



**A7-0151/2013**

29.4.2013

**\*\*\*I**  
**POROČILO**

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz novih osebnih avtomobilov (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Thomas Ulmer

Pripravljalnica mnenja(\*):  
Fiona Hall, Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

(\*) Pridruženi odbor – člen 50 Poslovnika

### ***Oznake postopkov***

- \* Postopek posvetovanja
- \*\*\* Postopek odobritve
- \*\*\*I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- \*\*\*II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- \*\*\*III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

### ***Spremembe osnutka akta***

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo k osnutku akta označeno s ***krepiim poševnim tiskom***. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del osnutka akta 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.

Glava vsakega predloga spremembe k obstoječemu aktu, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, vsebuje še tretjo in četrto vrstico. Tretja vrstica navaja obstoječi akt, četrta pa zadevno določbo tega akta. Besedilo, ki povzema določbo obstoječega akta, ki jo Parlament želi spremeniti, medtem ko v osnutku akta ni bila spremenjena, je označeno s ***krepiim tiskom***. Morebitni izbrisi tovrstnega besedila so označeni z [...].

## VSEBINA

	<b>Stran</b>
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA .....	5
OBRAZLOŽITEV .....	28
MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO* .....	29
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM.....	48
POSTOPEK.....	67

(\*) Pridruženi odbor – člen 50 Poslovnika



## OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz novih osebnih avtomobilov (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))**

**(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)**

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2012)0393),
  - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0184/2012),
  - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
  - ob upoštevanju menja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 12. decembra 2012<sup>1</sup>,
  - po posvetovanju z Odborom regij,
  - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varstvo hrane ter mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko in Odbora za promet in turizem (A7-0151/2013),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
  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 ter nacionalnim parlamentom.

### **Predlog spremembe 1**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(1a) Nadaljnji razvoj svetovnega trga*

---

<sup>1</sup> UL C 44, 15.2.2013, str.109.

*naprednih tehnologij za izboljšanje učinkovitosti osebnih vozil je v skladu z vodilno pobudo za Evropo, gospodarno z viri, v okviru strategije Evropa 2020, ki podpira premik v smeri nizkoogljičnega gospodarstva, gospodarnega z viri, za doseganje trajnostne rasti. Da bi spodbudili nadaljnje inovacije na tem področju, je treba v tej uredbi določiti dolgoročni cilj za leto 2025.*

### *Obrazložitev*

*Ocene kažejo, da bo zaradi potrebe po proizvodnji vozil z učinkovitejšo porabo goriva v EU nastalo 110.000 novih delovnih mest do leta 2030, zlasti v kemični industriji in industriji elektronike (McKinsey). Cilj 70 g CO<sub>2</sub>/km do leta 2025 bi zagotovil nadaljevanje naložb v vozila z alternativnim pogonom in tako ustvarjal dodatna visokotehnološka delovna mesta v Evropi.*

## **Predlog spremembe 2**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km emisije CO<sub>2</sub> še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami.

*Predlog spremembe*

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km emisije CO<sub>2</sub> še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami. ***Vendar pa so študije, ki jih je opravila Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO<sub>2</sub> v skladu z navedeno uredbo, proizvajalcem niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti, kar je imelo za posledico domnevna zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>, ki niso rezultat tehnoloških izboljšav in jih ni mogoče doseči pri dejanski vožnji na cesti. Uredbo (ES) št. 715/2007 in novi evropski vozni cikel bi zato bilo treba nujno***

*spremeniti in tako zagotoviti, da preskusni postopki ustrezno odražajo emisije CO<sub>2</sub>, ki nastanejo pri dejanski vožnji na cesti. Naslednji korak bi moral biti vključitev svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila, ki se trenutno razvija pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, v zakonodajo Unije takoj, ko bo dokončan.*

### **Predlog spremembe 3** **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(2a) Visoke in vztrajno naraščajoče cene fosilnih goriv – zlasti nafte – ogrožajo oživitve gospodarstva, energetska varnost in cenovno dostopnost energije v Evropi. Naftni šoki lahko povzročijo globoke recesije, zmanjšajo konkurenčnost in povečajo brezposelnost. Zato je zmanjševanje odvisnosti Unije od nafte med drugim s povečevanjem učinkovitosti in trajnosti novih osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil prednostna naloga.*

### **Predlog spremembe 4**

#### **Predlog uredbe** **Uvodna izjava 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO<sub>2</sub> je v prvih fazah njihovega trženja primerno začasno in v omejem obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije.

