost potnikov in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu ni ogrožena;
7. poudarja, da se že v velikem obsegu serijsko proizvajajo avtomobili za lokalno uporabo, ki varčujejo s prostorom in imajo nizke emisije ("gentlecars"), katerih vrednost je nižja od 90 g CO<sub>2</sub>/km, ter zato poziva Komisijo, da skupaj z vsemi drugimi ukrepi podpre ukrep za zagotovitev, da se ti avtomobili uporabljajo čim pogosteje namesto vozil z visokimi emisijami CO<sub>2</sub>;
8. verjame, da mora dolgoročne cilje potrditi ali pregledati Komisija najpozneje do leta 2016 po podrobni presoji vpliva stroškov in koristi in zaradi sporazuma, ki je sledil Kjotu, ter predvideva, da bodo ti cilji verjetno zahtevali dodatno zmanjšanje emisij na 70 g CO<sub>2</sub>/km ali manj do leta 2025;
9. poziva Komisijo, naj pri sprejemanju zavezujočih zakonodajnih ukrepov, ki bi lahko vplivali na hitrost obnove voznega parka, upošteva tehnično izvedljivost, stroškovno učinkovitost, okoljski vpliv in dostopnost novih avtomobilov;
10. ugotavlja, da zakonodaja Skupnosti ureja trg s 17 do 18 milijoni vozil na leto, kar je enako trgu potniških avtomobilov v Združenih državah; pričakuje, da bo ambiciozna politika EU na področju zmanjševanja emisij toplogrednih plinov spodbudila gospodarsko rast, utemeljeno na znanju, in ustvarila delovna mesta v proizvodnji avtomobilske opreme ter pozitivno vplivala na zmanjševanje emisij iz prometa na svetovni ravni;
11. zaradi težav, ki jih lahko imajo nekateri specializirani proizvajalci pri zmanjšanju povprečnih emisij pri omejenem obsegu vozil, ki jih proizvedejo v predvidenem časovnem obdobju, priporoča, da ima vsak proizvajalec ali uvoznik pravico, da 500 opredeljenih vozil letno izključi iz vključitve v podatke, ki se uporabijo za določanje povprečnih emisij, pri

čemer mora biti ekonomičnost porabe goriva in emisij takšnih vozil označena ter sporočena potrošnikom v skladu z običajnimi zakonskimi zahtevami;

12. poleg tega zaradi težav, ki jih lahko imajo nekateri manjši proizvajalci (največ 300 000 proizvedenih enot) in novi ponudniki s tržnim deležem, manjšim od 1 %, z zmanjševanjem povprečnih emisij pri omejenem obsegu vozil, ki jih proizvedejo v predvidenem časovnem razporedu, priporoča Komisiji, naj razmisli o tem, da bi v zakonodajo vključila takšne predloge, ki bodo tem specializiranim proizvajalcem ponudili ambiciozne cilje zmanjšanja;
13. ugotavlja, da imajo specializirani proizvajalci vrhunskih in zelo učinkovitih osebnih vozil pomembno vlogo pri utiranju poti naprednim tehnologijam, ohranjanju kakovostnih delovnih mest in ustvarjanju svetovne prodaje ter da koristijo evropskemu gospodarstvu; ugotavlja, da bi morale znanje teh proizvajalcev v veliki meri prispevati k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil;
14. vztraja, da morajo predpisi varovati notranji trg in da bi morale države članice predpise EU izvajati istočasno in s skupnimi metodami, da bi se tako izognili motnjam in drobljenju trga.

