

# EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

*Dokument zasedanja*

**A6-0419/2008**

27.10.2008

**\*\*\*I**

## **POROČILO**

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil

(KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Guido Sacconi

Pripravljaivec mnenja (\*): Werner Langen, Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

(\*) Pridruženi odbori – člen 47 poslovnika

### ***Oznake postopkov***

- \* Postopek posvetovanja  
*večina oddanih glasov*
- \*\*I Postopek sodelovanja (prva obravnava)  
*večina oddanih glasov*
- \*\*II Postopek sodelovanja (druga obravnava)  
*večina oddanih glasov za odobritev skupnega stališča*  
*absolutna večina poslancev Parlamenta za zavrnitev ali*  
*spremembo skupnega stališča*
- \*\*\* Postopek privolitve  
*absolutna večina poslancev Parlamenta, razen v primerih,*  
*navedenih v členih 105, 107, 161 in 300 Pogodbe ES in členu 7*  
*Pogodbe EU*
- \*\*\*I Postopek soodločanja (prva obravnava)  
*večina oddanih glasov*
- \*\*\*II Postopek soodločanja (druga obravnava)  
*večina oddanih glasov za odobritev skupnega stališča*  
*absolutna večina poslancev Parlamenta za zavrnitev ali*  
*spremembo skupnega stališča*
- \*\*\*III Postopek soodločanja (tretja obravnava)  
*večina oddanih glasov za odobritev skupnega besedila*

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki jo predlaga Komisija.)

### ***Spremembe zakonodajnega besedila***

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo označeno s ***kreplekim poševnim tiskom***. Pri aktih o spremembi je besedilo, ki povzema obstoječo določbo, ki jo Parlament želi spremeniti, medtem ko je Komisija ni spremenila, označeno s ***kreplekim tiskom***. Morebitni izbrisi tovrstnega besedila so označeni z [...]. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del zakonodajnega besedila s predlaganimi popravki, ki se upoštevajo pri pripravi končnega besedila (na primer, očitne napake ali izpustitve v zadevni jezikovni različici). O teh popravkih odločajo pristojne tehnične službe.

## VSEBINA

	<b>Stran</b>
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA .....	5
OBRAZLOŽITEV .....	34
MNENJE ODBORA ZA PRAVNE ZADEVE O PRAVNI PODLAGI .....	37
MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO .....	44
POSTOPEK .....	45

**SL**

## OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil  
(KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))**

**(Postopek soodločanja: prva obravnava)**

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (KOM(2007)0856),
  - ob upoštevanju členov 251(2) in 95 Pogodbe ES, na podlagi katerih je Komisija Parlamentu podala predlog (C6-0022/2008),
  - ob upoštevanju mnenja Odbora za pravne zadeve o predlagani pravni podlagi,
  - ob upoštevanju člena 51 svojega poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenja Odbora za industrijo, raziskave in energetiko (A6-0419/2008),
1. odobri predlog Komisije, kakor je bil spremenjen;
  2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
  3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji.

### **Predlog spremembe 1**

#### **Predlog uredbe Navedba sklicevanja 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti **člena 95** Pogodbe,

*Predlog spremembe*

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti **člena 175** Pogodbe,

## Predlog spremembe 2

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(4) Ena od posledic teh zavez **za vse države članice** je, da morajo znatno zmanjšati emisije iz osebnih avtomobilov. **Da bi se emisije znatno zmanjšale, je treba politike in ukrepe izvajati na ravni države članice in Skupnosti v vseh sektorjih gospodarstva in Skupnosti, ne le v industriji in energetiki.** Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v EU, vrednost emisij tega sektorja pa še naprej narašča. Če se bodo **vplivi** omenjenega sektorja **na podnebne razmere** še naprej **povečevali**, bodo **izničili** zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

*Predlog spremembe*

(4) Ena od posledic teh zavez je, da **se** morajo znatno zmanjšati **tudi** emisije iz osebnih avtomobilov. **Zaradi tega je treba uvesti predpise o emisijah za proizvajalce in uvoznike novih avtomobilov. Samo predpisi Skupnosti lahko zagotovijo, da bodo za novo registrirana vozila veljali enaki pogoji v vseh državah članicah. Za doseg skupnega cilja držav članic in Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> ne zadostujejo le ukrepi v industrijskem in energetskem sektorju; ampak tudi na področju prometa in v gospodinjstvih.** Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v EU, vrednost emisij tega sektorja pa še naprej narašča. Če se bodo **emisije CO<sub>2</sub> iz** omenjenega sektorja še naprej **povečevale**, bodo **izničile** zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

#### *Obrazložitev*

*V skladu s to uredbo morajo emisije zmanjšati proizvajalci oz. uvozniki osebnih avtomobilov, ne pa države članice. Povečevale se bodo emisije toplogrednih plinov, zlasti CO<sub>2</sub>, in ne „vplivi na podnebne razmere“.*

## Predlog spremembe 3

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 10

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(10) Komisija je v sporočilih predlagala celostni pristop, da bi se dosegel cilj Skupnosti 120 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2012, in napovedala, da bo predlagala zakonski

*Predlog spremembe*

(10) Komisija je v sporočilih predlagala celostni pristop, da bi se dosegel cilj Skupnosti 120 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2012, in napovedala, da bo predlagala zakonski

okvir za doseg cilja Skupnosti, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, da bi se dosegel cilj 130 g CO<sub>2</sub>/km za povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motorjev vozil. Skladno s pristopom na osnovi prostovoljnih zavez proizvajalcev ti predlogi zajemajo elemente, ki jih upošteva merjenje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov 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) ter o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil. Nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO<sub>2</sub>/km ali podobno, če bo to tehnično potrebno, se bo doseglo z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv. Tudi vedenje potrošnikov vpliva na skupne vrednosti emisij iz osebnih avtomobilov, zato bi morali biti kupci obveščeni o tem, ali novi osebni avtomobili dosegajo cilje iz te uredbe.

#### **Predlog spremembe 4**

##### **Predlog uredbe**

##### **Uvodna izjava 10 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

okvir za doseg cilja Skupnosti, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, da bi se dosegel cilj 130 g CO<sub>2</sub>/km za povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motorjev vozil. Skladno s pristopom na osnovi prostovoljnih zavez proizvajalcev ti predlogi zajemajo elemente, ki jih upošteva merjenje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov 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) ter o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil. Nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO<sub>2</sub>/km ali podobno, če bo to tehnično potrebno, se bo doseglo z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo **trajnostnih** biogoriv. Tudi vedenje potrošnikov vpliva na skupne vrednosti emisij iz osebnih avtomobilov, zato bi morali biti kupci obveščeni o tem, ali novi osebni avtomobili dosegajo cilje iz te uredbe.

*Predlog spremembe*

***(10a) Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 24. oktobra 2007 in 15. januarja 2008 o sporočilih Komisije z dne 7. februarja 2007 poudaril, da razvoj novih tipov avtomobilov traja pet do sedem let in zato pozval Komisijo, naj zavezujočih ciljev za emisije CO<sub>2</sub> pred letom 2015 ne določi dokončno.***

*Obrazložitev*

*Glede na standardne razvojne in proizvodne cikle avtomobilske industrije, ki trajajo pet do sedem let, se lahko zavezujoči cilji določijo le leta 2015. Zgodnejši ciljni datum ne bi bil v skladu z dejanskimi razmerami v gospodarstvu.*

## Predlog spremembe 5

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 11 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(11a) Sredstva iz sedmega okvirnega programa za raziskave in razvoj, namenjena za tehnologije, s katerimi se poskuša doseči proizvodnja avtomobilov brez emisij, je treba močno povečati, da bi dosegli njihovo proizvodnjo.***

#### *Obrazložitev*

*Pomembno je, da se več sredstev nameni raziskavam in razvoju tehnologij za pridobivanje avtomobilov brez emisij.*

## Predlog spremembe 6

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 12

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(12) Da bi ohranili raznolikost avtomobilskega trga in njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, morajo biti cilji CO<sub>2</sub> za osebne avtomobile določeni linearno v povezavi z uporabnostjo avtomobilov. ***Najlažje bi to uporabnost opisali z maso, saj so podatki o njej že na voljo, masa pa je tudi kazalec,*** ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ***ter*** oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev. Kljub vsemu je treba zbirati podatke o ***nadomestnem kazalcu uporabnosti – odtisu*** (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da se omogočijo lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temelji na uporabnosti. ***Pri določanju ciljev je treba upoštevati predvideni razvoj mase novih***

(12) Da bi ohranili raznolikost avtomobilskega trga in njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, morajo biti cilji CO<sub>2</sub> za osebne avtomobile določeni linearno v povezavi z uporabnostjo avtomobilov. To uporabnost ***bi lahko*** opisali z maso, ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ***in s tem*** oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev, ***poleg tega pa so podatki o masi že na voljo.*** Kljub vsemu je treba zbirati podatke o ***nadomestnih kazalcih uporabnosti, kot je odtis*** (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da se omogočijo lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temelji na uporabnosti. ***Komisija do leta 2014 preveri dostopnost podatkov in po potrebi sprejme***



*osebni avtomobilov do leta 2012 in preprečiti možne poskuse povečanja mase vozil zgolj z namenom izkoriščanja ugodnosti, ki izhajajo iz posledično višjega cilja zmanjšanja emisij CO2. Zato je treba pri opredelitvi ciljev za leto 2012 upoštevati možnost prihodnjega samodejnega povečevanja teže vozil proizvajalcev, ki prodajajo na trgu EU. Diferenciacija ciljev mora spodbuditi zmanjšanje emisij v vseh kategorijah avtomobilov, zlasti pa je vrednost zmanjšanja lahko večja pri težjih avtomobilih.*

*kazalec uporabnosti.*

## **Predlog spremembe 7**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 13**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest.

*Predlog spremembe*

(13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. ***Še posebej bi bilo treba spodbujati razvoj hibridnih in električnih avtomobilov, saj povzročajo bistveno manj emisij od običajnih osebni avtomobilov.*** Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest. ***Komisija lahko pretehta možnost vključitve ukrepov ekoloških inovacij v revizijo preizkusnih postopkov v skladu s členom 14(3) Uredbe(ES) št. 715/2007 ob upoštevanju tehničnega in gospodarskega učinka.***

## **Predlog spremembe 8**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 13 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(13a) Ta uredba vključuje tudi začasne posebne določbe za pospeševanje uvedbe vozil z izjemno nizkimi emisijami ogljika na evropskem trgu v začetnih fazah trženja in s tem priznava zelo visoke stroške raziskav, razvoja in proizvodnje na enoto pri zgodnjih generacijah tehnologij vozil z nizkimi emisijami ogljika, ki naj bi bila dana na trg potem, ko bo uredba začela veljati.**

**Predlog spremembe 9**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 13 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(13b) Raba alternativnih goriv lahko zagotovi znatno zmanjšanje CO<sub>2</sub> v vsem ciklu (od izvora do uporabnika). Ta uredba zato vključuje posebne določbe za spodbujanje nadaljnjega razvoja vozil na alternativna goriva na evropskem trgu.**

*Obrazložitev*

*Spodbujati je treba razvoj vozil, ki lahko uporabljajo alternativna goriva. Ker ta goriva nudijo možnost za znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v vsem ciklu (od izvora do uporabnika), je treba vozni park prilagoditi tako, da bo možna njihova uporaba.*

**Predlog spremembe 10**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 13 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(13c) Ta uredba vključuje posebne določbe, namenjene spodbujanju nadaljnjega razvoja vozil z dvogorivnim**

**motorjem (bencin - bioetanol) na evropskem trgu, in s tem priznava, da se z uporabo biogoriv v vsem ciklu (od izvora do uporabnika) lahko znatno zmanjšajo emisije CO<sub>2</sub> ter da proizvajalci avtomobilov lahko ponudijo vozila, ki bodo delovala na tradicionalna in na nadomestna goriva, ter omogočijo prehod na ta goriva, ki proizvajajo manj emisij CO<sub>2</sub>.**

#### Obrazložitev

Dobavitelji goriva po vsej verjetnosti ne bodo zagotovili celotne mreže za oskrbovanje, dokler ne bo zadostnega povpraševanja po njem. Da bi rešili ta problem, proizvajalci avtomobilov razvijajo dodatno tehnologijo za vozila na alternativna goriva, s pomočjo katere bi samodejno zaznala in delovala na kombinacijo bencina in biogoriv. Dodatna tehnološka zmožnost omogoča tovrstnim vozilom, da v njihovi celotni življenjski dobi (ki traja v povprečju 12 let) delujejo na biogoriva. Ker so ta vedno dostopnejša, bi to lahko prispevalo k znatnemu zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> voznega parka v vsem ciklu (od izvora do uporabnika). EU trenutno oblikuje merila, s katerimi bi zagotovili trajnost biogoriv.

Cilj na področju emisij ne razlikuje med CO<sub>2</sub> iz fosilnih in bioloških goriv. Če je namen zakonodaje zmanjšanje antropogenega CO<sub>2</sub> v ozračju, bi moral biti cilj poiskati nadomestila za fosilna goriva. Proizvajalci bodo najlažje izpolnili zahteve predlagane zakonodaje, če bodo prešli na dizelske motorje. V zakonodaji pa bi morali pustiti prostor za alternativne rešitve glede goriva, ki danes s težavo izpolnjujejo pogoje v zakonodaji, kljub temu da zagotavljajo zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v vsem ciklu (od izvora do uporabnika).

### **Predlog spremembe 11**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 13 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(13d) Za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> je treba spodbujati razvoj alternativnih goriv, vozil z nizkimi emisijami in vozil brez emisij. Ta uredba bo spodbujala tovrstne tehnologije, ker lahko prihranki emisij iz vozil na alternativna goriva, vozil z nizkimi emisijami in vozil brez emisij nadomestijo emisije iz avtomobilov z visokimi emisijami proizvajalčevega voznega parka ali, kot del trgovinskega dogovora, voznega parka drugega**

*proizvajalca iste skupine.*

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 16**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(16) Vozila za posebne namene, za katera veljajo posebne zahteve za homologacijo, **vključno z vozili**, ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidnim osebam, je treba izključiti iz področja uporabe te uredbe.

*Predlog spremembe*

(16) Vozila za posebne namene, za katera veljajo posebne zahteve za homologacijo, **ali vozila**, ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidnim osebam, je treba izključiti iz področja uporabe te uredbe.

#### *Obrazložitev*

*Vozila, ki so izdelana posebej za nalaganje in prevažanje invalidskih vozičkov in niso odobrena kot vozila z dostopom za invalidske vozičke, a v celoti izpolnjujejo pogoje evropskega sistema homologacije vseh vozil, je treba izključiti iz te zakonodaje. Predlogi sprememb bodo zagotovili enakopravnost vseh vozil z dostopom za invalidske vozičke v tej zakonodaji. To bi bilo v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidom.*

## **Predlog spremembe 13**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 21**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(21) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati potrdilo o skladnosti, ki mora biti priloženo vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega avtomobila le, če mu je priloženo veljavno potrdilo o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, morajo biti skladni s potrdilom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila.