*Predlog spremembe*

(3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO<sub>2</sub> je v prvih fazah njihovega trženja primerno začasno in v omejem obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije. **Komisija, države članice ter regionalni in lokalni organi bi morale opredeliti ter širiti najboljše prakse pri spodbujanju**

*povpraševanja po vozilih z izjemno nizkimi emisijami, tako da bi se zdrava rast prodaje v nekaterih evropskih državah razširila na vse države članice.*

**Predlog spremembe 5**  
**Predlog uredbe**

**Uvodna izjava 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(3a) Da bi pospešili uveljavitev vozil z izjemno nizkimi emisijami CO2 in/ali električnih avtomobilov na trgu, je treba po vsej Uniji razviti ustrezno infrastrukturo za oskrbo vozil z alternativnimi gorivi in električno energijo, vključno s široko razvejano mrežo postaj za polnjenje na vseh primernih lokacijah, na katerih je dalj časa parkiranih veliko električnih avtomobilov, na primer na parkiriščih, ki delujejo po sistemu „parkiraj in se pelji“. Vozila bi se morala napajati predvsem z odvečno vetrno oziroma sončno električno energijo. Poleg tega bi bilo priporočljivo po vsej Uniji uvesti prenosljive registrske tablice, da bi bilo mogoče bolje izkoristiti električne avtomobile za vsakodnevne prevoze na kratke razdalje.***

*Obrazložitev*

*Električna vozila so smiselna zlasti takrat, kadar se uporabljajo kot skladišče za odvečno vetrno in sončno energijo. Kljub temu pa je ustrezna infrastruktura še vedno pomanjkljiva. Prenosljive registrske tablice, kot jih uporabljajo v Nemčiji in Avstriji, bi lahko ljudi spodbudile k nakupu majhnih električnih avtomobilov za vsakodnevne prevoze ob sočasni uporabi večjega avtomobila za družinske potrebe.*



## **Predlog spremembe 6**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **500** novih osebnih avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

## **Predlog spremembe 7**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 6**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(6) Postopek za odobritev odstopanja za ozko specializirane proizvajalce bi moral veljati do leta 2020. Vendar bi moral od leta 2020 veljati cilj, ki je 45 % nižji od povprečnih specifičnih emisij ozko specializiranih proizvajalcev v letu 2007, da se zagotovi usklajenost prizadevanj ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje s prizadevanji velikih proizvajalcev.

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(7) Okvirno je treba določiti, kako bi bilo

*Predlog spremembe*

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **1000** novih osebnih avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

*Predlog spremembe*

(6) Postopek za odobritev odstopanja za ozko specializirane proizvajalce bi moral veljati do leta 2020. Vendar bi moral od leta 2020 veljati cilj, ki je 45 % nižji od povprečnih specifičnih emisij ozko specializiranih proizvajalcev v letu 2007, da se zagotovi usklajenost prizadevanj ozko specializiranih proizvajalcev za zmanjšanje s prizadevanji velikih proizvajalcev. ***Določiti bi bilo treba tudi enakovredne cilje za leto 2025.***

*Predlog spremembe*

(7) Okvirno je treba določiti, kako bi bilo

treba to uredbo spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Takšne okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile. Zato je primerno, **da se ti vidiki pregledajo**, da Komisija pripravi poročilo in da se po potrebi pripravijo predlogi za cilje po letu 2020.

treba to uredbo spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Takšne okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile. Zato je primerno, **da se cilj za leto 2025 v tej uredbi določi v referenčnem okviru od 68 g CO<sub>2</sub>/km do 78 g CO<sub>2</sub>/km za povprečne emisije za nova osebna vozila in da Komisija dokonča pregled načinov za doseganje tega cilja na stroškovno učinkovit način in na način, ki je čim bolj nevtralen z vidika konkurence ter socialno pravičen in trajnosten.**

## **Predlog spremembe 9** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 7 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(7a) Ker so natančni in verodostojni podatki o emisijah CO<sub>2</sub> bistvenega pomena za to, da lahko potrošniki sprejemajo ozaveščene odločitve, bi bilo treba največ pozornosti nameniti ocenjevanju teh dveh kazalnikov. Trenutno se emisije vozil pri vožnji na cesti v veliki meri razlikujejo od vrednosti, izmerjenih v preskusnih ciklih. Zato je treba čim prej razviti preskusni cikel, s katerim je mogoče pridobiti natančnejše rezultate.**

## **Predlog spremembe 10** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 7 b (novo)**

**(7b) Da bi bile specifične emisije CO<sub>2</sub>, navedene pri novih vozilih, tesneje usklajene z emisijami, ki dejansko nastanejo pri normalnih pogojih uporabe, bi morala Komisija zagotoviti, da se novi mednarodni preskusni postopek za lahka tovorna vozila (svetovni preskusni cikel/postopek za lahka tovorna vozila) čim prej dokonča, da bo lahko na ravni Unije sprejet do konca leta 2014 in vpeljan januarja 2017.**

## **Predlog spremembe 11 Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 7 c (novo)**

**(7c) Ker proizvajalci potrebujejo veliko časa za raziskave in razvoj ter da se vlagateljem zagotovi potrebna varnost, je pomembno zastaviti cilj za leto 2025.**

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 8**

(8) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to **so v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 443/2009 določene mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008.**

(8) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila (**WLTP**) znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to **in glede na nezadostnost trenutnega preskusnega cikla bi bilo treba hitro razviti nov preskusni cikel, ki bi ustrezno odražal dejanske emisije avtomobilov ter preprečil**

*Ko bodo* preskusni postopki *spremenjeni*, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