### ***Razdelitev naloge med proizvajalce***

15. priznava velike razlike v željah potrošnikov glede osebnih vozil in različno sestavo voznih parkov proizvajalcev; vztraja, da je treba zmanjšanje CO<sub>2</sub> doseči za vsa osebna vozila na trgu in je zato treba dovoliti nekatere razlike na podlagi parametra koristnosti, vendar to ne sme nevtralizirati spodbude za prehod na vozila z manjšimi emisijami ali postaviti proizvajalcev, ki so prej dosegali napredek, v slabši položaj;
16. poudarja, da je treba za nekatera vozila dopustiti preseganje omejitev emisij, da se preprečijo pretirane motnje na trgu vozil, vendar želi zagotoviti močne spodbude za doseganje zmanjšanja emisij ter zato predlaga, da je treba cilje zmanjšanja povprečnih emisij za leti 2012 in 2020 ter vmesne letne cilje določati s sklicevanjem na krivuljo mejnih vrednosti za vsa vozila, ki jih prodajajo proizvajalci in uvozniki, ki morajo kot izhodišče vzeti profil novih voznih parkov osebnih vozil z dne 1. januarja 2009;
17. priporoča, da se krivulja mejnih vrednosti opredeli z matematično formulo, ki izraža funkcijo, ki povezuje emisije CO<sub>2</sub> vsakega vozila z njegovimi sledmi (širina sledi krat medosna razdalja);
18. poziva Komisijo, naj zagotovi ustrezne pogoje za proizvajalce in spodbude za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov voznega parka; vendar meni, da prihodnja shema ne bi smela niti neposredno niti posredno nagrajevati proizvajalcev vozil, ki so v preteklosti bolj onesnaževala, da bi za vozila z višjimi emisijami CO<sub>2</sub> morali zahtevati večji prispevek k zmanjševanju CO<sub>2</sub> ter da bi nagrajevala najbolj napredne tehnologije in alternativna goriva v skladu z njihovo učinkovitostjo pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov (vozila na hibridni pogon, vodik, elektriko ali druga alternativna goriva);
19. poziva Komisijo, da potem, ko je upoštevala stališča zainteresiranih strani, predstavi predloge, o katerih naj razmisli Parlament in Svet, za zagotovitev, da se pri načrtovanju krivulje upoštevajo razlike med velikostjo osebnih vozil in tehnološkimi stroški za doseganje zmanjšanja emisij ter cenovna dostopnost novih avtomobilov za različne vrste kupcev, s čimer bo zagotovljena ne samo raznovrstnost, temveč tudi socialna enakost;

20. ugotavlja, da za doseg tega cilja obstajajo različne zakonodajne možnosti; meni, da je ključnega pomena, kot Komisija navaja v svojem sporočilu "zagotoviti... cilje zmanjševanja, ki so pravični do raznolikosti evropskih avtomobilskih proizvajalcev", pa tudi učinkovito nagrajevati najboljše dosežke pri učinkovitosti vozil;
21. predlaga uvedbo novega mehanizma zaprtega trga s 1. januarjem 2011, in sicer sistem zmanjševanja emisij ogljika s kuponi (CARS), v skladu s katerim bodo morali proizvajalci in uvozniki plačevati denarne kazni, sorazmerne z vsakim preseganjem mejnih vrednosti emisij na prodano osebno vozilo, ter da se lahko te kazni nadomestijo z vnovčljivimi krediti, ki se podelijo na novo registriranim osebnim vozilom istega proizvajalca z emisijami pod krivuljo mejnih vrednosti; meni, da bi morale biti kazni na presežek v g/km višje kot nagrade;
22. vztraja, da mora biti vsak sistem trgovanja s kvotami med proizvajalci ločen od sistema EU za trgovanje z emisijami ali katerega koli zunanje sistema kreditov za ogljik ali sistema nadomestil;
23. poziva Komisijo, naj vključi posebne kredite za zgodnje ukrepanje za uvedbo tehnologij z najnižjimi možnimi emisijami CO<sub>2</sub>, kot so vozila na vodik, gorivne celice in elektriko, s čimer bi omogočili, da bi bilo vsako tovrstno vozilo, uvedeno v obdobju od sedaj do prvega leta izvajanja, v postopku spremljanja CO<sub>2</sub> upoštevano kot (na primer) štirideset klasičnih vozil, za naslednja leta pa bi se krediti zmanjšali;
24. meni, da je treba kazni za industrijo določati na predvidljiv in strog način, Komisija pa naj bi pripravila ustrezne predloge glede ravni kazni/kreditov, izraženih v EUR/g CO<sub>2</sub>;
25. se strinja, da je treba krivuljo mejne vrednosti in raven kazni morda prilagajati v rednih časovnih presledkih, da se upošteva napredek v tehnologiji vozil in omeji vsako popuščanje glede ravni zmanjšanja emisij;
26. priporoča, da se izkupiček denarnih kazni uporabi za raziskave in razvoj zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> in za pomoč lokalnemu javnemu prevozu;
27. verjame, da ceno kreditov po začetni določitvi s strani Komisije določi trg ter da se lahko krediti prenesejo v naslednja leta ali prodajo ali prenesejo v druge družbe ali poslovne enote znotraj sistema, da se proizvajalcem in uvoznikom zagotovita večja prilagodljivost in širši izbor možnosti;
28. poziva, da so informacije o emisijskih vrednostih, ki veljajo za vozilo in za proizvajalca, na voljo javnosti v lahko dostopni obliki, da se zagotovi preglednost ter olajša primerjava med vozili in proizvajalci;
29. priporoča, da imajo proizvajalci in uvozniki možnost izkoristiti prilagodljivosti, kot so določitev povprečja skupine, krediti za vozila z gorivi iz obnovljivih virov in prenosi, ter določiti, ali želijo, da je pravna oseba priznana trgovska enota ali različne druge podružnice, neposredno odgovorne za proizvodnjo zadevnih vozil;