*Predlog spremembe*

(21) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati potrdilo o skladnosti, ki mora biti priloženo vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega avtomobila le, če mu je priloženo veljavno potrdilo o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, morajo biti skladni s potrdilom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila, **zbirati pa jih je treba zgolj na podlagi navedenega potrdila. Če države članice iz**

*utemeljenih razlogov ne uporabljajo potrdila o skladnosti ob zaključku postopka registracije in začetku uporabe novega osebnega avtomobila, morajo sprejeti potrebne ukrepe za zagotavljanje ustreznega postopka spremljanja. Treba bi bilo vzpostaviti bazo podatkov skupnega evropskega standarda za podatke iz potrdila o skladnosti, ki bi jo uporabljali kot enotno referenco in tako državam članicam omogočili, da bi lažje upravljale s svojimi podatki o registraciji pri novo registriranih vozilih. Komisija bi morala za ustrezno spremljanje državam članicam zagotoviti uporabo elektronskih omrežij, kot je prikazano v projektu REGNET, ki bi dodatno poenostavila vključevanje izmenjave podatkov o registraciji, na primer o emisijah CO2. Da bi Komisija proizvajalcem omogočila ustrezen odziv na razvoj trga, bi morala najpozneje do 30. avgusta vsakega leta spremljanja vsakemu proizvajalcu predložiti vmesno poročilo o spremljanju za tekoče leto.*

#### *Obrazložitev*

*Za vse države članice bi moralo biti obvezno, da kot glavno referenco (npr. za vrednosti emisij CO2) pri spremljanju uporabljajo potrdilo o skladnosti (zdaj približno 12 držav članic EU ne uporablja tega dokumenta pri nacionalnih postopkih registracije). Zato je treba vzpostaviti osrednjo evropsko bazo za zbiranje tovrstnih podatkov. To bi izdelovalcem omogočilo, da bi pravočasno zagotovili posodobitve v primeru tehničnih sprememb pri njihovih vozilih. Bistveno je, da se proizvajalci zgodaj seznanijo z uradnimi podatki vrednosti CO2, zato mora Komisija začasne izračune in vmesna poročila predložiti na pol leta.*

#### **Predlog spremembe 14**

##### **Predlog uredbe Uvodna izjava 22**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(22) Skladnost proizvajalcev s cilji iz te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO2 presežejo

*Predlog spremembe*

(22) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO2 presežejo

vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo je treba oblikovati glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. S časom jo je treba postopoma zviševati. Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov, mora **odražati tehnološke stroške**. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v proračunu Evropske unije.

vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo je treba oblikovati glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. S časom jo je treba postopoma zviševati. Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov, mora **biti višja od tehnoloških stroškov**. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v proračunu Evropske unije **in jih uporabiti za krepitev podpore raziskovalnim in inovacijskim dejavnostim za zmanjšanje CO<sub>2</sub> v avtomobilskem sektorju**.

#### *Obrazložitev*

*Da bi učinkovito zagotovili doseganje povprečnega cilja EU, mora biti premija višja od tehnoloških stroškov. Pomembno je, da se ta sredstva namenijo raziskovalnim in inovacijskim dejavnostim v avtomobilskem sektorju.*

### **Predlog spremembe 15**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 23 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(23a) Direktiva 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>, zagotavlja, da bodo imeli potrošniki jasne podatke o porabi goriva in specifičnih emisijah CO<sub>2</sub> za vse osebne avtomobile, tako da se bodo lahko informirano odločali.***

<sup>1</sup> *UL L 12, 18.1.2000, str. 16.*

#### *Obrazložitev*

*Promocijsko gradivo pri trženju novih osebnih avtomobilov mora vsebovati podatke o porabi goriva in specifičnih emisijah CO<sub>2</sub> za posamezni model.*

## Predlog spremembe 16

### Predlog uredbe

#### Člen 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### Vsebina *in* cilji

Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja *EU*, da bi **emisije CO<sub>2</sub> povprečnega novega voznega parka znižali na 120 g CO<sub>2</sub>/km**. Uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g/km kot del celostnega pristopa Skupnosti.

*Predlog spremembe*

#### Vsebina, cilji in *namen*

Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja, da bi **tudi na področju prometa znižali emisije CO<sub>2</sub> v EU**. Uredba določa omejitve povprečnih emisij na 120 g CO<sub>2</sub>/km za nov vozni park, ki naj bi veljala od 1. januarja 2012.

**Z letom 2012** uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g/km kot del celostnega pristopa Skupnosti. **Z letom 2020** uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa omejitve povprečnih emisij za nov vozni park na največ 95 g CO<sub>2</sub>/km od 1. januarja 2020 naprej, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi.

## Predlog spremembe 17

### Predlog uredbe

#### Člen 2 - odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije M1, kot je določeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z **referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila**, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 („osebni avtomobili“), ki so prvič registrirana v Skupnosti **in zunaj nje niso bila predhodno registrirana** („novi osebni avtomobili“).

*Predlog spremembe*

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije M1, kot je določeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, (črtano) **in vozila**, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 („osebni avtomobili“), ki so prvič registrirana v Skupnosti („novi osebni avtomobili“).

*Obrazložitev*

*Črtanje teže kot reference za okvir te uredbe preprečuje, da bi bila zelo težka vozila izvzeta. Treba se je izogibati uvajanju posebnih prednosti za nove avtomobile, uvožene iz držav izven Skupnosti, da bi spodbujali evropske proizvajalce, naj vlagajo v nove tehnologije, povečanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.*

## Predlog spremembe 18

### Predlog uredbe

#### Člen 2 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Ne uporablja se za vozila za posebne namene, kot so določena v odstavku 5 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

*Predlog spremembe*

3. Ne uporablja se za vozila za posebne namene, kot so določena v odstavku 5 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES **ali za vozila, namensko izdelana za komercialne namene, s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička, kot to določa Uredba (ES) št. 715/2007.**

*Obrazložitev*

*Vozila, ki so izdelana posebej za nalaganje in prevažanje invalidskih vozičkov in niso odobrena kot vozila z dostopom za invalidske vozičke, a v celoti izpolnjujejo pogoje evropskega sistema homologacije vseh vozil, je treba izključiti iz te zakonodaje. Predlogi sprememb bodo zagotovili enakopravnost vseh vozil z dostopom za invalidske vozičke v tej*



zakonodaji. To bi bilo v skladu s politiko Skupnosti za pomoč invalidom.

## **Predlog spremembe 19**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 2 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3a. Iz področja uporabe uredbe so izvzeta vozila za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb, kot to določa člen 3(1)(fa).**

*Obrazložitev*

*Da bi ureditev emisij CO<sub>2</sub> bila združljiva s socialnimi zahtevami, je odstopanje upravičeno, saj je število teh vozil sorazmerno majhno.*

## **Predlog spremembe 20**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 - odstavek 1 - točka d a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(da) „odtis“ pomeni kolotek, pomnožen z medosno razdaljo, kot je navedeno v potrdilu o skladnosti ter opredeljeno v oddelkoma 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;**

## **Predlog spremembe 21**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – odstavek 1 – točka f a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(fa) „vozila za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb“ pomeni vozila kategorije M1, ki so:**

**(i) vozila za posebne namene, kot jih določa Direktiva 2007/46/ES, katerih referenčna masa presega 2.000 kg, ali**

*(ii) vozila, katerih referenčna masa presega 2000 kg in ki so namenjena za prevoz 7 ali več oseb, vključno z voznikom, iz česar so izvzeta vozila kategorije MIG, kakor jih opredeljuje Direktiva 2007/46/ES, ali*

*(iii) vozila, katerih referenčna masa presega 1760 kg in ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovano, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička.*

#### *Obrazložitev*

*Opredeljena vozila so namenjena za opravljanje posebnih prevoznih funkcij, kot so medkrajevni avtobusi, reševalne in vlečne službe. Takšna vozila imajo pogosto posebno konstrukcijo (so višja, širša ali težja) s posebnim menjalnikom, in zato nekoliko večjimi emisijami CO<sub>2</sub>. Obsegi segmentov teh skupin vozil so razmeroma majhni in nekoliko večje emisije CO<sub>2</sub> so zanemarljive v smislu njihovega celotnega vpliva na cilj zakonodaje za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.*

### **Predlog spremembe 22**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – odstavek 1 – točka f b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(fb) „vozilo z izredno nizkimi emisijami ogljika“ pomeni vozilo, ki povzroča manj kot 50 gramov emisij CO<sub>2</sub> na kilometer, merjenih v skladu z uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljenih kot masa emisije CO<sub>2</sub> (skupna) v potrdilu o skladnosti.*

### **Predlog spremembe 23**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – odstavek 1 – točka f c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(fc) „vozilo na alternativno gorivo“ pomeni vozilo, kot je opredeljeno v uredbi (ES) št. 715/2007 in njenih izvedbenih*

## **ukrepih.**

### *Obrazložitev*

*Uredba Euro V že opredeljuje vozila na alternativna goriva kot vozila z enim sistemom za skladiščenje goriva, ki lahko deluje na različne mešanice dveh ali več goriv (biogoriv).*

#### **Predlog spremembe 24**

##### **Predlog uredbe**

##### **Člen 4**

###### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in za vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, v skladu z navedenim odstopanjem.

###### *Predlog spremembe*

Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in za vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, v skladu z navedenim odstopanjem.

***Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2020, in za vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, kot je spremenjeno v skladu s členom 10(2a)(b).***

#### **Predlog spremembe 25**

##### **Predlog uredbe**

##### **Člen 4 a (novo)**

###### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

###### *Predlog spremembe*

##### **Člen 4a**

***Vozila z izredno nizkimi emisijami ogljika Med 1. januarjem 2012 in 1. januarjem 2016, da se ugotovi, ali posamezni proizvajalci osebnih avtomobilov upoštevajo cilje specifičnih emisij iz člena***

*4, vsako vozilo z izredno nizkimi emisijami ogljika, registrirano v Evropski uniji, prispeva k izračunu povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvajalca na podlagi količnika:*

*2012–2013: štirikrat*

*2014: trikrat*

*2015: dvakrat*

*Od 1. januarja 2016 se ta količnik ne uporablja več.*

## **Predlog spremembe 26**

### **Predlog uredbe Člen 4 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Člen 4b**

##### ***Cilji specifičnih emisij za vozila na alternativna goriva***

*Da se ugotovi, ali posamezni proizvajalci osebnih avtomobilov upoštevajo cilje specifičnih emisij iz člena 4, se emisije CO<sub>2</sub>, navedene v potrdilu o skladnosti za vsako vozilo na alternativno gorivo, kot je opredeljeno v uredbi (ES) št. 715/2007 in ki je registrirano v Evropski uniji, zmanjšajo linearno od 0 do 20 % in za največ 25 g CO<sub>2</sub>/km, če so na vsaj 30 % bencinskih črpalk v državi članici, kjer je vozilo registrirano, na voljo alternativa goriva za ta vozila, ki izpolnjujejo trajnostna merila iz direktive ... [Direktiva o obnovljivih virih]. To zmanjšanje ne velja za vozila, katerih masa presega 2 000 kg, ali če se doseže z uporabo alternativnih goriv, ki niso na voljo za komercialno uporabo v Skupnosti.*

## **Predlog spremembe 27**

**Predlog uredbe**  
**Člen 5 – odstavek 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

7. Proizvajalci, združeni v skupino, za katero predložijo podatke Komisiji, se za namene **te uredbe** obravnavajo kot en proizvajalec, razen v primeru, da se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3.

*Predlog spremembe*

7. Proizvajalci, združeni v skupino, za katero predložijo podatke Komisiji, se zaradi **izpolnjevanja obveznosti na podlagi člena 3** obravnavajo kot en proizvajalec, razen če se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3. **Informacije o spremljanju in poročanju se bodo zabeležile in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru iz člena 6(4) za posamezne proizvajalce pa tudi za skupine.**

**Predlog spremembe 28**

**Predlog uredbe**  
**Člen 6 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Za **leto**, ki se začne 1. januarja **2010**, in **vsako naslednje leto** vsaka država članica beleži podatke, določene v delu A priloge II, za vsak nov osebni avtomobil, registriran na njenem ozemlju.

*Predlog spremembe*

1. Za **mesec**, ki se začne 1. januarja **2012**, in **vsak naslednji mesec** vsaka država članica beleži podatke, določene v delu A priloge II, za vsak nov osebni avtomobil, registriran na njenem ozemlju. **Ti podatki so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v posameznih državah članicah. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno in nebirokratsko delovanje poročevalnih organov.**

*Obrazložitev*

*Da bi preprečili izkrivljanje trga in diskriminacijo proizvajalcev, bi morala uvedba uredbe potekati sočasno z nadziranjem in poročanjem o povprečnih emisijah. Izvajanje ukrepov se zato ne bi smelo začeti pred letom 2012, ukrepi pa bi se morali izvajati mesečno in biti na voljo proizvajalcem vozil, tako da bi proizvajalce in stranke lahko bolje vključili v doseg cilja. S to spremembo naj bi se zagotovilo, da se za nacionalne poročevalne organe ne porabijo odvečna sredstva za delovanje in da delujejo kar se da učinkovito in nebirokratsko.*

**Predlog spremembe 29**

**Predlog uredbe**  
**Člen 6 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Do 28. februarja 2011 in v vsakem naslednjem letu država članica določi informacije, naštete v delu B priloge II, glede na predhodno koledarsko leto, ter jih posreduje Komisiji. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v Delu C Priloge II.

*Predlog spremembe*

2. Do 28. februarja 2011 in v vsakem naslednjem letu država članica določi informacije, ki jih preveri pooblaščen revizor, naštete v delu B priloge II glede na predhodno koledarsko leto, ter jih posreduje Komisiji. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v Delu C Priloge II.

*Obrazložitev*

*Preizkušeni revizor s pregledom podatkov držav članic zagotovi, da države članice zbirajo in nadzirajo podatke o CO<sub>2</sub> iz potrdila o skladnosti in da se modeli avtomobilov dodelijo ustreznim proizvajalcem.*

**Predlog spremembe 30**

**Predlog uredbe**  
**Člen 6 – odstavek 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. Proizvajalci lahko v **dveh** mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz četrtega odstavka te uredbe obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do **30. septembra** potrdi ali spremeni in potrdi začasne izračune iz četrtega odstavka te uredbe.

*Predlog spremembe*

5. Proizvajalci lahko v **treh** mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz četrtega odstavka te uredbe obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do **31. marca naslednjega leta** potrdi ali spremeni in potrdi začasne izračune iz četrtega odstavka te uredbe.

*Obrazložitev*

*Točnost podatkov, ki so jih zbrale države članice, je zelo pomembna za natančen izračun specifičnih ciljnih vrednosti za zmanjšanje emisij za proizvajalce. Obdobje, v katerem imajo proizvajalci čas, da opozorijo na nepravilnosti podatkov, je treba zato podaljšati na najmanj tri mesece.*

**Predlog spremembe 31**

**Predlog uredbe**  
**Člen 6 – odstavek 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

7. Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju in nadzoru v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo Komisijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

*Predlog spremembe*

7. Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju in nadzoru v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo ***Evropski parlament, Svet in Komisijo*** najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

**Predlog spremembe 32**

**Predlog uredbe**  
**Člen 7 - odstavek 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v proračunu Evropske unije.

*Predlog spremembe*

5. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v proračunu Evropske unije ***in se uporabijo za krepitev raziskovalnih dejavnosti za razvoj tehnoloških inovacij za zmanjšanje emisij CO2 pri vozilih in za razvoj vozil brez emisij.***

*Obrazložitev*

*Pomembno je, da se ta sredstva namenijo raziskavam in inovacijam v avtomobilskem sektorju.*

**Predlog spremembe 33**

**Predlog uredbe**  
**Article 8 - paragraph 1 - point d a (new)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(da) povprečna masa za vse nove osebne avtomobile v Skupnosti v predhodnem koledarskem letu.***

## Obrazložitev

*Predlaga, da se objavi tudi povprečna masa vseh novih avtomobilov.*

### **Predlog spremembe 34**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 9 – odstavek 1**

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki:

(a) je odgovoren za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; ter

(b) ni povezan z drugimi proizvajalci.