*različne razlage in razhajanja med državami članicami. Da bi zagotovili, da ta uredba uresniči predvidena zmanjšanja emisij, bi bilo treba, če je to izvedljivo, najkasneje do 1. januarja 2017 preskusni postopek nadomestiti s svetovnim preskusnim postopkom za lahka tovorna vozila in ga vključiti v zakonodajo Unije. Komisija bi morala poleg tega pretehtati, ali je treba svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila pri vključevanju v zakonodajo Unije dopolniti z dodatnimi določbami, da se zagotovi, da preskusni postopki ustrezno odražajo emisije, ki nastanejo pri dejanski vožnji na cesti. . Kjer se za namene te uredbe najkasneje leta 2017 uporablja novi preskusni postopek, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil. Če svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila ne bo sprejet do 1. januarja 2017, bi morala Komisija čim prej spremeniti merilne postopke iz Uredbe (ES) št. 715/2007, da bi upoštevali dejanske emisije CO2 pri vožnji na cesti.*

## Predlog spremembe 13

### Predlog uredbe Uvodna izjava 14

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka, **pri čemer je** na podlagi **navedene** ocene ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso. Vendar bi **bilo treba pri prihodnjem pregledu preučiti nižje stroške** in prednosti, ki bi **nastali zaradi prehoda na**

*Predlog spremembe*

(14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka. Na podlagi **te** ocene **je bilo** ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso, **ker so proizvajalci že sprejeli načrte za zagotavljanje skladnosti do leta 2020 na osnovi nadaljnje uporabe trenutnega**

*odtis kot kazalnik uporabnosti.*

*kazalnika. Vendar bi nižji stroški in prednosti odtisa upravičili uporabo slednjega kot kazalnika uporabnosti od leta 2020 naprej. Da bi v prihodnosti lahko zagotovili nemoten prehod z mase na odtis, bi bilo ustrezno uvesti formulo, osnovano na odtisu, ki bi jo lahko proizvajalci uporabljali od leta 2020 naprej namesto formule, osnovane na masi.*

## **Predlog spremembe 14**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 14 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(14a) Emisije toplogrednih plinov, povezane z oskrbo z električno energijo in proizvodnjo vozil ter njihovo uporabo, so bistvene sestavine sedanjega ogljičnega odtisa cestnega prometa v celoti, katerih pomen se bo v prihodnosti verjetno še povečal. Zato je treba sprejeti ukrepe, ki bodo proizvajalce usmerjali v iskanje optimalnih rešitev, pri čemer se bodo upoštevale zlasti emisije toplogrednih plinov, ki so povezane s proizvodnjo električne energije za uporabo vozil, kot so električna energija in alternativna goriva, ter ki bodo zagotovili, da te emisije ne bodo nevtralizirale koristi, ki jih prinaša izboljšana uporaba električne energije v vozilih, ki je cilj te uredbe. Zato je primerno, da Komisija pri prihodnjem pregledu te uredbe za obdobje po letu 2020 preuči regulativni pristop, ki bo upošteval emisije toplogrednih plinov, ki nastanejo pri oskrbi z električno energijo, ter življenjski cikel vozila.*

## **Predlog spremembe 15**

### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 1 a (novo)**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 1 – odstavek 2a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(1a) V členu 1 se za odstavkom 2 vstavi naslednji odstavek:**

**„Ta uredba od leta 2025 za nove avtomobile določa cilj v razponu od 65 g CO<sub>2</sub>/km do 78 g CO<sub>2</sub>/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008 in njenimi izvedbenimi ukrepi.“**

## **Predlog spremembe 16**

**Predlog uredbe**  
**Člen 1 – točka 2**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 2 – odstavek 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

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

4. Člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 in člen 10(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot **1000** novih osebnih avtomobilov, registriranih v EU v prejšnjem koledarskem letu.“

## **Predlog spremembe 17**

**Predlog uredbe**  
**Člen 1 – točka 2 a (novo)**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 3 – odstavek 1 – točka (f)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(2a) V členu 3(1) se točka (f) nadomesti z naslednjim:**

**“(f) „specifične emisije CO<sub>2</sub>“ pomeni emisije CO<sub>2</sub> osebnega avtomobila,**

merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO<sub>2</sub> (skupna) v certifikatu o skladnosti. Za osebne avtomobile, ki so bili homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO<sub>2</sub>“ pomeni emisije CO<sub>2</sub>, izmerjene po istem postopku, kakor je določeno za osebna vozila v Uredbi (ES) št. 692/2008 ali v skladu s postopki, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO<sub>2</sub> pri osebnih avtomobilih; za uporabo te točke velja po možnosti nov svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila od začetka veljavnosti sprememb postopka merjenja, ki so določene v Uredbi (ES) št. 715/2007 in v Uredbi (ES) št. 692/2008 in začnejo veljati s 1. januarjem 2017.“

**Predlog spremembe 18**  
**Predlog uredbe**  
**Člen 1 – točka 3 a (novo)**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 5

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(3a) Člen 5 se nadomesti z naslednjim:*

„Člen 5

**Dodatni dobropisi**

**1. Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> manj kot 50 g CO<sub>2</sub>/km šteje za:**

- 3,5 avtomobilov v letu 2012;
- 3,5 avtomobilov v letu 2013;
- 2,5 avtomobilov v letu 2014;
- 2,5 avtomobilov v letu 2015;

**1a. Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> manj kot 35 g CO<sub>2</sub>/km šteje za 1,5 avtomobila v obdobju med letoma 2016 in 2023, pri čemer velja**

*zgornja meja 2,5 g CO<sub>2</sub>/km na leto za posameznega proizvajalca, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.*