### ***Testiranje, spremljanje podatkov in specifikacije vozil***

30. vztraja, da je treba obravnavati celoto emisij toplogrednih plinov na vozilo, vključno z emisijami iz klimatskih naprav; nadalje poziva Komisijo, naj pripravi predloge za

posodobitev preskusnih ciklov, ki naj bodo odraz realnih voznih pogojev;

31. zagovarja pregled preskusnih postopkov za boljše posnemanje voznih razmer in poziva k spremembam evropskega voznega cikla, da bi ta upošteval tehnološki razvoj, kot je vgradnja šeste prestave;
32. spodbuja Komisijo, da uvede nova merila in standarde, na podlagi katerih se lahko stalna vrednost za namene združevanja zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> s koristnimi izboljšavami, kot so kazalniki menjanja prestav, uporaba kazalcev za porabo, visoko učinkovite klimatske naprave, izboljšana maziva, sistemi start-stop v prostem teku, nizek kotalni upor pnevmatik in sistemi za nadzor tlaka v pnevmatikah, katerih uporaba je lahko odvisna od načina vožnje posameznega voznika; priporoča tudi, da se v vozila uvede tehnologija za spodbujanje okoljsko ozaveščenega vedenja voznikov, kot so prikazovalniki porabe goriva in stroškov trenutnega potovanja skupaj z ustreznimi vrednostmi za poti, po katerih se pogosto potuje, kazalniki za menjavo prestav, aktivnih naprav za opozarjanje na omejitve hitrosti in naprav, ki vozniku omogočajo nadzor nad hitrostjo, vključno z napravami za omejevanje hitrosti;
33. poziva Svet, da pregleda preskusne postopke, da ugotovi, ali se spoštujejo pravila o skladnosti proizvodnje, ter zagotovi, da v pristopu pooblaščenih organov v različnih državah članicah ni razlik;
34. poudarja prednostno nalogo obravnavanja nujnih zadev varnosti oskrbe z energijo ter potrebe, da se zmanjša odvisnost EU od uvoženega goriva, zmanjšajo emisije CO<sub>2</sub> z izboljšanjem učinkovitosti vozil in poveča varnost v cestnem prometu;
35. meni, da bo imel kakršenkoli ukrep za varčevanje z energijo, ki vključuje manjšo porabo goriva, zelo koristne učinke na zanesljivost oskrbe z energijo z zmanjševanjem odvisnosti Skupnosti od uvoza primarnih energetske virov in zniževanjem mednarodnih cen ogljikovodikov;