##### *Predlog spremembe*

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki:

(a) je odgovoren za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; ter

(b) ni povezan z drugimi **avtomobilskimi** proizvajalci **ali**

***(ba) je povezal podjetja, ki so v celoti odgovorna za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu.***

## Obrazložitev

*Ta predlog spremembe pojasnjuje in poenostavlja obseg uporabe odstopanja, pri tem pa ostaja strogo pod pragom 10.000. Lahko pride do primerov, ko dva povezana proizvajalca registrirata manj kot 10.000 novih osebnih avtomobilov. Treba ju je obravnavati kot nepovezana.*

### **Predlog spremembe 35**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 9 – odstavek 2 – točka (d)**

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(d) cilj specifičnih emisij, skladen s **proizvajalčevim potencialom za zmanjševanje emisij, vključno s tehnološkim potencialom za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO<sub>2</sub>.**

##### *Predlog spremembe*

(d) cilj specifičnih emisij, skladen s **proizvajalčevo tehnično zmogljivostjo, finančnimi sredstvi in vzorčnim potencialom za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> glede na neposredne konkurente.**



## Obrazložitev

V predlogu spremembe so opredeljena merila za določitev in oceno posameznih ciljev, da bi zagotovili večjo pravno gotovost in predvidljivost pri spodbujanju zmanjšanja emisij.

### Predlog spremembe 36

#### Predlog uredbe

#### Člen 9 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do posebnega odstopanja na podlagi odstavka 1 in če meni, da je cilj zmanjšanja povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub>, ki ga predlaga proizvajalec, **skladen z njegovim potencialom za zmanjšanje emisij, vključno s tehnološkim potencialom za zmanjšanje specifičnih emisij CO<sub>2</sub>**, Komisija proizvajalcu odobri posebno odstopanje. Odstopanje začne veljati 1. januarja naslednjega leta po vloženi prošnji.

*Predlog spremembe*

3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do posebnega odstopanja na podlagi odstavka 1 in če meni, da je cilj zmanjšanja povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub>, ki ga predlaga proizvajalec, **ustrezen**, Komisija proizvajalcu odobri posebno odstopanje. **Pri tej odločitvi Komisija upošteva merila iz odstavka 2(d)**. Odstopanje začne veljati 1. januarja naslednjega leta po vloženi prošnji.

## Obrazložitev

Ta predlog spremembe je potreben zaradi skladnosti s spremembo točke (d), odstavka 2 člena 9.

### Predlog spremembe 37

#### Predlog uredbe

#### Člen 9 – odstavek 6

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

6. Če Komisija meni, da proizvajalec ne izvaja programa za zmanjšanje emisij, ki ga je predložil v prošnji, lahko **odstopanje razveljavi**.

*Predlog spremembe*

6. Če Komisija meni, da proizvajalec ne izvaja programa za zmanjšanje emisij, ki ga je predložil v prošnji, lahko **proizvajalcu naloži plačilo premije za presežne emisije, kot je določeno v členu 7**.

## Obrazložitev

*Če proizvajalec preseže svoje cilje emisij, določene v prošnji za odstopanje, bi bil preklic odstopanja nesorazmeren ukrep. Namesto tega je treba za tega proizvajalca uporabiti enak sistem premij za presežne emisije, kot je predviden za masovne proizvajalce. S tem se postopek za male proizvajalce približa tistemu za masovne.*

### **Predlog spremembe 38**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 9 – odstavek 7 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***7a. Prošnja za odstopanje, vključno s podpornimi podatki, ter vsako obvestilo v skladu z odstavkom 4, vsak preklic v skladu z odstavkoma 5 in 6 ali ukrepi iz odstavka 7 se dajo na razpolago javnosti.***

### **Predlog spremembe 39**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 9 – odstavek 7 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***7b. Proizvajalec lahko zaprosi Komisijo, da mu odobri, da doseže alternativni cilj, ki je 25 % zmanjšanje njegovih povprečnih specifičnih emisij iz leta 2006, namesto cilja specifičnih emisij, izračunanega na podlagi Priloge I, če:***

***(a) nima povezanih podjetij in je odgovoren za med 10 000 in 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu ali***

***(b) ima povezana podjetja, ta pa so v celoti odgovorna za med 10 000 in 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v enem koledarskem letu.***

***Povezana podjetja lahko zaprosijo Komisijo, da jim odobri, da izpolnijo alternativni cilj, ki je 25 % zmanjšanje njihovih skupnih povprečnih specifičnih***

*emisij iz leta 2006, namesto povprečja njihovih ciljev specifičnih emisij, izračunanih na podlagi Priloge I, če so ta povezana podjetja, skupaj s katerikoli povezanim podjetjem, odgovorna za med 10 000 in 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti vsako koledarsko leto.*

#### *Obrazložitev*

*Predlog Komisije postavlja ozko specializiranim proizvajalcem (ki proizvajajo omejen obseg avtomobilov) nedosegljive cilje, veliko strožje od ciljev neposrednih konkurentov. Njihovim konkurentom, ki prodajajo širši obseg avtomobilov ali so del skupine, si ni treba toliko prizadevati, čeprav prodajajo avtomobile s podobnimi emisijami CO<sub>2</sub>. Predlog spremembe ozko specializiranim proizvajalcem omogoča, da izberejo minimalni cilj 25 %. Gre za zelo pomembno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v primerjavi s povprečjem tega sektorja, ki je 19 %, in ima zanemarljiv vpliv na okoljski izid.*

#### **Predlog spremembe 40**

##### **Predlog uredbe Člen 9 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

##### **Člen 9a**

##### **Ekološke inovacije**

- 1. Ekološke inovacije so inovativne tehnologije v avtomobilih, ki dokazljivo zmanjšujejo emisije CO<sub>2</sub>, ne glede na način vožnje, vendar niso ali so premalo upoštevane v meritvah CO<sub>2</sub> v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007.***
- 2. Odbor iz člena 12(1) te uredbe odloča o vlogah za ekološke inovacije, ki zagotavljajo dejansko zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, povezano s tehnologijo.***
- 3. Vlogo za ekološke inovacije lahko predložijo izdelovalci ali dobavitelji te tehnologije. Vloga mora biti utemeljena s tehničnimi podatki o zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, povezanem s tehnologijo. Te podatke mora potrditi tretja stran. Institucije, ki so priglašene v skladu s***

*členom 43 Direktive 2007/46/ES, lahko delujejo kot tretja stan, odgovorna za certificiranje.*

*4. Ekološke inovacije je treba upoštevati pri spremljanju te uredbe na podlagi kreditov za njihovo namestitvev kot standardne opreme v tipe ali različice vozil. Kredit, povezan s tehnologijo, ni višji od 75 % dejanskega zmanjšanja CO<sub>2</sub>, določenega v skladu z odstavkom 2. Poleg tega lahko odbor iz člena 12(1) časovno omeji veljavnost kreditov ali odloči, da se ti krediti v določenem časovnem obdobju uporabljajo regresivno.*

#### *Obrazložitev*

*Končna uredba mora ponuditi pobude za povečanje učinkovitosti pomožnih/sestavnih delov, čeprav se njihov prispevek k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> ne odraža v meritvah CO<sub>2</sub> v skladu z Uredbo 715/2007. Samo tehnologije, ki nedvomno privedejo do dejanskega zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>, morajo biti obravnavane kot ekološke inovacije, njihov vpliv pa mora potrditi pristojna tehnična služba, kot so tiste za homologacijo v EU.*

#### **Predlog spremembe 41**

##### **Predlog uredbe**

##### **Člen 10 – odstavek 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

##### **2a. Komisija spremeni Prilogo I:**

*(a) do 30. junija 2016 in nadalje do 30. junija vsaka naslednja tri leta, da bi število M0 predstavljalo povprečje povprečne mase novih osebnih avtomobilov v preteklih treh koledarskih letih, za katere je bila objavljena povprečna masa v skladu s členom 8(1)(da); ter*

*(b) do 30. junija 2019, da bi se število 130 nadomestilo s številom, ki ni višje od 95, in da bi vrednost "a" privedla do delitve prizadevanj med proizvajalci, kar je čim bolj v skladu s to uredbo za leto 2012.*

*Te spremembe stopijo v veljavo s*

*1. januarjem naslednjega leta.*

*Takšna sprememba, namenjena spremembi nebistvenih elementov te uredbe, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).*

## **Predlog spremembe 42**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Komisija pregleda tehnološki razvoj z namenom, da se po potrebi spremenijo določbe Uredbe ES št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil.

*Predlog spremembe*

3. Komisija pregleda tehnološki razvoj zato, da se po potrebi spremenijo določbe Uredbe (ES) št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil. ***Še zlasti pregleda postopke za merjenje emisij CO<sub>2</sub> in možnosti za vključitev poskusa emisij CO<sub>2</sub> v postopek skladnosti vozil v prometu, ne da bi bilo pri tem ovirano hitro uvajanje novih in manj preizkušenih tehnologij (npr. baterij, gorivnih celic) za zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub>.***

#### *Obrazložitev*

*Updating or replacement of the test procedures possible will be required to reflect changes in vehicle specifications and driver behaviour, with the purpose to ensure that real world emissions correspond to those measured at type approval. CO<sub>2</sub> emissions from vehicles that have been used in ordinary traffic for some years might differ from what is measured during type approval. An inclusion of the CO<sub>2</sub> emission test into the in-service conformity will improve to the legislation to ensure that CO<sub>2</sub> emissions from cars in use do not increase compared to those measured at type approval. In vehicles with new, less proven technologies (e.g. batteries, fuel cells) some degradations should be allowed not to block the rapid introduction of new technologies with big potential to a long term reduction.*

## **Predlog spremembe 43**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 3 – pododstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***Komisija bo do leta 2010 zlasti predložila***

*predloge, kot je primerno, da zagotovi, da so postopki za merjenje emisij CO<sub>2</sub> iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in njenih izvedbenih ukrepov prilagojeni in se nato redno preverjajo v skladu s členom 14(3) navedene uredbe, da bi bolje odražali realne pogoje vožnje in dejansko vedenje emisij CO<sub>2</sub> vozil ter vključevali vse zadevne ekološke inovacije in dodatne ukrepe.*

#### **Predlog spremembe 44**

##### **Predlog uredbe**

##### **Člen 10 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3a. Komisija zagotovi, da bo do leta 2015 ta uredba veljala za avtomobile s kakršno koli težo.**

##### *Obrazložitev*

*Nekateri osebni avtomobili imajo referenčno maso, ki presega največjo maso 2840 kg, določeno v členu 2(2) uredbe EURO 5/6. Tak primer je Hummer H2 z maso praznega vozila 2902 kg. Po sedanjem predlogu so ti avtomobili izvzeti iz zakonodaje. To vrzel je treba zapolniti in tako preprečiti, da bi povečanje števila zelo težkih SUVov ogrožalo doseganje povprečnega cilja voznega parka EU.*

#### **Predlog spremembe 45**

##### **Predlog uredbe**

##### **Člen 10 – odstavek 3 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3b. Komisija do 31. decembra 2014 predstavi predlog za pravilnik o določanju povprečne omejitve emisij iz Priloge I, ki ne sme biti višja od 95 g CO<sub>2</sub>, kar naj bi nov vozni park dosegel do 1. januarja 2020.**

***Pred tem predlogom se pripravi splošna ocena vpliva na industrijo in njeno avtomobilsko vejo, h kateri se priloži***

*natančna analiza stroškov in koristi ob upoštevanju razvoja tehnoloških inovacij za zmanjšanje CO2. Komisija pri določanju povprečne omejitve emisij upošteva spremembe v zvezi z mednarodnimi sporazumi za obdobje po letu 2012.*

*Komisija obravnava tudi možnost odprave sedanjega razlikovanja med ukrepi za posamezna ciljna zmanjšanja, zlasti pri motornih vozilih, in drugimi dopolnilnimi ukrepi.*

## **Predlog spremembe 46**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 3 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*3c. Po presoji vplivov Komisija do leta 2014 objavi poročilo o dostopnosti podatkov o odtisu kot kazalcu uporabnosti, da se določijo posebni cilji emisij, in po potrebi spremeni Prilogo I v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).*

## **Predlog spremembe 47**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 11**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*Od 1. januarja 2010 bodo proizvajalci zagotovili, da bodo oznake, plakati ali promocijski prospekti in gradivo iz členov 3, 5 in 6 Direktive 1999/94/ES vsebovali informacije o tem, v kolikšni meri se*

*Od 1. januarja 2010 bo informacije za potrošnike glede specifičnih emisij CO2 osebnih avtomobilov urejala Direktiva 1999/94/ES.*

*specifične emisije CO2 za osebni avtomobil, ki je na prodaj, razlikujejo od cilja specifičnih emisij za ta osebni avtomobil iz Priloge I.*

*Obrazložitev*

*Direktiva 1999/94/ES je najustreznejši okvir za urejanje informacij za potrošnike.*

## **Predlog spremembe 48**

### **Predlog uredbe Člen 11 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Člen 11a**

##### **Informacije vozniku v avtomobilu**

**Od 1. januarja 2012 proizvajalci, ki zaprosijo za homologacijo za vozila kategorije M1, kot je določeno v Direktivi 2007/46/ES v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, v vsako vozilo namestijo zaslon za porabo goriva.**

*Obrazložitev*

*Veliko preskusov je potrdilo, da obstajajo razlike med dejanskimi emisijami CO2 in emisijami, izmerjenimi pri poskusnem ciklu EU. Zaslon za porabo goriva lahko pomaga odpraviti te razlike, saj vozniku kaže, koliko goriva porabi avto med vožnjo. To lahko spodbuja ekolju prijazno vožnjo, ko se avto dejansko uporablja, kar vodi do manjše porabe goriva. Drugi pozitivni stranski učinki varčnejšega načina vožnje so manj nesreč, zmanjšanje NOx in emisij delcev, manj hrupa, manjša obraba in preluknjanost pnevmatik ter manjši prenos moči.*

## **Predlog spremembe 49**

### **Predlog uredbe Priloga II – del A – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

2. Podrobnosti iz odstavka 1 izhajajo iz potrdila o skladnosti za zadevni osebni avtomobil. Če sta v potrdilu o skladnosti

2. Podrobnosti iz odstavka 1 izhajajo iz potrdila o skladnosti za zadevni osebni avtomobil. Če sta v potrdilu o skladnosti



navedeni tako najmanjša kot tudi največja masa osebnega vozila, države članice za namene te uredbe uporabijo le podatek o največji masi.

navedeni tako najmanjša kot tudi največja masa osebnega vozila, države članice za namene te uredbe uporabijo le podatek o največji masi. ***Pri vozilih z dvogorivnim motorjem (bencin/plin), katerih certifikati skladnosti kažejo specifične emisije CO<sub>2</sub> za obe vrsti goriva, države članice uporabijo le vrednost, merjeno za plin.***

#### *Obrazložitev*

*Po uradnih podatkih naj bi vozila na dvogorivni motor skoraj izključno delovala na plin. Poleg tega je treba spodbujati uporabo plinastih goriv kot alternativo bencinu, da se znižajo ogljikove emisije in zagotovi raznolikost oskrbe z energijo.*

## OBRAZLOŽITEV

Predlog uredbe, ki določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile, je del ambicioznejše strategije, po kateri EU enostransko prevzema obvezo, da bo znižala emisije toplogrednih plinov za najmanj 20 % do leta 2020.

Cestni prevoz je z več kot 12 % skupnih emisij ogljikovega dioksida drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v EU, vrednost emisij tega sektorja pa še naprej narašča. Avtomobilska tehnologija je sicer močno napredovala, a to ne zadostuje za izničenje učinka povečanja prometa in velikosti avtomobilov.

Potek oblikovanja te uredbe je znan: prostovoljni sporazumi med Komisijo in avtomobilsko industrijo so že leta 1998 privedli do zmanjšanja CO<sub>2</sub> za 13,5 % v primerjavi z letom 1995, čeprav je veljalo mnenje, da to ne zadostuje za dosego potrebnih rezultatov. Februarja 2007 je Komisija predlagala, da bi se uporabil celostni pristop pri dveh prvinah: zmanjšanju emisij, do katerega je prišlo z izboljšavo tehnologije motorjev, da bi se dosegel cilj povprečja 130 g CO<sub>2</sub>/km za nov vozni park, in zmanjšanju za dodatnih 10 g CO<sub>2</sub>/km z nadaljnjimi tehnološkimi izboljšavami in povečano porabo biogorov do leta 2012. Oktobra 2007 je Parlament v svoji resoluciji sprejel načelo celostnega pristopa, hkrati pa zagovarjal ambicioznejše dolgoročne cilje: zmanjšanje na 125 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2015 in načrt z dolgoročnim ciljem, da se doseže 95 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2020 in zaželenih 70 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2025.