*1b. Dela ali celote olajšav ni mogoče prenesti iz enega koledarskega leta v drugega.“*

## **Predlog spremembe 19**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 4**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 5a

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4) Za členom 5 se vstavi naslednji člen:*

*črtano*

*„Člen 5a*

*Olajšave za cilj 95 g CO<sub>2</sub>/km*

*1. Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> pod 35 g/km v obdobju 2020–2023 šteje za 1,3 osebnega avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.*

*2. Največje število novih osebnih avtomobilov za uporabo množiteljev iz odstavka 1 v obdobju 2020–2023 ne sme presegati 20 000 novih registracij osebnih avtomobilov na proizvajalca.“*

## **Predlog spremembe 20**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 4 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 4 – pododstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4a) V členu 8(4) se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim besedilom:*

*„Register in obvestilo sta javno dostopna. Tudi podatki, ki jih vsaka*



*država članica beleži v skladu z odstavkom 1, so javno dostopni, ne glede na to, ali so vključeni v register.“*

*Obrazložitev*

*Spremljanje in poročanje sta ključnega pomena za določanje skladnosti s cilji glede emisij. Javnost bi morala imeti možnost, da postopku sledi in sodeluje v vsaki njegovi fazi.*

**Predlog spremembe 21**

**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 4 b (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 4a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4b) V člen 8 se vstavi naslednji odstavek:*

*„4a. Če država članica pri preverjanju skladnosti proizvodnje v skladu s členom 12(3) Direktive 2007/46/ES ugotovi, da emisije CO<sub>2</sub> za proizvedeno vozilo bistveno odstopajo od odobrenega tipa, to sporoči Komisiji skupaj s podrobnostmi, ki so navedene v Prilogi II k tej uredbi.*

*Specifične emisije CO<sub>2</sub> za tip vozila, za katere je bilo ugotovljeno odstopanje, se ustrezno prilagodijo v izračunu povprečnih emisij CO<sub>2</sub> v naslednjem koledarskem letu.“*

**Predlog spremembe 22**

**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 4 c (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 4 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4c) V člen 8 se vstavi naslednji odstavek:*

*„4b. Komisija na podlagi najboljših razpoložljivih virov informacij spremlja dejanske navedene vrednosti emisij CO<sub>2</sub> po tipu vozila in proizvajalcu ter v svojih letnih poročilih o spremljanju objavi*

*primerjavo teh vrednosti z vrednostmi pri homologaciji.“*

## **Predlog spremembe 23**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 4 d (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 5 – pododstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4d) v členu 8(5) se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:*

**„Komisija prouči vsa obvestila proizvajalcev in do 31. oktobra potrdi ali spremeni začasne izračune iz odstavka 4. Obvestila proizvajalcev, potrditve ali spremembe, ki jih opravi Komisija v skladu s tem odstavkom, ter obvestila Komisije v skladu z odstavkom 6 so javno dostopni.“**

*Obrazložitev*

*Spremljanje in poročanje sta ključnega pomena za določanje skladnosti s cilji glede emisij. Javnost bi morala imeti možnost, da postopku sledi in sodeluje v vsaki njegovi fazi.*

## **Predlog spremembe 24**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 5**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 9 – pododstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**9. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih za spremljanje in poročanje o podatkih iz tega člena ter o uporabi *Priloge II*. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2).**

**9. Komisija je v skladu s členom 14(a) pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov o postopkih za spremljanje in poročanje o podatkih iz tega člena ter o uporabi *Priloge II*.**

**Predlog spremembe 25**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 6**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 9 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Komisija z *izvedbenimi akti sprejme podrobno ureditev* za zbiranje premij za presežne emisije iz *odstavka 1*. *Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2).*

**Predlog spremembe 26**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 8 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

3. Komisija *je v skladu s členom 14a pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v zvezi z ureditvijo* za zbiranje premij za presežne emisije iz *odstavka 1*.

*Predlog spremembe*

*(8a) V členu 12 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:*

**Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki CO<sub>2</sub>, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacije inovativnih tehnologij (inovativni tehnološki svežnji).**

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

**Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju ciljne vrednosti povprečne specifične emisije posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO<sub>2</sub>/km.**

***Ta prispevek se prizna vsakemu proizvajalcu sorazmerno z odstotkom vozil v njegovem voznem parku, pri katerem se te inovativne tehnologije uporabljajo.***

## **Predlog spremembe 27**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 9**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 2 – prvi stavek

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

„Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2) te uredbe.“

#### *Predlog spremembe*

Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij **ali tehnoloških svežnjem** iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2) te uredbe.“

## **Predlog spremembe 28**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 9 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 3

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

#### *Predlog spremembe*

**(9a) V členu 12 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:**

**“(3) Dobavitelj ali proizvajalec, ki vloži prošnjo, da bi bil njegov ukrep potrjen kot inovativna tehnologija *ali inovativni tehnološki sveženj*, Komisiji predloži poročilo, vključno s poročilom o preverjanju, ki ga pripravi neodvisni ali priglašeni organ. V primeru medsebojnega vplivanja med tem ukrepom in drugo že potrjeno inovativno tehnologijo *ali drugim inovativnim tehnološkim svežnjem* se v poročilu to medsebojno vplivanje navede, v poročilu o preverjanju pa se oceni, koliko se zaradi takšnega medsebojnega vplivanja spremeni zmanjšanje emisij, doseženo s posameznim ukrepom.**