### ***Oglaševanje in označevanje***

36. ker dvomi v uspeh predlaganega prostovoljnega sporazuma o oglaševanju novih vozil, poziva Komisijo, naj predlaga spremembe k Direktivi 1999/94/ES in uvede zakonske zahteve glede označevanja, oglaševanja in trženja novih vozil znotraj enotnega trga EU, zlasti za zagotovitev ustreznega prenosa direktive, ki bo omogočil, da bodo potrošniki prejeli celovite in razumljive informacije;
37. priporoča, da se določijo obvezne in enotne minimalne zahteve za prikaz informacij o ekonomičnosti porabe goriva (l/100 km) in emisijah CO<sub>2</sub> (g/km) novih osebnih avtomobilov na vozilih samih in pri njihovem oglaševanju, celotnem tržnem in promocijskem gradivu ter razstavnih salonih na jasen, uporabnikom prijazen način ter po možnosti z uporabo barv zaradi primerjave; meni, da je format A-G, ki se uporablja za primerjavo energetske učinkovitosti nekaterih električnih proizvodov, model za zahtevane prikaze informacij;
38. poziva Komisijo, da predlaga pravila s podobnimi cilji za vključitev področij, ki jih ne zajema veljavna zakonodaja, kot so TV, radio in internetno gradivo ter oglasi za skoraj nova vozila;
39. predlaga, da zakonodaja, ki predpisuje zdravstvena opozorila na škatlicah za cigarete, predstavlja koristen primer ter predlaga, da se na najmanj 20 % prostora, ki je namenjen

promociji novih osebnih vozil prek oglaševanja, tržnega gradiva ali prikazov na prodajnem mestu v razstavnih salonih, zagotovijo informacije o ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub> v potrjeni obliki;

40. priporoča, da se rezultati preskusa klimatskih naprav vključijo v informacije o porabi goriva v vsem tržnem in promocijskem gradivu ter razstavnih salonih;
41. predlaga uvedbo zavezujočih pravil oglaševanja in s tem odpravo varljivih „zelenih trditev“ ter priporoča, za spodbuditev močnega povpraševanja potrošnikov po vozilih z nizkimi emisijami CO<sub>2</sub>, uvedbo sistema "zelene zvezdice" za ocenjevanje okoljske učinkovitosti, ki bo upošteval vse vidike okoljske učinkovitosti, med drugim emisije CO<sub>2</sub> (g/km) in emisije drugih onesnaževal, porabo goriva (l/100 km), težo, aerodinamiko, prostorsko učinkovitost, hrup in pripomočke za okolju prijazno vožnjo;

### ***Spodbujanje povpraševanja potrošnikov***

42. priznava pomembno vlogo, ki jo lahko imajo države članice pri spodbujanju povpraševanja potrošnikov po vozilih javnega prevoza in zasebnih vozilih z manjšimi emisijami, in poziva k pripravi nacionalnih akcijskih načrtov, ki bodo določali ukrepe, predvidene v zvezi s tem;
43. podpira zlasti uporabo davčnih ukrepov ter spodbuja države članice, da za vozila z nadpovprečnimi emisijami uvedejo takse za nakup vozil in uporabo cest;
44. se zaveda, da starost avtomobilov in vožnja s prekomerno hitrostjo vplivata na emisije; poziva Komisijo in države članice, naj uvedejo ekonomske spodbude za umik starih avtomobilov iz prometa ter zagotovijo, da je del davkov na vozila spremenljiv glede na emisije CO<sub>2</sub>; poudarja, da bi moral s postopno uvedbo tehnologij z ničnimi emisijami CO<sub>2</sub> del davka, ki se nanaša na CO<sub>2</sub>, dolgoročno izginiti;
45. poziva k uvedbi opredelitev vrednosti emisij CO<sub>2</sub> na ravni EU, ki jih bodo države članice lahko uporabljale pri določanju z emisijami povezanih davčnih spodbud, da se prepreči drobitev notranjega trga;
46. podpira obdavčitev osebnih vozil na podlagi CO<sub>2</sub> in alternativna goriva, da bodo potrošniki in industrija s tem dobili spodbude v pravi smeri;