Sedanji predlog uredbe je odraz prvotne različice, zlasti glede ciljev, rokov in uporabe celostnega pristopa. Predvideva tudi razdelitev specifičnega cilja za vsakega proizvajalca posebej na osnovi "mase". Če zastavljeni cilji ne bodo doseženi, predlog predvideva sistem kazni, ki bo temeljil na izračunih osnovne vsote, ki od leta 2012 dalje raste. Za proizvajalce, ki ne prodajo več kot 10 000 enot v EU, so predvidene olajšave, a bo zanje na pogajanjih s Komisijo določen specifičen "ad hoc" cilj. Predlog proizvajalcem omogoča, da se združujejo in tako skupaj prispevajo k dosegu zastavljenih ciljev.

Poročevalec lahko samo izrazi strinjanje s predlogom uredbe kot celote, zlasti podpira njegovo vsebino, cilje in namen. Meni, da je treba tudi avtomobilski sektor vključiti v cilje zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> po vsem svetu, ob tem pa upoštevati vse njegove posebnosti (obnašanje voznika, obnavljanje voznega parka, infrastrukturni pogoji). Poročevalec potrjuje časovne cilje Komisije in ob tem meni, da je bistveno, da se dolgoročni cilji Parlamenta ponovno obravnavajo in da se predloži povprečna omejitev emisij, ki ne bi presežala 95 g CO<sub>2</sub>/km in ki bi jo bilo treba doseči do leta 2020. Natančen cilj, za katerega poročevalec upa, da bo postal ambicioznejši, bo določila Komisija po reviziji uredbe, ki jo je treba opraviti do leta 2014 in ki bo sledila skupni presoji vpliva, kateri bo priložena analiza gospodarskih, okoljskih in družbenih učinkov vzdolž cele proizvodne verige.

Poročevalec se strinja z izbiro celostnega pristopa za zagon sistema, a se sprašuje, ali ne bi bilo ustrežnejše prepustiti odločitve o načinu dosege dodeljenega specifičnega cilja avtomobilski industriji. Ne bi bilo treba, da zakonodajalec obravnava vprašanje, ali industrija dosega cilje prek tehničnih izboljšav, dopolnilnih ali drugih ukrepov, pod pogojem, da bo cilj merljiv prek serije že obstoječih in v prihodnosti pripravljenih preizkusov. Poročevalec poziva Komisijo, naj pretehta možnost, da bi se razlike med dopolnilnimi ukrepi in ukrepi na

motornih vozilih dolgoročno odpravile.

Isto velja za kazalec uporabnosti: Komisija se je v svojem predlogu odločila za kazalec mase, ker "so podatki o njej že na voljo, masa pa je tudi kazalec, ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ter oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev".

Vendar Komisija vnaprej ne izključuje možnosti uporabe drugega kazalca, tako da v svojem predlogu meni, da "je treba zbirati podatke o nadomestnem kazalcu uporabnosti – odtisu (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo)".

V oktobrski resoluciji je Parlament z veliko večino zavrnil uvedbo kazalca mase in tako potrdil kazalec odtisa. Poročevalec se zaveda, da kazalec odtisa ponuja več zagotovil z okoljskega vidika, saj je manj občutljiv na morebitna popačenja (povečanje mase, da bi se dosegli manj strogi cilji zmanjšanja).

Poročevalec zaenkrat ne predlaga sprememb na predlog Komisije, kar zadeva spremembo kazalca uporabnosti, a si jemlje pravico, da v prihodnjih korakih zakonodajnega postopka spremeni mnenje.

Poročevalec predlaga, naj se kazni za prekomerne emisije uporabijo za financiranje raziskovalnih dejavnosti na področju podpornih tehnologij (npr. tehnologije za čiste in energetsko učinkovite toplotne stroje, vgrajene varnostne sisteme) kot tudi prodornih tehnologij (npr. vodik in gorivne celice, razvoj hibridov z možnostjo ponovnega polnjenja, druga generacija biogoriv).

V zvezi s kaznimi za nedoseganje določenega cilja se poročevalec strinja s predlogom Komisije, čeprav se ponuja za obravnavo rešitev, ki bi lahko naredile sistem v prvem koraku njegovega izvajanja (2012–2015) bolj prožen in da bi se hkrati nagrajevali in spodbujali najboljši pristopi proizvajalcev.

Poročevalec tudi ponuja vrsto tehničnih prilagoditev predloga Komisije, zlasti prek odprave nanašanja na maso 2160 kg, saj meni, da bi tako bilo preveč težkih vozil izključenih iz okvira te uredbe.

Nazadnje poročevalec spreminja člen o informacijah za potrošnike, ker meni, da to področje ureja Direktiva 1999/94/ES.



## MNENJE ODBORA ZA PRAVNE ZADEVE O PRAVNI PODLAGI

gospod Miroslav Ouzký  
predsednik  
Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane  
BRUSELJ

Zadeva: mnenje o pravni podlagi predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil (KOM(2007)0856) (KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Spoštovani gospod predsednik,

Odbor za pravne zadeve se odločil, da bo na lastno pobudo obravnaval vprašanje pravne podlage zgoraj omenjenega predloga uredbe, kar je v skladu s členom 35(3) poslovnika.

Opozoriti je treba *in limine*, da morajo vsi akti Skupnosti temeljiti na pravni podlagi, določeni v Pogodbi (ali drugem pravnem aktu, ki naj bi ga izvajali). Pravna podlaga določa pristojnost Skupnosti *ratione materiae* in način izvajanja te pristojnosti, in sicer kateri zakonodajni instrument (ali instrumenti) se lahko uporabi ter postopek sprejemanja odločitev.

Iz ustaljene prakse Sodišča je razvidno, da izbira pravne podlage ne sme biti subjektivna, pač pa "mora temeljiti na objektivnih dejavnikih, ki jih je mogoče sodno preskusiti"<sup>1</sup>, kot sta denimo cilj in vsebina zadevnega ukrepa<sup>2</sup>. Še več, odločilni dejavnik mora biti glavni cilj ukrepa<sup>3</sup>.

Glede na sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti splošni člen Pogodbe predstavlja ustrezno pravno podlago, čeprav obravnavani ukrep skuša na podrejen način doseči tudi cilj, ki si ga prizadeva doseči specifični člen Pogodbe<sup>4</sup>.

Komisija predlaga, naj bo člen 95 Pogodbe o ES edina pravna podlaga za predlog uredbe.

### Člen 95

*1. Z odstopanjem od določb člena 94 in kadar ta pogodba ne določa drugače, se za doseganje*

---

<sup>1</sup> Zadeva 45/86, *Komisija proti Svetu* [1987] Poročila Sodišča Evropskih skupnosti 1439, odstavek 5.

<sup>2</sup> Zadeva C-300/89, *Komisija proti Svetu* [1991] Poročila Sodišča Evropskih skupnosti I-287, odstavek 10.

<sup>3</sup> Zadeva C-377/98, *Nizozemska proti Evropskemu parlamentu in Svetu*, [2001] Poročila Sodišča Evropskih skupnosti I-7079, odstavek 27.

<sup>4</sup> Zadeva C-377/98, *Nizozemska proti Evropskemu parlamentu in Svetu*, [2001] Poročila Sodišča Evropskih skupnosti I-7079, odstavka 27 in 28; Zadeva C-491/01, *British American Tobacco (Investments) in Imperial Tobacco* [2002] Poročila Sodišča Evropskih skupnosti I-11453, odstavka 93 in 94.

*ciljev iz člena 14 uporabljajo v nadaljevanju navedene določbe. Svet v skladu s postopkom iz člena 251 in po posvetovanju z Ekonomsko-socialnim odborom sprejme ukrepe za približevanje določb zakonov in drugih predpisov v državah članicah, katerih predmet je vzpostavitev in delovanje notranjega trga. 2. Odstavek 1 se ne uporablja za davčne določbe, določbe o prostem gibanju oseb niti za tiste, ki se nanašajo na pravice in interese zaposlenih.*

*3. Komisija ima v svojih predlogih iz odstavka 1, ki zadevajo zdravje, varnost, varstvo okolja in varstvo potrošnikov, za izhodišče visoko raven varstva, pri čemer zlasti upošteva nova dognanja na podlagi znanstvenih dejstev. V okviru svojih pristojnosti si tudi Evropski parlament in Svet prizadevata za doseganje tega cilja.*

*4. Če po tem, ko Svet ali Komisija sprejme usklajevalni ukrep, država članica meni, da mora ohraniti nacionalne določbe zaradi pomembnih potreb iz člena 30 ali določbe, ki zadevajo varstvo okolja ali delovnega okolja, o teh določbah pa tudi o razlogih za njihovo ohranitev uradno obvesti Komisijo.*

*5. Brez poseganja v odstavek 4 pa država članica, če po tem, ko Svet ali Komisija sprejme usklajevalni ukrep, meni, da mora na podlagi novih znanstvenih spoznanj o varstvu okolja ali delovnega okolja uvesti nacionalne določbe zaradi problema, ki je specifičen zanjo in je posledica sprejetja usklajevalnega ukrepa, o načrtovanih določbah pa tudi o razlogih za njihovo uvedbo uradno obvesti Komisijo.*

*6. Komisija v šestih mesecih po uradnih obvestilih iz odstavkov 4 in 5 odobri ali zavrne nacionalne določbe, potem ko preveri, ali so morda sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrita omejitev trgovine med državami članicami in ali ovirajo delovanje notranjega trga. Če Komisija v tem roku ne sprejme nobene odločitve, se šteje, da so nacionalne določbe iz odstavkov 4 in 5 odobrene.*

*Če to upravičuje zahtevnost zadeve in če ni nevarnosti za zdravje ljudi, lahko Komisija zadevno državo članico uradno obvesti, da se rok iz tega odstavka lahko podaljša za nadaljnje obdobje največ šestih mesecev.*

*7. Če se v skladu z odstavkom 6 državi članici dovoli ohranitev ali uvedba nacionalnih določb, ki odstopajo od usklajevalnega ukrepa, Komisija nemudoma preveri, ali naj predlaga prilagoditev temu ukrepu. 8. Če država članica izpostavi specifičen problem glede javnega zdravja na področju, ki so ga urejali prejšnji usklajevalni ukrepi, na to opozori Komisijo, ki nemudoma preveri, ali naj Svetu predlaga ustrezne ukrepe.*

*9. Z odstopanjem od postopka, določenega v členih 226 in 227, lahko Komisija ali katera koli država članica predloži zadevo neposredno Sodišču, če meni, da druga država članica zlorablja pooblastila iz tega člena.*

*10. Zgornji usklajevalni ukrepi v ustreznih primerih vključujejo zaščitno klavzulo, ki dovoljuje državam članicam, da zaradi enega ali več neekonomskih razlogov iz člena 30 sprejmejo začasne ukrepe, ki so predmet nadzornega postopka Skupnosti.*

*Cilj in vsebina predloga uredbe*

Predlog je namenjen zagotavljanju ustreznega delovanja notranjega trga osebnih avtomobilov

z določitvijo povprečnih specifičnih emisij novih osebnih avtomobilov v Skupnosti, ki od leta 2012 naprej ne bodo smele presegati 130 g CO<sub>2</sub>/km.

Glavni vidiki tega predloga so:

- Predlog se bo uporabljal za vozila M1 (osebni avtomobili).
- Predlog določa cilje za specifične emisije CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov glede na njihovo maso.
- Predlog določa obvezne cilje za specifične emisije CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov od leta 2012 naprej. Cilji bodo veljali za povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> v g/km za nove osebne avtomobile vsakega proizvajalca, registrirane v EU v vsakem koledarskem letu. Za doseganje svojih ciljev se lahko proizvajalci medsebojno združujejo. Če se bosta združila dva proizvajalca ali se bo združilo več proizvajalcev, bodo za potrebe ugotavljanja izpolnjevanja ciljev obravnavani kot en sam proizvajalec.
- Države članice bodo morale zbirati podatke o novih avtomobilih, registriranih na njihovem ozemlju, in jih posredovati Komisiji za potrebe ocene izpolnjevanja ciljev.
- Če proizvajalec ne bo uspel doseči zastavljenega cilja, bo moral plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. Skupna premija, ki se bo plačala, se bo izračunala tako, da se bo število gramov CO<sub>2</sub>/km, ki bodo presegali zastavljen cilj proizvajalca, pomnožilo s številom novo registriranih osebnih avtomobilov in premijo za presežne emisije za dano leto. Premija za presežne emisije bo za emisije v letu 2012 znašala 20 EUR, v letu 2013 35 EUR, v letu 2014 60 EUR, v letu 2015 in vsakem naslednjem letu pa 95 EUR.

Obrazložiteni memorandum pravi: "Člen 95 Pogodbe ES je primerna pravna podlaga zaradi potrebe po zagotavljanju enakih možnosti za vse gospodarske akterje na notranjem trgu in visoke stopnje zdravstvene in okoljske zaščite".

To naj bi bilo v skladu z naslednjimi uvodnimi izjavami:

*(1) Cilj te uredbe je določitev standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile, registrirane v Skupnosti, s čimer se bo zagotovilo ustrezno delovanje notranjega trga in izpolnil del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil.*

*(2) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. Skupnost je v avtomobilskem sektorju vzpostavila dobro delujoč notranji trg, ki je postal trdna osnova za nemoteno trgovanje z avtomobilskimi proizvodi znotraj Skupnosti. Da bi preprečili različne zahteve v posameznih državah članicah, ohranili dosežke notranjega trga ter zagotovili prost pretok osebnih avtomobilov znotraj Skupnosti in hkrati visoko stopnjo varstva okolja je treba uskladiti cilje emisij CO<sub>2</sub>.*

*(5) Pomembno je sprejeti cilje Skupnosti za nove potniške avtomobile, da se prepreči razdrobljenost notranjega trga, ki bi jo povzročilo sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic. Cilji Skupnosti omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij in zmanjševanje porabe energije.*

*(11) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnega novega voznega parka mora zagotoviti konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti neupravičeno izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov. Pravni okvir mora biti skladen s splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja EU in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi inštrumenti, kot so raznoliki davki na avtomobile in energijo.*

Druge uvodne izjave utemeljujejo standarde emisijskih vrednosti, določene: uvodna izjava (3) se nanaša na okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja in cilja EU, da se do leta 2020 zmanjšajo emisije toplogrednih plinov za vsaj 20 % v primerjavi z letom 1990; uvodna izjava (4) se nanaša na potrebo po zmanjšanju emisij osebnih avtomobilov, uvodna izjava (6) pa zahteva, da vse temelji na uveljavljenem evropskem procesu merjenja ter spremljanja in nadzorovanja emisij CO<sub>2</sub>, da se zagotovita predvidljivost in varnost načrtovanja za evropske proizvajalce vozil.

Uvodne izjave (7), (8), (9) in (10) opisujejo napredek pri zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, dosežen s strategijo Skupnosti, ki temelji na prostovoljni zavezi avtomobilske industrije k zmanjšanju emisij, izboljšanju obveščanja potrošnikov in spodbujanju k uporabi avtomobilov z učinkovito porabo goriv s pomočjo davčnih ukrepov.

Uvodna izjava (12) utemeljuje uporabo kazalca mase.

Uvodna izjava (13) navaja naslednje: *"Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest.*

Uvodna izjava (14) pojasnjuje, da cilj emisij velja za nove avtomobile, ki so prvič registrirani v Skupnosti.