## **Predlog spremembe 29**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 9 b (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(9b) V člen 12 se vstavi naslednji odstavek:**

**„4a. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu enkrat na leto predloži poročilo o odobrenih in zavrženih inovativnih tehnologijah in inovativnih tehnoloških svežnjih.“**

## **Predlog spremembe 30**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 9 c (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 4 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(9c) V člen 12 se vstavi naslednji odstavek:**

**„4b. Komisija do 31. decembra 2013 dokonča pregled podrobnih določb za inovativne tehnologije ali inovativne tehnološke svežnje iz tega člena, da se ustrezno racionalizirata uporaba in odobritev postopkov.“**

## **Predlog spremembe 31**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 10 – točka (-a) (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 2 – pododstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(-a) v odstavku 2 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:**

**"2. Do 31. oktobra 2020 in nato vsaka tri leta se sprejmejo ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev števil M0 in F0, opredeljenih v navedeni prilogi, povprečni masi ali odtisu novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let."**

## **Predlog spremembe 32**

### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 10 – točka b**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**(b) Drugi pododstavek odstavka 3 se črta.**

*Predlog spremembe*

**(b) Odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:**

**"3. Od leta 2012 dalje Komisija izvaja oceno učinka, da bi v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 do leta 2014 pregledala postopke za merjenje emisij CO<sub>2</sub> iz navedene uredbe ter tako, če je to izvedljivo, od 1. januarja 2017 dalje uporabila spremenjeni postopek merjenja. Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>, in da vključi odobrene inovativne tehnologije iz člena 12, ki bi jih lahko uporabili v preskusnih ciklih. Komisija zagotovi, da se ti postopki redno preverjajo."**

## **Predlog spremembe 33**

### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 10 – točka b a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 1 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(ba) v odstavku 3 se doda naslednji**

*pododstavek:*

***„Za zagotovitev ustreznega odražanja dejanskih emisij in natančne primerljivosti izmerjenih vrednosti CO2 Komisija v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 zagotovi, da se tisti elementi preskusnega postopka, ki imajo bistven vpliv na izmerjene emisije CO2, strogo določijo, in tako proizvajalcem prepreči, da uporabijo prilagodljivost pri preskusnem ciklu.***

***Če je dovoljeno odstopanje pri katerem koli dejavniku v okviru splošnega preskusnega postopka, ki vpliva na izmerjene vrednosti CO2, Komisija zagotovi, da se za vsako od teh spremenljivk v preskusni postopek vključi prilagoditveni izračun, ki se uporabi za prilagoditev izmerjenih vrednosti, tako da se izravnajo odstopanja pri dejavnikih in normalizirajo izmerjene emisije.“***

## **Predlog spremembe 34 Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 10 – točka (b b) (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 1 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(bb) v odstavku 3 se doda naslednji pododstavek:***

***„Da se preveri, ali emisije CO2 vozil iz proizvodnje ustrezajo vrednostim odobrenega tipa vozila, se treba zagotoviti, da so vrednosti zračnega in kotalnega upora izmerjene na vozilu, pri katerem je bila preverjena skladnost proizvodnje.“***

*Obrazložitev*

*Podatki iz preskusov kažejo, da z vozilom iz proizvodnje pogosto ni mogoče ponoviti vrednosti prvotnega preskusa v prostem teku. Zato je nujno, da se na vozilu, pri katerem se preverja skladnost proizvodnje, opravi preskus v prostem teku, da bi lahko določili vrednosti zračnega in kotalnega upora, ki se uporabijo v preskusu z dinamometrom, ki je del preskusa skladnosti*

*proizvodnje.*

**Predlog spremembe 35**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 10 – točka b c (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 1 c (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(bc) v odstavku 3 se doda naslednji pododstavek:*

*„Za zagotovitev, da bodo ustrezno upoštevane dejanske emisije in da bodo izmerjene vrednosti CO2 res primerljive, Komisija v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 zagotovi, da so elementi preskusnega postopka, ki znatno vplivajo na izmerjene emisije CO2, natančno opredeljeni. Da se preveri, ali emisije CO2 vozil iz proizvodnje ustrezajo vrednostim odobrenega tipa vozila, se vrednosti upora, izmerjene pri preskusih v prostem teku za nastavitev dinamometra, izmerijo na vozilu, pri katerem je bila preverjena skladnost proizvodnje.“*

*Obrazložitev*

*Dejstvo, da trenutni preskusni cikel ne odraža natančno dejanskih pogojev vožnje, je splošno sprejeto. Podatki, ki jih prejmejo potrošniki, so zato netočni in zavajajoči. Sprejeti je treba ukrepe, s katerimi se zagotovi, da opravljene ocene natančneje odražajo dejanske emisije. Ti ukrepi bodo potrebni tudi, ko bo sprejet nov svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila.*

**Predlog spremembe 36**

**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 10 – točka c**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 5

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*5. Komisija do 31. decembra 2014 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in*

*5. Komisija do 1. januarja 2017 konča pregled ciljev specifičnih emisij v Prilogi I*



*druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO2 za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020.“*