### ***Lahka tovorna vozila (N1) in druge kategorije***

47. podpira namen Komisije za ureditev emisij CO<sub>2</sub> lahkih tovornih vozil in poziva Komisijo, da predloži predloge skupaj s predlogi, načrtovanimi za osebna vozila;
48. priznava, da imajo lahka tovorna vozila drugačne lastnosti in drug trg v primerjavi z osebnimi vozili; ugotavlja, da primanjkujejo podatki o povprečnih emisijah iz tega sektorja in stroških za doseganje zmanjšanja, vendar verjame, da morajo standardi in zahteve čim bolj ustrezati standardom in zahtevam za osebna vozila;
49. opozarja, da je Evropski parlament večkrat pozval Komisijo, naj preuči ukrepe za omejitev CO<sub>2</sub> za vse kategorije cestnih vozil, ter zato poziva Komisijo, da predloži ustrezne regulativne predloge za težka vozila in dvokolesnike najpozneje do 1. januarja 2009;

### ***Dopolnilni ukrepi***



50. verjame, da je treba ukrepe, ki lahko pomagajo zmanjšati emisije CO<sub>2</sub> vozila, vendar se zanje ne more določiti absolutna vrednost, razumeti kot popolnoma dodatne in se jih ne sme vključiti v zdaj predlagano zakonodajo;
51. verjame, da lahko spremljajoči ukrepi, ki vključujejo spodbujanje učinkovitejše vožnje, biogoriva in zlasti izboljšanje sistemov za upravljanje prometa, prispevajo k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>;
52. spodbuja države članice, da zmanjšajo količino blaga, ki ga prevažajo težka tovorna vozila, v korist železniškega in vodnega prometa, kar bi vplivalo na nižje emisije onesnaževal in zmanjšalo tudi povpraševanje po nafti;
53. se boji, da lahko povečana uporaba biogoriva povzroči zvišanje cen hrane in krme ter hudo prizadene ljudi z zelo nizkimi prihodki, pospeši pa lahko tudi uničevanje tropskih deževnih gozdov, ter poziva Komisijo, da predlaga stroga pravila potrjevanja za uvoženo biogorivo, da se preprečijo vsi negativni socialni in ekološki vplivi;
54. v vsakem primeru verjame, da se morajo prednosti biogoriva pri zmanjševanju emisij CO<sub>2</sub> upoštevati v okviru revizij Direktive 98/70/ES;
55. vztraja, da se oblikuje potrjevanje za trajnostno proizvedeno biogorivo; poziva Komisijo, da v svojem zakonodajnem predlogu dovoli le trajnostno potrjeno biogorivo, saj edino to pomeni, da je cilj glede mejnih vrednosti emisij dosežen; poudarja, da je treba biogorivo druge generacije iz rastlin ali delov rastlin, ki ni neposredna konkurenca uporabi živil in zagotavlja večjo učinkovitost, razširiti in še bolj podpirati;
56. priporoča določitev nadaljnjih ciljev učinkovitosti goriva po letu 2012, da se zagotovi nadaljnje zmanjševanje emisij iz vozil, vsem vpletenim stranem pa večja gotovost;
57. poziva Komisijo, da upošteva vlogo in možnost za alternativno plinsko gorivo, kot sta utekočinjeni naftni plin in zemeljski plin, ki lahko prispevata k takojšnjemu zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> in raznolikosti oskrbe z energijo;
58. poziva Komisijo in države članice, naj upoštevajo potrebo po temeljitem poznavanju novih tehnologij motorjev in še posebej, naj zagotovijo usposabljanje za posebne skupine (na primer tehnične delavnice in storitve);
59. poziva Komisijo, da nemudoma začne pripravo kampanje za okolju prijazno vožnjo po vsej EU kot del strategije za zmanjšanje CO<sub>2</sub> iz osebnih vozil;
60. poziva Komisijo, da Evropskemu parlamentu poroča, kako se lahko omogoči spremljanje prednosti glede CO<sub>2</sub> zaradi okolju prijazne vožnje, in pojasni, če Komisija meni, da to ni mogoče, zakaj financira projekt ECODRIVEN, katerega namen je količinsko zmanjšanje CO<sub>2</sub> z okolju prijazno vožnjo;
61. podpira načelo, da mora opravljanje tečaja okolju prijazne vožnje postati obvezna zahteva za pridobitev vozniškega dovoljenja;

o

o o

62. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.