Uvodna izjava (15) navaja, da je za zagotavljanje skladnosti z uredbo odgovoren organ, ki je odgovoren tudi za homologacijo.

Uvodna izjava (16) se nanaša na izjeme, ki veljajo za vozila za posebne namene.

Uvodni izjavi (17) in (18) se nanašata na možnost proizvajalcev pri izbiri načina za doseganje ciljev, zlasti z združevanjem.

Uvodna izjava (19) navaja naslednje: *"Potreben je trden mehanizem skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe".*

Uvodna izjava (20) se nanaša na pravila za zbiranje in posredovanje datuma emisij, uvodna izjava (21) pa na certifikate skladnosti.

Uvodna izjava (22) obravnava plačilo 'premijs za presežne emisije': *"Skladnost proizvajalcev s cilji iz te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo je treba oblikovati*



*glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. S časom jo je treba postopoma zviševati. Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov, mora odražati tehnološke stroške. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v proračunu Evropske unije." Treba je poudariti, da je v uvodni izjavi (26) posebej navedeno, da bi morala Komisija dobiti pooblastilo zlasti za "vzpostavitev metod za zbiranje premij za presežne emisije".*

Uvodna izjava (23) navaja, da uredba ne posega v pravila Skupnosti o konkurenci.

Uvodna izjava (24) zagotavlja, da je treba izvajanje te uredbe podpreti s finančnim instrumentom Skupnosti za okolje (LIFE+).

Uvodni izjavi (25) in (26) se nanašata na komitologijo; slednja celo določa, kateri nebistveni elementi se lahko spreminjajo ali dopolnijo.

Uvodna izjava (27) se nanaša na razveljavitev Odločbe 1753/2000/ES, uvodna izjava (28) pa vsebuje običajno izjavo o subsidiarnosti in sorazmernosti.

Glede vsebinskih določb:

Člen 1 določa vsebino in cilje uredbe:

*Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja EU, da bi emisije CO<sub>2</sub> povprečnega novega voznega parka znižali na 120 g CO<sub>2</sub>/km. Uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g/km kot del celostnega pristopa Skupnosti.*

Člen 2 opredeljuje **področje uporabe**: Ta uredba se uporablja za vozila kategorije M1 z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, ki so prvič registrirana v Skupnosti in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (novi osebni avtomobili).

Člen 3 zajema **opredelitve**:

Člen 4 določa **cilje specifičnih emisij**: *Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in za vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je zanj določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, v skladu z navedenim odstopanjem.*

Člen 5 določa pogoje, pod katerimi lahko proizvajalci ustanavljajo **združenja** za uresničevanje cilja emisij iz člena 4.

Člen 6 se nanaša na **spremljanje in poročanje o povprečnih emisijah**.

Člen 7 zajema določbe o **premiji za presežne emisije**:

1. Za vsako koledarsko leto od 2012 naprej, v katerem bodo povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvajalca presegle cilj specifičnih emisij, ki bodo zanj veljale za navedeno leto, bo Komisija proizvajalcu ali, če gre za skupino, vodji skupine naložila plačilo premije za presežne emisije.

2. Premija za presežne emisije iz prvega odstavka se izračunava z uporabo naslednje formule:

presežne emisije  $\times$  število osebnih avtomobilov  $\times$  premija za presežne emisije, predpisana v odstavku 3.

Kjer:

„presežne emisije“ pomeni pozitivno število gramov na kilometer, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu; in

„število novih osebnih avtomobilov“ pomeni število proizvajalčevih novih osebnih avtomobilov, ki so bila tisto leto registrirana.

3. Premija za presežne emisije znaša:

(a) 20 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2012;

(b) 35 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2013;

(c) 60 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2014; in

(d) 95 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2015 in naslednjih koledarskih letih.

4. Komisija vzpostavi metode za zbiranje premij za presežne emisije iz prvega odstavka.

Navedeni ukrepi za spremembo nebitvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).

5. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v proračunu Evropske unije.

Člen 8 zajema **objavo učinkovitosti proizvajalcev** v smislu cilja specifičnih emisij.

Člen 9 določa **odstopanje za samostojne maloserijske proizvajalce** (odgovorne za manj kot 10 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu).

Člen 10 je **klavzula o pregledu in poročanju**.

Člen 11 se nanaša na **obveščanje potrošnikov**.

Člen 12 je klavzula o **komitologiji**.

Člen 13 se nanaša na **sredstva Skupnosti**.

Člen 14 razveljavlja Odločbo št. 1753/2000/ES.

Člen 15 zajema **začetek veljavnosti**.

Prilogi I in II se nanašata na **cilje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> oziroma spremljanje in poročanje o emisijah**.

Med razpravo odbora, kjer je bilo predstavljeno mnenje pravne službe in je o njem tekla razprava, je bil izražen dvom glede 'premije za presežne emisije' iz člena 7, in sicer ali člena 95 in 175 dajeta EU pooblastilo za nalaganje plačila take premije. Podobno so člani odbora izrazili resne pomisleke o določbah, po katerih bi Komisija določila metode zbiranja premij za presežne emisije (člen 7(4)), in dejstvu, da se zneski premije za presežne emisije štejejo za prihodek v proračunu Evropske unije (člen 7(5)).

Odbor za pravne zadeve se je na seji 9. septembra 2008 soglasno<sup>1</sup> odločil, da je člen 175 Pogodbe ES na podlagi mnenja pravne službe Sveta ustrezna pravna podlaga.

S spoštovanjem

Giuseppe Gargani

---

<sup>1</sup> Pri končnem glasovanju so bili navzoči: Giuseppe Gargani (predsednik), Rainer Wieland (podpredsednik), Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (podpredsednica), Francesco Enrico Speroni (podpredsednik), Sharon Bowles (za Diano Wallis (pripravljalnik osnutka)), Victor Boştinaru, Ieke van den Burg, Carlo Casini, Marek Aleksander Czarnecki, Bert Doorn, Monica Frassoni, Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Othmar Karas, Piiia-Noora Kauppi, Klaus-Heiner Lehne, Katalin Lévai, Antonio Masip Hidalgo, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Georgios Papastamkos, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Daniel Stroj, József Szájer, Jacques Toubon, Renate Weber, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka.

3.9.2008

## **MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO**

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil  
(KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Pripravljaivec mnenja (\*): Werner Langen

(\*) Postopek s pridruženimi odbori – člen 47 Poslovnika

### **KRATKA OBRAZLOŽITEV**

V Evropski uniji od leta 1995 obstaja strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz avtomobilov, ki temelji na treh načelih: prostovoljni zavezi avtomobilske industrije k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, spodbujanju k uporabi avtomobilov z učinkovito porabo goriv z davčnimi ukrepi in izboljšanim obveščanjem potrošnikov. Med letoma 1995 in 2007 je bil pri tehnologiji motorjev vozil dosežen izjemen napredek glede učinkovitosti porabe goriva. Vendar je del tega izboljšanja nadomestilo povečanje povpraševanja po večjih vozilih. Približno 12 % vseh emisij CO<sub>2</sub> v Evropi izhaja iz osebnih avtomobilov. V Evropski uniji osebni avtomobili predstavljajo 78 % skupnih storitev potniškega prevoza.

#### **1. Cilji predloga uredbe**

Evropska komisija želi s tem predlogom doseči enoten in zavezujoč cilj za emisije CO<sub>2</sub>, in sicer 130 g CO<sub>2</sub>/km od leta 2012 naprej. K temu skupnemu cilju se je zavezal tudi Evropski parlament, ki podpira splošne cilje Komisije. Ob tem mora uredba, ki jo bosta sprejela Svet in Parlament, stremeti h konkurenčno nevtralnemu, socialno sprejemljivim in trajnostnim ciljem za zmanjšanje emisij, ki upoštevajo raznolikost evropskih proizvajalcev avtomobilov in njihov položaj v mednarodni konkurenci.

#### **2. Možnosti in naklon**

Sporna je zlasti pravična porazdelitev ciljev za zmanjšanje emisij na majhna in velika vozila.

Na področju novih tehnologij imajo vodilno vlogo velika vozila, pri katerih imajo evropski proizvajalci po svetu 80-odstotni tržni delež. Temeljnega pomena je krivulja mejnih vrednosti, ki upošteva maso vozil. Najboljša osnova za meritve je zastavljeni cilj za CO<sub>2</sub> za povprečne emisije novega voznega parka nekega proizvajalca, ki temelji na povprečni masi vozila. Znatno višji delež emisij velikih vozil v primerjavi z majhnimi se določa z naklonom krivulje mejnih vrednosti.

Podpiramo predlog Komisije o 60-odstotnem naklonu krivulje mejnih vrednosti. Cilji za zmanjšanje emisij za velika vozila so znatno višji od ciljev za majhna vozila. 60-odstotni naklon pomeni, da emisije CO<sub>2</sub> ne naraščajo vzporedno z večjo težo, ampak le zelo pod povprečjem. Teža vozila (masa) je primeren parameter za cilje za specifične emisije CO<sub>2</sub>. V primerjavi z drugimi parametri, izbira teže vozila pomeni manjše izkrivljanje konkurence. Na Japonskem in Kitajskem se teža uporablja kot osnova za zakonodajo v zvezi s CO<sub>2</sub>. Razvoj je mogoče preprosto nadzorovati, ker so podatki že znani. Ker proizvajalci avtomobile razvijajo na podlagi platforme, parameter „odtis“ ne bi bil primeren. Uporaba „odtisa“ bi pomenila, da bi bil vsem vozilom z enako platformo pripisan enak cilj za CO<sub>2</sub>, ne glede na njihovo opremo in skupno težo. Poleg tega bi bili emisijsko sprejemljivejši mestni avtomobili zaradi uporabe „odtisa“ v bistveno slabšem položaju.

### **3. Doplnilni ukrepi celostnega pristopa**

V celostnem pristopu je za mejno vrednost 120 g CO<sub>2</sub>/km predvideno zmanjšanje CO<sub>2</sub> za 10 g/km, in sicer z izvajanjem dopolnilnih ukrepov. Sem spadajo posebne pnevmatike z nizkim uporom, zmanjšanje kotalnega upora, sistemi za nadzor tlaka pnevmatik, učinkovite klimatske naprave in indikatorji prestavnega položaja. Z vsemi temi ukrepi bi lahko prihranili 5 g/km CO<sub>2</sub>. Dodatnih 5 g/km CO<sub>2</sub> pa bi privarčevali z biogorivi, ki so prav tako del celostnega pristopa. Da bi lahko uvajali nove tehnologije in izvajali energetske učinkovite ukrepe, je ekološke inovacije smiselno priznati kot ukrepe za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>. Ker v preskusnih metodah ni mogoče zajeti vseh ekoloških inovacij oz. ker so spremembe veljavnega in mednarodno usklajenega postopka zamudne in težavne, je bila predlagana dodatna uvedba postopka v skladu s členom 6 in prilogo IIa. K ekološkim inovacijam je poleg preskusnih metod mogoče šteti tudi ukrepe v zvezi z avtomobilsko tehnologijo, vzdrževanjem, usposabljanjem voznikov, navigacijsko infrastrukturo ter energetske učinkovitimi svetili, več sončnimi sistemi in uporabo presežka toplote. Cilj je spodbujanje vseh ukrepov, ki omogočajo izboljšanje okoljske učinkovitosti.

### **4. Uvajanje**

Ker razvoj novih tipov in platform traja najmanj 5 do 8 let, cilja 120 g CO<sub>2</sub>/km ni smiselno izvesti v nekem določenem roku, ampak z večletnim uvajanjem. Zato se predlaga, da mora ciljno vrednost 120 g CO<sub>2</sub>/km, vključno z dopolnilnimi ukrepi, do leta 2012 doseči četrtnina novega voznega parka nekega proizvajalca, do leta 2013 polovica, do leta 2014 tri četrtine, do leta 2015 pa celotni vozni park. Takšna prilagodljivost je potrebna, da bi proizvajalci imeli dovolj časa za razvoj in da bi hkrati omogočili alternativne rešitve.

### **5. Sankcije**

Denarne kazni med 100 in 475 evrov na tono CO<sub>2</sub>, ki jih je predlagala Komisija, so veliko višje od vseh možnih tržnih cen za certifikate CO<sub>2</sub> v industrijskem in energetskem sektorju. Kazen ne sme slabiti inovacijske zmogljivosti industrije, ampak spodbujati izvajanje ukrepov in po možnosti tudi financiranje dodatnih ukrepov, ki zagotavljajo zastavljeno količino privarčevanega CO<sub>2</sub>. Glede na predlagane kazni od 10 do 40 evrov na gram CO<sub>2</sub> in na novo registrirane osebne avtomobile (to ustreza ceni do 200 evrov za tono CO<sub>2</sub>), bi to moralo biti zagotovljeno. Predvidevamo lahko, da bo zaradi obveščanja potrošnikov in konkurence med proizvajalci pritisk na proizvajalce, da upoštevajo predpisane mejne vrednosti, še večji.

## 6. Odstopanja

V predlogu Evropske komisije je predvidena vrsta odstopanj, ki jih je treba posebej preveriti. Meja števila prodanih novih avtomobilov v Evropski uniji, ki jo je predlagala Evropska komisija, bo z manj kot 10.000 znižana na 5.000 vozil letno, uvedena pa bo dodatna določba, ki bo omejena na pet let, za tiste proizvajalce, ki bi ciljne vrednosti za zmanjšanje emisij le težko dosegli in na leto registrirajo največ 1 % novih avtomobilov v Evropski uniji.

## 7. Dolgoročni cilji

Leta 2014 bi morala Svet in Parlament sprejeti dolgoročne cilje na osnovi pregleda stanja in ustreznega predloga Evropske komisije. Takrat bo mogoč tudi pregled nad novimi tehnologijami, vključno z uvedbo alternativnih pogonskih modelov, kot so avtomobili na baterije. V dolgoročnih ciljih je treba upoštevati tudi to, da bodo imeli motorji in sistemi za hibridni pogon, ki jih razvijajo danes, relativno kratko življenjsko dobo, saj bo že 10 let po njihovi uvedbi na trgu morda na voljo že naslednja generacija lokalnih pogonov brez emisij CO<sub>2</sub>. Politika mora zato dopuščati možnost prehoda na nove tehnologije. Že upoštevanje vrednosti iz te uredbe (120 g CO<sub>2</sub>/km) za povprečje voznega parka pomeni, da se bo morala poraba povprečja voznega parka znižati na okoli 5 litrov na 100 kilometrov pri bencinskih avtomobilih in na okoli 4,5 litrov na 100 kilometrov za dizelske avtomobile. Glede na današnje stanje so to zelo zahtevne ciljne vrednosti.

## PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, naj v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

### Predlog spremembe 1

#### Predlog uredbe Uvodna izjava 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(4) Ena od posledic teh zavez **za vse države članice** je, da morajo znatno zmanjšati emisije iz osebnih avtomobilov. **Da bi se emisije znatno zmanjšale, je treba politike**

*Predlog spremembe*

(4) Ena od posledic teh zavez je, da se morajo znatno zmanjšati tudi emisije iz osebnih avtomobilov. **Zato so potrebni predpisi o emisijah za proizvajalce in**

*in ukrepe izvajati na ravni države članice in Skupnosti v vseh sektorjih gospodarstva Skupnosti, ne le v industriji in energetiki.* Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v EU, vrednost emisij tega sektorja pa še naprej narašča. Če se bodo *vplivi* omenjenega sektorja *na podnebne razmere* še naprej *povečevali*, bodo *izničili* zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

*uvoznike novih avtomobilov. Samo predpisi Skupnosti lahko zagotovijo, da bodo za novo registrirana vozila veljali enaki pogoji v vseh državah članicah. Za doseg skupnega cilja držav članic in Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> ne zadostujejo le ukrepi v industrijskem in energetskem sektorju, ampak tudi na področju prometa in v gospodinjstvih.* Cestni prevoz je drugi največji sektor po izpustih toplogrednih plinov v EU, vrednost emisij tega sektorja pa še naprej narašča. Če se bodo *emisije CO<sub>2</sub>* iz omenjenega sektorja še naprej *povečevale*, bodo *izničile* zmanjševanje emisij v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

#### *Obrazložitev*

*V skladu s to uredbo morajo emisije zmanjšati proizvajalci oz. uvozniki osebnih avtomobilov, ne pa države članice. Povečevale se bodo emisije toplogrednih plinov, zlasti CO<sub>2</sub>, in ne „vplivi na podnebne razmere“.*

## **Predlog spremembe 2**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(5) Pomembno je sprejeti cilje Skupnosti za nove potniške avtomobile, da se prepreči razdrobljenost notranjega trga, ki bi jo povzročilo sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic. Cilji Skupnosti omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, ***kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji.*** Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij in zmanjševanje porabe energije.