*in odstopanj iz člena 11, da bi opredelila:*

*– načini za doseganje cilja do leta 2025 v okvirnem razponu od 68 g CO2/km do 78 g CO2/km na stroškovno učinkovit način, razen če nižji cilj ni primerno utemeljen z vidika uporabe nizkoogljičnih tehnologij in njihove uveljavitve na trgu; ter*

*– vidiki, pomembni za izvajanje tega cilja, vključno s premijo za presežne emisije.*

*Komisija na podlagi tega pregleda in spremljajoče ocene učinka, ki vključuje splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in njene odvisne industrije, po potrebi in v skladu z zakonodajnim predlogom posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, naj spremeni to uredbo na način, ki je čim bolj nevtralen z vidika konkurence in ki je socialno pravičen in trajnosten.*

### **Predlog spremembe 37**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 13**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 1 – točka c

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(c) Od leta 2020:

Specifične emisije CO2 = 95 + a × (M – M0)

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M0 = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,0333.

*Predlog spremembe*

(c) Od leta 2020:

***Uporabi se eno od naslednjih formul:***

***(i) Specifične emisije CO2 = 95 + a × (M – M0)***

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M0 = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,0333;

***(ii) Specifične emisije CO2 = 95 + b × (F - F0)***

***Kjer:***

*F = odtis vozila v kvadratnih metrih (m<sup>2</sup>)*

*F<sub>0</sub> = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)*

*b = 17,6.*

**Predlog spremembe 38**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 13 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 2 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(13a) V Prilogi I se doda naslednji odstavek:*

*"2a. Proizvajalec za svoj celotni vozni park uporablja enak kazalnik uporabnosti (masa ali odtis). Potem ko se proizvajalec odloči, da bo kot kazalnik uporabnosti za ugotavljanje skladnosti s svojim ciljem specifičnih emisij uporabljal odtis, v naslednjih letih ne more ponovno začeti uporabljati mase."*

*Obrazložitev*

*Če bi avtomobilska industrija kazalnik uporabnosti lahko izbrala za vsako vrsto vozila v svojem voznem parku posebej, bi bila osnovna zamisel predloga močno omajana. Proizvajalci bi preprosto za vsako vozilo izbrali kazalnik uporabnosti, za katerega bi bilo potrebnih manj naporov. Ne bi pa se spodbudilo zmanjšanje teže kot splošni pristop.*

**Predlog spremembe 39**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 13 b (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga II – del A – točka 1 – točka f a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(13b) V Prilogi II, del A, točka 1, je dodana naslednja točka:*

*"(fa) največja neto moč (kW);"*

## *Obrazložitev*

*Največja neto moč (kW) je pomemben kazalnik, ki vpliva na emisije CO2 vozila, zato bi jo bilo treba zabeležiti.*

### **Predlog spremembe 40** **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 13 c (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga II – del A – točka 1 – točka f b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(13c) V Prilogi II, del A, točka 1, je dodana naslednja točka:***

***“(fb) delovna prostornina motorja (cm3).“***

## *Obrazložitev*

*Delovna prostornina motorja je pomemben kazalnik, ki je povezan z emisijami CO2 vozila, zato bi jo bilo treba zabeležiti.*

## OBRAZLOŽITEV

Cilj predloga je nadaljnje bistveno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz novih vozil z uporabo sodobnih pogonskih zasnov, ki bo tudi ekonomsko in okoljsko smiselno.

Od leta 2006 je v veljavi povprečna emisija osebnih vozil na ravni 160g CO<sub>2</sub>/km, od leta 2020 pa naj bi ta vrednost znašala 95g CO<sub>2</sub>/km, kar je zelo ambiciozen cilj. Poročevalcu se zdi pomembno ta cilj doseči, čeprav gre za največje zmanjšanje v zadnjih letih. Poleg tega je Komisija v svojem predlogu COM(2012)393 predlagala, da se koeficient naraščanja za izračun specifičnih emisij CO<sub>2</sub> za nova osebna vozila v Uredbi (ES) št. 443/2009 zmanjša z  $a = 0,0457$  na sedanjih  $a = 0,0333$ . To znižanje predstavlja nadaljnje znižanje regresijske premice za 27 %, ki z višjimi stroški bolj obremeni ravno proizvajalce večjih vozil višjega razreda kot pa proizvajalce manjših vozil. Ker pa so ravno večja vozila tista, ki na splošno prednjačijo pri tehnologiji, poročevalec meni, da je treba predlagati realističen sistem spodbud, ki bo pospeševal razvoj in uporabo novih, okolju prijaznih pogonskih zasnov. Proračunov držav članic se zaradi tega ne sme obremenjevati, zlasti ne z navzkrižnimi subvencijami. Hkrati želi poročevalec ohraniti široko paleto proizvajalcev in novih osebnih vozil, s čimer bo tudi v prihodnje zagotovljena poštena konkurenca med proizvajalci novih osebnih vozil. Nadalje cilj EU ne sme biti zakonska omejitev svobode posameznika pri izbiri vozila.

Da bi potrošnikom omogočili primerjavo, se poraba goriva vsakega vozila posameznega proizvajalca izmeri na podlagi standardiziranega postopka preverjanja novega evropskega voznega cikla. Sedaj Komisija in druge institucije pripravljajo novo različico takšnega postopka, in sicer globalni preskusni postopek za lahka vozila, ki naj bi od 1. januarja 2017 dalje nadomestil stari postopek.

Proizvajalce novih osebnih vozil in njihove dobavitelje je treba spodbuditi k certificiranju in vgradnji tehnologij ali tehnoloških svežnjev (okoljske inovacije), ki prispevajo k zmanjšanju porabe goriva in z njo neposredno povezanih emisij CO<sub>2</sub>. Danes ni na voljo priznanih okoljskih inovacij, ker je postopek preverjanja preveč dolgotrajen in povezan z visokimi stroški. Zato poročevalec meni, da je treba uvesti spodbudo, s katero se bo poenostavilo priznavanje inovativnih tehnologij ali tehnoloških svežnjev. Kot je določeno v uredbi (ES) št. 443/2009, je lahko skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju ciljne vrednosti povprečne specifične emisije posameznega proizvajalca največ 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Ker še ni možno predvideti, katere alternativne pogonske zasnove bodo potrošniki sprejeli, tudi ni smiselno že leta 2014 določiti revizijo predpisov za obdobje po letu 2020. Poročevalec meni, da ocena prihodnje tržne situacije ni smiselna pred letom 2017.

20.3.2013

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

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz novih osebnih avtomobilov  
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Pripravljalnica mnenja(\*): Fiona Hall

(\* ) Pridruženi odbor – Člen 50 Poslovnika

### **KRATKA OBRAZLOŽITEV**

Komisija je 11. julija 2012 predstavila predlog za pregled Uredbe (ES) št. 443/2009, ki določa okvir za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za nova osebna vozila do leta 2020, da bi zagotovila načine, brez katerih v drugem obdobju do leta 2020 ne bo mogoče doseči cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km.

Načini so vidiki izvajanja, ki vplivajo na to, kako je cilj emisij dosežen. Predlog Komisije pušča večino načinov nespremenjenih, razen v naslednjih primerih:

- premijske točke za vozila, katerih emisije so nižje od 35 g CO<sub>2</sub>/km se uvedejo med letoma 2020 in 2023 z množiteljem 1,3 ter so omejene na skupno število 20.000 vozil na proizvajalca v času trajanja sheme;
- cilj glede odstopanja za ozko specializirane proizvajalce je za leto 2020 posodobljen in proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 500 registracij novih osebnih vozil na leto, izvzeti iz obveznosti doseganja cilja glede emisij CO<sub>2</sub>;
- ekološke inovacije se pri izvajanju revidiranih preskusnih postopkov ohranijo;

Poleg tega so določbe o postopku v odboru posodobljene tako, da so združljive z Lizbonsko pogodbo.

Pripravljalnica mnenja na splošno pozdravlja pregledano uredbo. Glede na to, da si večina proizvajalcev prizadeva, da bi do leta 2015 in 2020 dosegli cilje emisij CO<sub>2</sub>, kot so bili dogovorjeni v letu 2009, v tej fazi ne bi bilo zaželeno obsežno spreminjati načinov za

doseganje cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km v letu 2020. Vendar Komisija v svojem predlogu ne obravnava ustrezno nekaterih pomembnih vprašanj.

Posebej problematična je naraščajoča razlika med homologiranimi in dejanskimi emisijami novih osebnih vozil, ki po ocenah Komisije znaša od 15 do 30 %. Glavni vzrok razlike je v metodah, ki jih uporabljajo proizvajalci vozil pri merjenju emisij CO<sub>2</sub> v skladu s sedanjim preskusnim postopkom. To razliko je treba preučiti, nenazadnje tudi zato, ker zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> pomeni neposreden prihranek goriva za potrošnike in posledično manjši uvoz nafte.

Pripravljavka mnenja zato želi, da Komisija do leta 2014 pregleda sedaj veljavni preskusni postopek za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub>, ki je bil določen v Uredbi (ES) št. 715/2007 in v njenih izvedbenih ukrepih. Komisija bi morala biti do januarja 2015 zmožna posodobiti preskusni cikel EU. To bi se moralo zgoditi ne glede na to, ali bo do takrat globalni preskusni postopek za lahka vozila končan ali ne, saj je varčevanje z gorivom v interesu evropskih potrošnikov neodvisno od mednarodnega napredka. Novi postopek se lahko kasneje vključi v evropski vozni cikel, cilji emisij CO<sub>2</sub> za posamezne proizvajalce pa prilagodijo. Možnost merjenja ekoloških inovacij zunaj preskusnega cikla se pri posodabljanju preskusnega cikla v letu 2015 ne bi smela ohraniti.

Šibka točka predloga Komisije je pomanjkanje vizije za obdobje po letu 2020. Čeprav ni mogoče natančno napovedati smeri razvoja tehnoloških izboljšav do leta 2025, bi industriji lahko koristil jasen politični signal. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti cilje emisij CO<sub>2</sub> za leto 2025. Ta bo industriji omogočil dovolj časa in se bo ponovno preučil, da bo njegovo doseganje uresničljivo na socialno in ekonomsko sprejemljiv način.