*Predlog spremembe*

(5) Pomembno je sprejeti cilje Skupnosti za nove potniške avtomobile, da se prepreči razdrobljenost notranjega trga, ki bi jo povzročilo sprejemanje različnih ukrepov na ravni držav članic. Cilji Skupnosti omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> ***in preprečujejo, da bi med državami članicami zaradi posameznih nacionalnih ciljev prišlo do izkrivljanja konkurence. Takšno izkrivljanje konkurence bi bilo v popolnem nasprotju s ciljem vzpostavitve enotnega notranjega trga.*** Pri določanju standardov glede emisij je pomembno

upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij in zmanjševanje porabe energije.

#### *Obrazložitev*

*Izkrivljanje konkurence lahko preprečijo samo enotna evropska ureditev na osnovi člena 95 pogodbe ES, ukrepi držav članic samih, in posebni predpisi.*

### **Predlog spremembe 3**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 5 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(5a) Vozni park EU se hitro stara. Visok delež vozil v voznem parku EU, ki so starejša od deset let, spodbujajo kakršne koli predpise glede emisij CO<sub>2</sub>. Zaradi tega je treba posebno pozornost nameniti obnovi parka z zagotovitvijo spodbud za nakup novih vozil.***

#### *Obrazložitev*

*Da se zagotovi učinkovitost uredbe, je spodbuda za nakup novih vozil nujna. Če bodo potrošniki še naprej dajali prednost rabljenim vozilom, še posebej starejšim od deset let, se emisije CO<sub>2</sub> ne bodo znatno zmanjšale.*

### **Predlog spremembe 4**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(10) Komisija je v sporočilih predlagala celostni pristop, da bi se dosegel cilj Skupnosti 120 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2012, in napovedala, da bo predlagala zakonski okvir za doseg cilja Skupnosti, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, da bi se dosegel cilj 130 g CO<sub>2</sub>/km za

(10) Komisija je v sporočilih predlagala celostni pristop, da bi se dosegel cilj Skupnosti 120 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2012, in napovedala, da bo predlagala zakonski okvir za doseg cilja Skupnosti, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, da bi se dosegel cilj 130 g CO<sub>2</sub>/km za



povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motorjev vozil. Skladno s pristopom na osnovi prostovoljnih zavez proizvajalcev ti predlogi zajemajo elemente, ki jih upošteva merjenje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov 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) ter o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil. Nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO<sub>2</sub>/km ali podobno, če bo to tehnično potrebno, se bo doseglo z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv. Tudi vedenje potrošnikov vpliva na skupne vrednosti emisij iz osebnih avtomobilov, zato bi morali biti kupci obveščeni o tem, ali novi osebni avtomobili dosegajo cilje iz te uredbe.

povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motorjev vozil. **Razvoj ekološke tehnologije v osebnih avtomobilih, izboljšanje cestne infrastrukture, boljša prometna ureditev, ukrepi za spodbujanje uporabe biogoriv in ustrezne davčne olajšave bi morali podpreti cilj zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> z izboljšanjem tehnologije motorjev.**

Skladno s pristopom na osnovi prostovoljnih zavez proizvajalcev ti predlogi zajemajo elemente, ki jih upošteva merjenje emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov 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) ter o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil. Nadaljnje zmanjšanje za 10 g CO<sub>2</sub>/km ali podobno, če bo to tehnično potrebno, se bo doseglo z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv. Tudi vedenje potrošnikov vpliva na skupne vrednosti emisij iz osebnih avtomobilov, zato bi morali biti kupci obveščeni o tem, ali novi osebni avtomobili dosegajo cilje iz te uredbe. **Ob prihajajoči reviziji 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, je tudi pomembno, da se določi jasna razvrstitev vozil na osnovi njihove učinkovitosti pri porabi goriva in emisijah CO<sub>2</sub>.**

#### *Obrazložitev*

*Jasne informacije so zelo pomembne za potrošnike. Pri reviziji Direktive 1999/94/ES je pomembno, da se določi jasna razvrstitev vozil (npr. razred A, A+, razred B, itd.).*

## Predlog spremembe 5

### Predlog uredbe Uvodna izjava 11

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(11) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnega novega voznega parka mora zagotoviti konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti **neupravičeno** izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov. Pravni okvir mora biti skladen s splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja EU in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi inštrumenti, kot so raznoliki davki na avtomobile in energijo.

*Predlog spremembe*

(11) Pravni okvir za doseganje cilja povprečnega novega voznega parka mora zagotoviti konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, ter preprečiti izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov. Pravni okvir mora biti skladen s splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja EU in dopolnjen z drugimi, bolj praktičnimi inštrumenti, kot so raznoliki davki na avtomobile in energijo. ***Davke na osebne avtomobile je treba določiti na podlagi onesnaževalnih emisij in jih sprejeti na ravni Skupnosti, da bi se izognili nadaljnji fragmentaciji notranjega trga, ki temelji na raznolikemu obdavčenju v različnih državah članicah.***

*Obrazložitev*

*Opredelitev „upravičenega“ izkrivljanja konkurence s strani Evropske komisije ni potrebna. Da bi se izognilo nadaljnji fragmentaciji notranjega trga, ki temelji na raznoliki uporabi držav članic, je treba doseči dogovor na evropski ravni o davkih na osebne avtomobile na podlagi onesnaževalnih emisij.*

## Predlog spremembe 6

### Predlog uredbe Uvodna izjava 11 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(11a) Sredstva iz sedmega okvirnega programa za raziskave in razvoj, namenjena za tehnologije, s katerimi se poskuša doseči proizvodnja avtomobilov brez emisij, je treba močno povečati, da bi dosegli njihovo proizvodnjo.***

## Obrazložitev

*Pomembno je, da se več sredstev nameni raziskavam in razvoju tehnologij za proizvodnjo avtomobilov brez emisij.*

### Predlog spremembe 7

#### Predlog uredbe Uvodna izjava 12

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(12) Da bi ohranili raznolikost avtomobilskega trga in njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, morajo biti cilji CO<sub>2</sub> za osebne avtomobile določeni linearno v povezavi z uporabnostjo avtomobilov. ***Najlažje bi to uporabnost opisali z maso, saj so podatki o njej že na voljo, masa pa je tudi kazalec,*** ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ***ter*** oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev. Kljub vsemu je treba zbirati podatke o nadomestnem kazalcu uporabnosti – ***odtisu*** (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da se omogočijo lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temelji na uporabnosti. ***Pri določanju ciljev je treba upoštevati predvideni razvoj mase novih osebnih avtomobilov do leta 2012 in preprečiti možne poskuse povečanja mase vozil zgolj z namenom izkoriščanja ugodnosti, ki izhajajo iz posledično višjega cilja zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>. Zato je treba pri opredelitvi ciljev za leto 2012 upoštevati možnost prihodnjega samodejnega povečevanja teže vozil proizvajalcev, ki prodajajo na trgu EU. Diferenciacija ciljev mora spodbuditi zmanjšanje emisij v vseh kategorijah avtomobilov, zlasti pa je vrednost zmanjšanja lahko večja pri težjih avtomobilih.***

*Predlog spremembe*

(12) Da bi ohranili raznolikost avtomobilskega trga in njegovo zmožnost zadovoljitve različnih potreb potrošnikov, morajo biti cilji CO<sub>2</sub> za osebne avtomobile določeni linearno v povezavi z uporabnostjo avtomobilov. ***To*** uporabnost ***bi lahko*** opisali z maso, ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ***in s tem*** oblikovanje realnih in konkurenčno nevtralnih ciljev, ***poleg tega pa so podatki o masi že na voljo.*** Kljub vsemu je treba zbirati podatke o nadomestnem kazalcu uporabnosti, ***kot je odtis*** (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo), da se omogočijo lažje dolgoročne ocene pristopa, ki temelji na uporabnosti. ***Komisija do leta 2014 preveri dostopnost podatkov in po potrebi sprejme kazalec uporabnosti.***

## Predlog spremembe 8

### Predlog uredbe Uvodna izjava 13

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. **Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in** upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. **Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest.**

*Predlog spremembe*

(13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije **(proizvajalce in dobavitelje vozil)** v nove tehnologije. **Zato mora biti uredba oblikovana tako, da nagraduje ekološke inovacije za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in jih upošteva ter tako krepi vodilni položaj evropske avtomobilske industrije in dobaviteljev na trgu ter zadostno upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Tako se trajnostno spodbuja konkurenčnost industrije EU in zagotavljajo visokokakovostna delovna mesta v Evropski uniji.**

### *Obrazložitev*

*Ta osnutek uredbe omejuje ekološke inovacije, ki jih je mogoče upoštevati, na tiste, ki jih je mogoče v celoti zaznati v veljavnih preskusnih metodah. Omejitev emisij na samo 5 g CO<sub>2</sub>/km oz. z vključitvijo biogoriva na 10 g CO<sub>2</sub>/km s pavšalno upoštevanimi „dopolnilnimi ukrepi“ ne zadostuje. Osnutek uredbe tako še zdaleč ne bi omogočal izkoriščanja vseh tehnoloških in gospodarskih možnosti.*

## Predlog spremembe 9

### Predlog uredbe Uvodna izjava 13 A (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(13a) Opredelitev ekoloških inovacij in njihova zagotovitev s pomočjo merljivih standardov bi morala biti del celostnega pristopa za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> pri lahkih tovornih vozilih. Sedanji evropski sistem homologacije ne zajema vseh tehničnih možnosti, ki so na voljo za izboljšave v zvezi s CO<sub>2</sub>. Zato je treba določiti način ocenjevanja možnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> z uvajanjem**

*tehničnih ukrepov. Posebno pozornost je treba nameniti tehnologijam, ki se sploh ne odražajo (ali ne v zadostni meri), kadar se merijo v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in z njenimi izvedbenimi ukrepi. Homologacije za ekološke inovacije se podelijo kot dodatna spodbuda proizvajalcem, saj štejejo k doseganju njihovih specifičnih ciljev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>. Poleg tega mora Komisija zaradi morebitnih visokih stroškov, ki jih bodo nove tehnologije povzročile avtomobilski industriji, te vseeno spodbujati s sistemom posebnih kreditov.*

## **Predlog spremembe 10**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 13 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(13b) Da se industriji ob upoštevanju tehnološkega razvoja v prihodnosti zagotovi dolgoročna predvidljivost, je treba oblikovati dolgoročne cilje glede emisij CO<sub>2</sub>, upoštevajoč Komisijino presojo vplivov. Ti cilji si morajo prizadevati doseči povprečje 95 g CO<sub>2</sub>/km v letu 2020.*

## **Predlog spremembe 11**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 13 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(13c) Ta uredba vključuje posebne določbe za spodbujanje nadaljnega razvoja vozil na alternativna goriva, vozil z nizkimi emisijami in vozil brez emisij na evropskem trgu.*

## Predlog spremembe12

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 13 d (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(13d) Za boj proti podnebnim spremembam in doseganje okoljskih ciljev je zelo pomembno, da evropska avtomobilska industrija ostane konkurenčna na svetovni ravni. Zato je treba sprejeti ukrepe, ki so učinkoviti zlasti v zvezi s stroški celega evropskega avtomobilskega sektorja, da se zagotovi, da njegova konkurenčnost ne bo omajana.**

## Predlog spremembe 13

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 19

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(19) Potreben je **trden** mehanizem **skladnosti**, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.

(19) Potreben je **kazenski** mehanizem **v skladu s pogodbo**, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.

#### *Obrazložitev*

*Pri določitvi kazni je treba upoštevati vse okoliščine in obsega člena 95 Pogodbe ES.*

## Predlog spremembe 14

### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 21

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(21) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati potrdilo o skladnosti, ki mora biti priloženo vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega

(21) Direktiva 2007/46/ES določa, da morajo proizvajalci izdati potrdilo o skladnosti, ki mora biti priloženo vsakemu novemu osebnemu avtomobilu, in da smejo države članice dovoliti registracijo in začetek uporabe novega osebnega

avtomobila le, če mu je priloženo veljavno potrdilo o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, morajo biti skladni s potrdilom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila.

avtomobila le, če mu je priloženo veljavno potrdilo o skladnosti. Podatki, ki jih zbirajo države članice, morajo biti skladni s potrdilom o skladnosti, ki ga izda proizvajalec osebnega avtomobila, **zbirati pa jih je treba zgolj na podlagi navedenega potrdila. Če države članice zaradi utemeljenih razlogov ne uporabljajo potrdila o skladnosti pri zaključku postopka registracije in začetku uporabe novega osebnega avtomobila, morajo sprejeti potrebne ukrepe za zagotavljanje ustreznega postopka spremljanja. Treba bi bilo vzpostaviti bazo podatkov skupnega standarda EU za podatke iz potrdila o skladnosti, ki bi jo uporabljali kot enotno referenco in tako državam članicam omogočili, da bi lažje upravljale s svojimi podatki o registraciji pri novo registriranih vozilih. Komisija bi morala državam članicam za natančno spremljanje zagotoviti uporabo elektronskih omrežij, kot je prikazano v projektu Kulturna dediščina v regionalnih mrežah (Regnet), ki bi dodatno poenostavila vključevanje izmenjave podatkov o registraciji, na primer o emisijah CO<sub>2</sub>. Da bi Komisija proizvajalcem omogočila ustrezen odziv na razvoj trga, bi morala do 30. avgusta vsakega leta spremljanja vsakemu proizvajalcu predložiti vmesno poročilo o spremljanju za tekoče leto.**

#### *Obrazložitev*

*Vse države članice bi morale kot glavno referenco (npr. za vrednosti emisij CO<sub>2</sub>) pri spremljanju uporabljati potrdilo o skladnosti (sedaj približno 12 držav članic EU ne uporabljata tega dokumenta). Zato je treba vzpostaviti osrednjo evropsko bazo podatkov za zbiranje tovrstnih podatkov. To bi izdelovalcem omogočilo, da bi pravočasno zagotovili posodobitve v primeru tehničnih sprememb pri njihovih vozilih. Bistveno je, da se proizvajalci zgodaj seznanijo z uradnimi podatki vrednostih CO<sub>2</sub>, zato mora Komisija začasne izračune in vmesna poročila predložiti vsake pol leta.*

## Predlog spremembe 15

### Predlog uredbe Uvodna izjava 22

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(22) Skladnost proizvajalcev s cilji iz te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo je treba oblikovati **glede na obseg** neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. **S časom jo je treba postopoma zviševati.** Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov, mora odražati tehnološke stroške. **Zneske** premije za presežne emisije **je treba šteti za prihodek v proračunu Evropske unije.**

*Predlog spremembe*

(22) Skladnost proizvajalcev s cilji iz te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto od leta 2012 naprej. To premijo je treba oblikovati **v skladu z obsegom** neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. **Premija mora biti sorazmerna in skladna z drugimi instrumenti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, kot je na primer evropski sistem trgovanja z emisijami.** Da bi premija pomenila zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjševanje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov, mora odražati tehnološke stroške. **Zneski** premije za presežne emisije **se uporabijo za spodbujanje trajnostnih načinov prevoza, ki ne proizvajajo CO<sub>2</sub>, zlasti prometne mreže, raziskave o večji energetske učinkovitosti in uporabo obnovljivih virov energije v prometnem sektorju kot tudi za spodbujanje obnavljanja voznega parka.**

## Predlog spremembe 16

### Predlog uredbe Člen 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### Vsebina in cilji

Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja EU, da bi **emisije CO<sub>2</sub> povprečnega novega voznega parka**

*Predlog spremembe*

#### Vsebina, namen in cilji

**1.** Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja, da bi **znižali emisije CO<sub>2</sub> v EU, tudi na področju prometa.** Uredba



*znižali* na 120 g CO<sub>2</sub>/km. Uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g/km kot del celostnega pristopa Skupnosti.

določa *povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nov vozni park* na 120 g CO<sub>2</sub>/km. *Uredba določa tudi omejitve povprečnih emisij za nov vozni park, ki ne smejo presegati 95 g CO<sub>2</sub>/km, veljavno od 1. januarja 2020.*

2. Uredba določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/km, ki se dosežejo prek napredka v tehnologiji motorjev vozil, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi.

3. Ta uredba bo v okviru celostnega pristopa Skupnosti dopolnjena z dodatnimi ukrepi za zmanjšanje emisij še za vsaj 10 g CO<sub>2</sub>/km.

## **Predlog spremembe 17**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***Komisija posreduje predlog za celovit postopek o prepoznavanju vseh ukrepov za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> s ciljem, da se odpravi razlikovanje med ukrepi pogonskega sistema ali ukrepi vozil in dodatnimi ukrepi na eni strani ter na drugi strani med ekološkimi inovacijami.***

#### *Obrazložitev*

*Da bi spodbudili napredek v avtomobilskem sektorju ter proizvajalcem in dobaviteljem avtomobilov omogočili dolgoročno varnost pri investiranju, je na osnovi podrobnega pregleda stanja in natančne ocene regulativnih učinkov smiselno določiti dolgoročne cilje in tako spodbujati alternativne tehnologije. Ti cilji morajo biti določeni v okviru zakonodajnega postopka v bližnji prihodnosti. Predlog mora vsebovati celovit postopek, da se vključijo vsi ukrepi za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.*

## **Predlog spremembe 18**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 2 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije M1, kot je določeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 („osebni avtomobili“), ki so prvič registrirana v Skupnosti **in zunaj nje niso bila predhodno registrirana** („novi osebni avtomobili“).

*Predlog spremembe*

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorije M<sub>1</sub>, kot je določeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in vozila, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 („osebni avtomobili“), ki so prvič registrirana v Skupnosti („novi osebni avtomobili“).

*Obrazložitev*

*Treba se je izogibati uvajanju posebnih prednosti za nove avtomobile, uvožene iz držav izven Skupnosti, da bi spodbujali evropske proizvajalce, naj vlagajo v nove tehnologije, povečanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.*

## **Predlog spremembe 19**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 2 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**2. Pri tem se ne upošteva predhodna registracija zunaj Skupnosti manj kot tri mesece pred registracijo v Skupnosti.**

*Predlog spremembe*

**črtano**

*Obrazložitev*

*Treba se je izogibati uvajanju posebnih prednosti za nove avtomobile, uvožene iz držav izven Skupnosti, da bi spodbujali evropske proizvajalce, naj vlagajo v nove tehnologije, povečanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.*

## **Predlog spremembe 20**

**Predlog uredbe**  
**Člen 2 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3a. Iz področja uporabe uredbe so izvzeta vozila za posebne socialne namene v skladu s členom 3(1)(fd).**

*Obrazložitev*

*Da bi ureditev emisij CO2 bila združljiva s socialnimi zahtevami, je odstopanje upravičeno, saj je število teh vozil sorazmerno majhno.*

**Predlog spremembe 21**

**Predlog uredbe**  
**Člen 3 – odstavek 1 - točka d a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(da) „odtis“ pomeni kolotek, pomnožen z medosno razdaljo, kot je navedeno v potrdilu o skladnosti ter opredeljeno v oddelkoma 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;**

**Predlog spremembe 22**

**Predlog uredbe**  
**Člen 3 – odstavek 1 – točka f a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(fa) „vozilo na alternativno gorivo“ pomeni vozilo, kot je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 715/2007 in njenih izvedbenih ukrepih;**

## **Predlog spremembe 23**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – odstavek 1 – točka f b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(ga) „vozilo brez emisij“ pomeni vozilo, ki med mirovanjem ali delovanjem, v skladu s poskusnim postopkom iz uredbe 2007/715/ES, ne proizvaja emisij CO<sub>2</sub>;**

*Obrazložitev*

*Sprememba vsebinsko ne spreminja odstavka in je namenjena boljši jezikovni jasnosti.*

## **Predlog spremembe 24**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – odstavek 1 – točka f c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(fa) „ekološka inovacija“ pomeni vsak tehnološki ukrep ali inovacijo, ki dokazano in merljivo prispeva k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, ki ni vključena v poskusni postopek iz Uredbe (ES) št. 715/2007 ali se je v njem ne upošteva dovolj, niti se pravno ne zahteva v dodatnih ukrepih, omenjenih v členu 1. Sestavi se enoten, omejen seznam ukrepov, ki ga je možno spreminjati.**

## **Predlog spremembe 25**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – odstavek 1 – točka f d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(fd) 'vozila za posebne socialne namene' so naslednja vozila kategorije M1:**

**i) vozila za posebne namene v skladu z direktivo 2007/46/ES z referenčno maso**

*nad 2000 kg;*

*ii) vozila z referenčno maso nad 2000 kg, ki so namenjena prevozu sedmih ali več oseb z voznikom; izključena so vozila kategorije MIG v skladu z direktivo 2007/46/ES;*

*iii) vozila z referenčno maso nad 1760 kg, ki so proizvedena izključno za rabo v komercialne namene in v katerih je v skladu s politiko Skupnosti za potrebe invalidnih oseb mogoče uporabiti invalidski voziček.*

#### *Obrazložitev*

*Da bi ureditev emisij CO2 bila združljiva s socialnimi zahtevami, je odstopanje upravičeno, saj je število teh vozil sorazmerno majhno.*

### **Predlog spremembe 26**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 3 – odstavek 2 – pododstavek 1 - uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Za namene te uredbe se šteje, da *so proizvajalci povezani, če se združijo v povezana podjetja*. "Povezana podjetja" pomenijo:

*Predlog spremembe*

2. Za namene te uredbe se šteje, da *več proizvajalcev, ki predstavljajo povezano podjetje, velja za enega proizvajalca*. "Povezana podjetja" pomenijo:

#### *Obrazložitev*

*Sprememba vsebinsko ne spreminja odstavka in je namenjena boljši jezikovni jasnosti.*

### **Predlog spremembe 27**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Za koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2012, in za vsako naslednje koledarsko leto* vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da *njegove povprečne*

*Predlog spremembe*

*Od 1. januarja 2012 vsak proizvajalec osebnih vozil zagotovi, da 60 % njegovega voznega parka v letu 2012, 70 % v letu 2013, 80 % v letu 2014 ter 100 % v letu*

*specifične emisije CO<sub>2</sub>* ne presežejo cilja specifičnih emisij, ki je *zanj* določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, v skladu z navedenim odstopanjem.

*2015 in v vsakem kasnejšem letu* ne preseže cilja specifičnih emisij za *vozni park proizvajalca*, ki je določen v skladu s Prilogo I, ali, če se proizvajalcu odobri odstopanje v skladu s členom 9, v skladu z navedenim odstopanjem.

## **Predlog spremembe 28**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 4 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub>, se vključno do leta 2015 vsako novo osebno vozilo z manj kot 50g CO<sub>2</sub>/km in vsako vozilo na alternativno gorivo šteje za 1,5 vozila, vsako vozilo brez emisij pa za 3 vozila.*

## **Predlog spremembe 29**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 4 – odstavek 1 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*Pri računanju specifičnih emisij CO<sub>2</sub> je treba upoštevati zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, ki je doseženo na podlagi ekoloških inovacij.*

## **Predlog spremembe 30**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 5 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*1a. Proizvajalci se lahko združujejo v skupine, da bi izpolnili svoje obveznosti in uvedli vozila brez emisij, kot je določeno v*

## **Predlog spremembe 31**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 5 – odstavek 2 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let, ***vendar je lahko vsak sporazum veljaven za skupno največ pet let*** in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se združujejo emisije. Proizvajalci, ki se združijo v skupino, Komisiji predložijo naslednje podatke:

*Predlog spremembe*

2. Sporazum o združitvi se lahko nanaša na eno ali več koledarskih let in mora biti sklenjen najpozneje do vključno 31. decembra v prvem koledarskem letu, za katero se združujejo emisije. Proizvajalci, ki se združijo v skupino, Komisiji predložijo naslednje podatke:

*Obrazložitev*

*Ni razloga, da bi združitve morale biti omejene na pet let. Sprememba ne vpliva na cilj za zmanjšanje splošnih povprečnih emisij na 130 g/km.*

## **Predlog spremembe 32**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 5 – odstavek 5 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. Proizvajalci se lahko združujejo v skupine, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 81 in 82 Pogodbe ***ter če pod komercialno utemeljenimi pogoji omogočajo odprto, transparentno in nediskriminatorno sodelovanje vsakemu proizvajalcu, ki zaprosi za članstvo v skupini***. Brez omejevanja splošne veljavnosti pravil o konkurenci v EU za takšne skupine, vsi člani skupine zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporablajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:

*Predlog spremembe*

5. Proizvajalci se lahko združujejo v skupine, če so njihovi sporazumi v skladu s členoma 81 in 82 Pogodbe. Brez omejevanja splošne veljavnosti pravil o konkurenci v EU za takšne skupine, vsi člani skupine zlasti zagotovijo, da v okviru sporazuma o združitvi ne souporablajo podatkov in si ne izmenjujejo informacij, razen naslednjih:

## Obrazložitev

Združitev, h kateri lahko pod dogovorjenimi pogoji in na nediskriminatorni osnovi pristopi vsak zunanji proizvajalec, bi na koncu pomenila uvedbo zaprtega sistema trgovanja z emisijami za celoten sektor. V okviru svobode do oblikovanja podjetij in ob upoštevanju pravil Evropske unije o konkurenci je treba del stavka črtati. Združevanje je dovoljeni samo na prostovoljni sklenitvi pogodbe brez prisilnega pristopa zunanjih konkurenčnih podjetij.

### Predlog spremembe 33

#### Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 7

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

7. Proizvajalci, združeni v skupino, za katero predložijo podatke Komisiji, se za namene te uredbe obravnavajo kot en proizvajalec, razen v primeru, da se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3.

*Predlog spremembe*

7. Proizvajalci, združeni v skupino, za katero predložijo podatke Komisiji, se za namene **izpolnjevanja obveznosti na podlagi člena 4** te uredbe obravnavajo kot en proizvajalec, razen v primeru, da se predloži obvestilo v skladu z odstavkom 3. **Informacije o spremljanju in poročanju se bodo zabeležile in posredovale ter bodo na voljo v centralnem registru za posamezne proizvajalce pa tudi za skupine.**

### Predlog spremembe 34

#### Predlog uredbe Člen 6 – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Za **leto**, ki se začne 1. januarja **2010**, in vsako naslednje **leto** vsaka država članica beleži podatke, določene v delu A priloge II, za vsak nov osebni avtomobil, registriran na njenem ozemlju.

*Predlog spremembe*

1. Za **meseč**, ki se začne 1. januarja **2012**, in vsak naslednji **meseč** vsaka država članica beleži podatke, določene v delu A priloge II, za vsak nov osebni avtomobil, registriran na njenem ozemlju. **Ti podatki so na voljo proizvajalcem oz. njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v posameznih državah članicah. Države članice si kar najbolj prizadevajo zagotoviti pregledno in nebirokratsko delovanje poročevalnih organov.**



## Obrazložitev

Da bi preprečili izkrivljanje trga in diskriminacijo proizvajalcev, bi morala uvedba uredbe potekati sočasno z nadziranjem in poročanjem o povprečnih emisijah. Izvajanje ukrepov se zato ne bi smelo začeti pred letom 2012, ukrepi pa bi se morali izvajati mesečno in biti na voljo proizvajalcem vozil, tako da bi proizvajalce in stranke lahko bolje vključili v doseg cilja. S to spremembo naj bi se zagotovilo, da se za nacionalne poročevalne organe ne porabijo odvečna sredstva za delovanje in da delujejo kar se da učinkovito in nebirokratsko.

### Predlog spremembe 35

#### Predlog uredbe

##### Člen 6 – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Do **28. februarja 2011** in **vsa naslednja** leta države članice glede na predhodno koledarsko leto opredelijo informacije, naštete v delu B priloge II, ter jih sporočijo Komisiji. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v Delu C Priloge II.

*Predlog spremembe*

2. Do **31. julija 2012** in **od takrat na pol** leta države članice glede na predhodno koledarsko leto opredelijo informacije, naštete v delu B priloge II, **ki jih preveri pooblaščen revizor**, ter jih sporočijo Komisiji. Podatki se posredujejo v obliki, določeni v Delu C Priloge II.

## Obrazložitev

Spremljanje in poročanje morata začeti potekati sočasno z izvajanjem uredbe v letu 2012, da se preprečita izkrivljanje trga in diskriminacija proizvajalcev. Bistveno je, da se proizvajalci zgodaj seznanijo z uradnimi podatki o vrednostih CO<sub>2</sub>, zato mora Komisija začasne izračune predložiti vsake pol leta. Preizkušeni revizor s pregledom podatkov držav članic zagotovi, da države članice zbirajo in nadzirajo podatke o CO<sub>2</sub> iz potrdila o skladnosti in da se modeli avtomobilov dodelijo ustreznim proizvajalcem.

### Predlog spremembe 36

#### Predlog uredbe

##### Člen 6 – odstavek 4 – pododstavek 1 - uvodni del

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do **30. junija 2011** in **v vsakem naslednjem**

*Predlog spremembe*

4. Komisija hrani podatke, ki jih posredujejo države članice v skladu s tem členom, v centralnem registru ter do **30. avgusta 2012** in **od takrat naprej na**

**letu** za vsakega proizvajalca začasno izračuna:

**pol leta** za vsakega proizvajalca začasno izračuna:

#### *Obrazložitev*

*Da bi preprečili izkrivljanje trga in diskriminacijo proizvajalcev, bi morala uvedba uredbe potekati sočasno z nadziranjem in poročanjem o povprečnih emisijah. Izvajanje ukrepov se zato ne bi smelo začeti pred letom 2012. Zgodnje informacije o dovoljenih vrednostih CO<sub>2</sub> za vsako polovico leta so potrebne za zanesljivo načrtovanje proizvajalcev.*

### **Predlog spremembe 37**

#### **Predlog uredbe Člen 6 – odstavek 5**

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. Proizvajalci lahko v **dveh** mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz četrtega odstavka te uredbe obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do **30. septembra** potrdi ali spremeni in potrdi začasne izračune iz četrtega odstavka te uredbe.

##### *Predlog spremembe*

5. Proizvajalci lahko v **treh** mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz četrtega odstavka te uredbe obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do **31. marca naslednjega leta** za celotno koledarsko leto potrdi ali spremeni in potrdi začasne izračune iz četrtega odstavka te uredbe.

#### *Obrazložitev*

*Točnost podatkov, ki so jih zbrale države članice, je zelo pomembna za natančen izračun specifičnih ciljnih vrednosti za zmanjšanje emisij za proizvajalce. Obdobje, v katerem imajo proizvajalci čas, da opozorijo na nepravilnosti podatkov, je treba zato podaljšati na najmanj tri mesece.*

### **Predlog spremembe 38**

#### **Predlog uredbe Člen 6 – odstavek 6**

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**6. Če Komisija na podlagi izračuna iz petega odstavka za 2010 ali 2011 domneva, da je proizvajalec s svojimi**

##### *Predlog spremembe*

**črtano**

***povprečnimi specifičnimi emisijami CO2 v navedenem letu presegele svojo ciljno vrednost specifičnih emisij, ga o tem obvesti.***

#### *Obrazložitev*

*Da bi preprečili izkrivljanje trga in diskriminacijo proizvajalcev, bi morala uvedba uredbe potekati sočasno z nadziranjem in poročanjem o povprečnih emisijah. Izvajanje ukrepov se zato ne bi smelo začeti pred letom 2012.*

### **Predlog spremembe 39**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 6 – odstavek 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

7. Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju in nadzoru v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo Komisijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

*Predlog spremembe*

7. Države članice imenujejo pristojni organ za zbiranje in posredovanje podatkov o spremljanju in nadzoru v skladu s to uredbo ter o imenovanem pristojnem organu obvestijo ***Evropski parlament, Svet in Komisijo*** najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

### **Predlog spremembe 40**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 7 - odstavki 2 do 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Premija za presežne emisije iz prvega odstavka se izračunava z uporabo naslednje formule:

presežne emisije x število osebnih avtomobilov x premija za presežne emisije, predpisana v odstavku 3.

Kjer:

„presežne emisije“ pomeni pozitivno število gramov na kilometer, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, s katerim

*Predlog spremembe*

2. Premija za presežne emisije iz prvega odstavka se izračunava z uporabo naslednje formule:

presežne emisije x število osebnih avtomobilov, ***katerih povprečje ne ustreza proizvajalčevemu cilju specifičnih emisij***, x premija za presežne emisije, predpisana v odstavku 3.

Kjer:

„presežne emisije“ pomeni pozitivno število gramov na kilometer, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, s katerim

so proizvajalčeve povprečne specifične emisije presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu; in

"število novih osebnih avtomobilov" pomeni število **proizvajalčevih** novih osebnih avtomobilov, ki so bila registrirana v **tem** letu.

3. Premija za presežne emisije **znaša:**

**(a) 20 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2012, 20 EUR;**

**(b) 35 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2013;**

**(c) 60 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2014; in**

**(d) 95 EUR za presežne emisije v koledarskem letu 2015 in naslednjih koledarskih letih.**

4. Komisija določi metode za pobiranje premij za presežne emisije iz prvega odstavka.

Ukrepi za dopolnitev uredbe, ki spreminjajo nebistvene določbe, se sprejmejo po regulativnem postopkom s pregledom iz člena 12(3).

5. Zneski premije za presežne emisije se **štejejo za prihodek v proračunu Evropske unije.**

so proizvajalčeve povprečne specifične emisije presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu; in

"število novih osebnih avtomobilov, **katerih povprečje ne ustreza proizvajalčevemu cilju specifičnih emisij**", pomeni število novih osebnih avtomobilov, ki **jih je proizvajalec proizvedel ter** so bila registrirana v **zadevnem letu in katerih specifične emisije CO<sub>2</sub> presegajo cilje specifičnih emisij in se jih ne da nadomestiti z drugimi proizvajalčevimi registriranimi vozili z emisijami, nižjimi od njihovega cilja posebnih emisij.**

3. Premija za presežne emisije **je v koledarskem letu 2012 in vsako naslednje koledarsko leto primerljiva z drugimi instrumenti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, kot je evropski sistem trgovanja z emisijami, vendar ne več kot 40 EUR.**

4. Komisija določi metode za pobiranje premij za presežne emisije iz prvega odstavka.

Ukrepi za dopolnitev uredbe, ki spreminjajo nebistvene določbe, se sprejmejo po regulativnem postopkom s pregledom iz člena 12(3).

5. **Zneski** premije za presežne emisije se **uporabijo za spodbujanje trajnostnih načinov prevoza, ki ne proizvajajo CO<sub>2</sub>, zlasti prometne mreže, raziskave o večji energetske učinkovitosti in uporabo obnovljivih virov energije v prometnem sektorju kot tudi za spodbujanje**

## *obnavljanja voznega parka.*

### **Predlog spremembe 41**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 7 – odstavek 7 – pododstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

4. Komisija določi metode za pobiranje premij za presežne emisije iz prvega odstavka.

*Predlog spremembe*

4. Komisija vzpostavi metode za zbiranje premij za presežne emisije iz prvega, **drugega in tretjega** odstavka.

*Obrazložitev*

*Skupnost ima pravico, da v pravnih aktih predvidi kazni, vendar mora to storiti v soglasju z državami članicami.*

### **Predlog spremembe 42**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 8 – odstavek 1 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Do **31. oktobra 2011** in za vsako naslednje leto Komisija objavi seznam, v katerem je za vsakega proizvajalca opredeljeno naslednje:

*Predlog spremembe*

1. Do **30. junija 2013** in vsako naslednje leto Komisija objavi, **tudi na svoji spletni strani**, seznam, v katerem je za vsakega proizvajalca opredeljeno naslednje:

*Obrazložitev*

*Da bi preprečili izkrivljanje trga in diskriminacijo proizvajalcev, bi morala uvedba uredbe potekati sočasno z objavo podatkov o proizvajalcih. Objavljanje podatkov se zato ne bi smelo začeti pred letom 2013.*

### **Predlog spremembe 43**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 8 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. **Od 31. oktobra 2013 naprej se** v skladu s prvim odstavkom **objavljenim seznamom**

*Predlog spremembe*

2. **Seznam, objavljen** v skladu s prvim odstavkom, navaja tudi, ali je proizvajalec

*navede* tudi, ali je proizvajalec v predhodnem koledarskem letu izpolnil zahteve iz člena 4.

v predhodnem koledarskem letu izpolnil zahteve iz člena 4.

#### *Obrazložitev*

*Začetni datum je že bil določen v spremembi člena 8(1).*

### **Predlog spremembe 44**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 9 - naslov in odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### ***Posebno odstopanje za samostojne maloserijske proizvajalce***

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki:

- (a) je odgovoren za manj kot **10.000** novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; in
- (b) ni povezan z drugimi proizvajalci.

*Predlog spremembe*

#### ***Posebni cilj za maloserijske specializirane proizvajalce***

1. Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki:

- (a) je odgovoren za manj kot **0,1%** novih osebnih avtomobilov, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu; in
- (b) ni povezan z drugimi proizvajalci; **ali**
- (c) če je povezan, je in je bil v času začetka veljavnosti te uredbe proizvajalec posebnih modelov z lastno razvojno in proizvodno infrastrukturo.**

### **Predlog spremembe 45**

#### **Predlog uredbe**

##### **Člen 9 - odstavka 7 a in 7 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**7a. Proizvajalec lahko zaprosi Komisijo za alternativni cilj, ki je 25 % zmanjšanje njegovih povprečnih emisij v primerjavi z letom 2006, namesto cilja, izračunanega v skladu s prilogo I, če:**

*(a) nima povezanega podjetja, letna registracija proizvajalčevih novih vozil v EU pa se giba med številom iz prvega odstavka in 1% celotnega evropskega trga, ali*

*(b) ima povezano podjetje, letna registracija proizvajalčevih novih vozil v EU skupaj s povezanimi podjetji pa se giba med številom iz prvega odstavka in 1% celotnega evropskega trga.*

*7b. Povezana podjetja lahko zaprosijo Komisijo za alternativni cilj, ki je 25% zmanjšanje njihovih povprečnih emisij v primerjavi z letom 2006, namesto cilja, izračunanega v skladu s prilogo I, če se letna registracija njihovih novih vozil v EU skupaj s povezanimi podjetji giba med številom iz prvega odstavka in 1% celotnega evropskega trga.*

#### *Obrazložitev*

*Cilj večjega zmanjšanja emisij (25%) bo proizvajalcem posebnih modelov ponudil večje spodbude, da si bodo na tem področju prizadevali bolj kot veliki proizvajalci. Ker odstopanje od člena 9(1) na splošno ne zajema proizvajalcev posebnih modelov, je treba zaradi pravičnosti vključiti te dodatne določbe v predlog Komisije.*

### **Predlog spremembe 46**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Leta 2010 bo Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložila poročilo o pregledu napredka pri izvajanju celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil.

*Predlog spremembe*

1. Leta 2010 bo Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložila poročilo o pregledu napredka pri izvajanju celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil. *V tem poročilu Komisija tudi predloži priporočila za ureditev kreditiranja in certificiranja, namenjenega uvajanju ekoloških inovacij.*

### **Predlog spremembe 47**

**Predlog uredbe**  
**Člen 10 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3a. Kadar Komisija predlaga novo zakonodajo, ki zadeva lahka tovorna vozila in njihova goriva ter posredno ali neposredno povzroča povečanje emisij CO<sub>2</sub>, to jasno nakaže v svojih predlogih Evropskemu parlamentu in Svetu ter izpostavi vsak škodljiv učinek na proizvajalce v zvezi z izpolnjevanjem cilja specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz te uredbe.**

*Obrazložitev*

*Avtomobilska industrija bi morala dobiti ustrezno nadomestilo za zakonodajne predloge, ki povečujejo emisije CO<sub>2</sub>. To je v skladu z dogovorjenimi načeli sistema CARS2I: stabilnost, predvidljivost in doseganje ciljev na najbolj stroškovno učinkovit način. Zato bi bilo treba jasno nakazati, če predlagani predpisi škodljivo vplivajo na cilje zmanjšanja CO<sub>2</sub>.*

**Predlog spremembe 48**

**Predlog uredbe**  
**Člen 10 – odstavek 3 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3b. Komisija pregleda tehnološki razvoj in po potrebi določi enakovredne zgornje meje emisij CO<sub>2</sub> za druge oblike energije, ki se uporabljajo za osebne avtomobile. Tovrstni ukrepi za spremembo nebitvenih določb te uredbe se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).**

**Predlog spremembe 49**

**Predlog uredbe**  
**Člen 10 – odstavek 3 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3c. Za boljši prikaz dejanskega vedenja**



*emisij CO2 vozil in potenciala, ki ga predstavljajo dodatni ukrepi in ekološke inovacije, Komisija redno ocenjuje preskusne cikle za merjenje emisij CO2, ki so navedeni v uredbi 715/2007/ES, ter jih ustrezno prilagodi.*

## **Predlog spremembe 50**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 3 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*3d. Po presoji vplivov objavi Komisija do leta 2014 poročilo o dostopnosti podatkov o odtisu kot kazalcu uporabnosti, da se določijo posebni cilji emisij in po potrebi spremeni priloga I v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).*

## **Predlog spremembe 51**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 11**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Obveščanje potrošnikov**

*Od 1. januarja 2010 bodo proizvajalci zagotovili, da bodo oznake, plakati ali promocijski prospekti in gradivo iz členov 3, 5 in 6 Direktive 1999/94/ES vsebovali informacije o tem, v kolikšni meri se specifične emisije CO2 za osebni avtomobil, ki je na prodaj, razlikujejo od cilja specifičnih emisij za ta osebni avtomobil iz Priloge I.*

#### **Izvedbeni ukrepi**

*Ukrepi, potrebni za izvajanje člena 3(1)(fa), ki so namenjeni spreminjanju nebitvenih delov te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).*

#### *Obrazložitev*

*Odobritev ekoloških inovacij na ravni EU prek komitologije zagotavlja usklajen pristop. Komitologija je ustaljen postopek po pravu Skupnosti, ki ga Komisija redno uporablja za doseganje skupnih odločitev o spremembah obstoječe zakonodaje ali za oblikovanje nove*

zakonodaje v skladu s svojimi pristojnostmi na področju izdelave motornih vozil.

## **Predlog spremembe 52**

### **Predlog uredbe Priloga I – točka 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Za vsak na novo registriran osebni avtomobil se dovoljena količina specifičnih emisij CO<sub>2</sub>, merjena v gramih na kilometer, določi po naslednji formuli:

$$\text{Dovoljena količina specifičnih emisij CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

**Samodejno povečanje mase (AMI) = 0 %**

$$a = 0,0457$$

*Predlog spremembe*

1. Za vsak na novo registriran osebni avtomobil se dovoljena količina specifičnih emisij CO<sub>2</sub>, merjena v gramih na kilometer, določi po naslednji formuli:

$$\text{Dovoljena količina specifičnih emisij CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0457$$

## **Predlog spremembe 53**

### **Predlog uredbe Priloga I – točka 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**2a. Vsak proizvajalec zagotovi, da je v letu, ki se začne 1. januarja 2020, in vsakem naslednjem letu vsaj 8 % njegovih osebnih avtomobilov brez emisij. Da bi proizvajalci dosegli ta cilj, lahko uporabijo določbe o združevanju v skupine iz člena 5(1a).**

## **Predlog spremembe 54**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga II – del A – točka 1 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. V **letu**, ki se začne 1. januarja **2010**, in vsakem naslednjem **letu vsaka država članica** za vsak nov osebni avtomobil, ki ga registrira na svojem ozemlju, beleži naslednje podatke:

*Predlog spremembe*

1. **Države članice v mesecu**, ki se začne 1. januarja **2012**, in vsakem naslednjem **mesecu** za vsak nov osebni avtomobil, ki je registriran na njihovem ozemlju, zabeležijo naslednje podatke:

*Obrazložitev*

*Da bi preprečili izkrivljanje trga in diskriminacijo proizvajalcev, bi morala uvedba uredbe potekati sočasno z nadziranjem in poročanjem o povprečnih emisijah. Izvajanje ukrepov se zato ne bi smelo začeti pred letom 2012. Mesečno poročanje podatkov o novih osebnih avtomobilih in nadzoru vrednosti CO2 je potrebno za zanesljivo načrtovanje proizvajalcev.*

## **Predlog spremembe 55**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga II – del A – točka 3 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. V **letu**, ki se začne 1. januarja **2010**, in vsakem naslednjem **letu** države članice v skladu s postopki iz Dela B za vsakega proizvajalca določijo:

*Predlog spremembe*

3. V **mesecu**, ki se začne 1. januarja **2012**, in vsakem naslednjem **mesecu** države članice v skladu s postopki iz Dela B za vsakega proizvajalca določijo:

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Določitev standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile		
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)		
<b>Pristojni odbor</b>	ENVI		
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 17.1.2008		
<b>Pridruženi odbori - datum razglasitve na zasedanju</b>	10.4.2008		
<b>Pripravljavec(-ka) mnenja</b> Datum imenovanja	Werner Langen 4.3.2008		
<b>Obravnava v odboru</b>	8.4.2008	27.5.2008	16.7.2008
<b>Datum sprejetja</b>	1.9.2008		
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: -: 0:	31 19 2	
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto		
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău		
<b>Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli		

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Določitev standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile			
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)			
<b>Datum predložitve Parlamentu</b>	19.12.2007			
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 17.1.2008			
<b>Odbori, zaprošeni za mnenje</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 17.1.2008	IMCO 17.1.2008	TRAN 17.1.2008	
<b>Odbori, ki niso dali mnenja</b> Datum sklepa	IMCO 25.3.2008	TRAN 22.1.2008		
<b>Pridruženi odbori</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 10.4.2008			
<b>Poročevalec(-ka)</b> Datum imenovanja	Guido Sacconi 26.2.2008			
<b>Oporekanje pravni podlagi</b> Datum mnenja JURI	JURI 9.9.2008			
<b>Obravnava v odboru</b>	8.4.2008	28.5.2008	16.7.2008	9.9.2008
<b>Datum sprejetja</b>	25.9.2008			
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: -: 0:	46 19 0		
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott			
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Inés Ayala Sender, Sergio Berlato, Niels Busk, Hanne Dahl, Lena Ek, Christofer Fjellner, Ambroise Guellec, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard			
<b>Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Georg Jarzembowski, Werner Langen, Pierre Pribetich, Seán Ó Neachtain			