V ZDA je bil cilj za leto 2025 že določen in zahteva od proizvajalcev vozil, da od 2011 do 2025 prepolovijo porabo goriva povprečnega prodanega vozila. Ker mora EU ostati na čelu globalne tekme za čistejša vozila, bi morala sprejeti podobno ambiciozen tempo izboljšav. Petdesetodstotno zmanjšanje ciljev iz leta 2011 bi pomenilo, da cilj emisij ne bo presegal 70 g CO<sub>2</sub>/km. V najnovejši študiji, ki jo je v letu 2012 opravila družba Ricardo-AEA, je bilo ugotovljeno, da je cilj emisij 70g CO<sub>2</sub>/km najbolj primeren za leto 2025, in izračunano, da se ga lahko doseže samo s 7-odstotnim deležem vozil z izjemno nizkimi emisijami in približno 20 % hibridnih vozil.

Ta cilj bi zagotovil nadaljevanje vlaganj v razvoj alternativnih pogonov in ustvaril dodatno rast in visokotehnološka delovna mesta v Evropi. Družba McKinsey ocenjuje, da bo v EU do leta 2030 ustvarjenih 110.000 novih delovnih mest v proizvodnji in v raziskavah in razvoju zaradi potrebe po proizvodnji vozil z učinkovitejšo porabo goriva. Komisija se strinja, da je za kazalnik uporabnosti bolje uporabiti odtis kot pa maso vozila, ter meni, da bi bilo za cilj za leto 2025 smiselno preiti na kazalnik uporabnosti, ki temelji na odtisu, proizvajalcem pa v obdobju od 2015 do 2020 omogočiti, da izberejo med enim ali drugim kazalnikom.

*Pripravljavka mnenja tudi predlaga, da se spremeni člen v zvezi z olajšavami. Pomanjkljivost olajšav je, da na eni strani proizvajalce vozil spodbujajo, da proizvajajo več vozil z izjemno nizkimi emisijami, na drugi strani pa jim omogočajo, da prodajo tudi več vozil z višjimi emisijami, kar slabi doseganje cilja v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. Pripravljavka mnenja zato predlaga uvedbo prilagodljivega programa ugodnosti, ki bo podoben kalifornijskemu programu za vozila z nizkimi emisijami ogljika, kar bo pospešilo razvoj in uporabo*

alternativnih pogonov, kot so električni akumulatorji in gorivne celice, ter zagotovilo ustrezna vlaganja v tehnologije z izjemno nizkimi emisijami ogljika. Ohlapnejši cilji v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub> za leto 2025 bodo spodbudili pionirje, hkrati pa omogočili, da bodo proizvajalci, ki se niso odločili za prispevek k zgodnjemu razvoju vozil z izjemno nizkimi emisijami ogljika, dodatno izboljšali svoja konvencionalna vozila po letu 2020.

*Komisija, države članice ter regionalni in lokalni organi morajo opredeliti ter širiti najboljše prakse pri spodbujanju povpraševanja po vozilih z izjemno nizkimi emisijami, tako da se bo zdrava rast prodaje v nekaterih evropskih državah razširila tudi na vse druge države članice.*

## **PREDLOGI SPREMEMB**

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

### **Predlog spremembe 1 Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(1a) Prepogosto spreminjanje ciljev  
ustvarja negotovost za avtomobilsko  
industrijo in vpliva na njeno svetovno  
konkurenčnost.***

### **Predlog spremembe 2 Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km emisije CO<sub>2</sub> še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njenimi izvedbenimi

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km emisije CO<sub>2</sub> še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami.

ukrepi in inovativnimi tehnologijami.

*Vendar so študije, ki jih je izvedla Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO<sub>2</sub> v skladu z navedeno uredbo, niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti pri proizvajalcih, kar ima za posledico domnevno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, ki ni rezultat tehnoloških izboljšav in ga ni mogoče doseči z dejansko vožnjo po cesti. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 715/2007 nemudoma pregledati, da se zagotovi, da bodo preskusni postopki ustrezno odražali dejansko vedenje avtomobilov v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>.*

### **Predlog spremembe 3** **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(2a) Visoke in nenehno naraščajoče cene fosilnih goriv in zlasti nafte ogrožajo okrevanje gospodarstva, zanesljivost oskrbe z energijo in njeno cenovno dostopnost v Evropi. Naftni šoki lahko povzročijo globoke recesije, zmanjšajo konkurenčnost in povečajo brezposelnost. Zato je zmanjšanje naše odvisnosti od nafte, med drugim s povečanjem učinkovitosti in trajnosti novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, prednostna naloga.*

### **Predlog spremembe 4**

#### **Predlog uredbe** **Uvodna izjava 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO<sub>2</sub> je v prvih fazah njihovega trženja primerno začasno in v omejem

*Predlog spremembe*

(3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO<sub>2</sub> je v prvih fazah njihovega trženja primerno začasno in v omejem



obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije.

obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije. **Komisija, države članice ter regionalni in lokalni organi bi morale opredeliti ter širiti najboljše prakse pri spodbujanju povpraševanja po vozilih z izjemno nizkimi emisijami, tako da bi se zdrava rast prodaje v nekaterih evropskih državah razširila na vse države članice.**

## **Predlog spremembe 5**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **500** novih osebnih avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

*Predlog spremembe*

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **1000** novih osebnih avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

#### *Obrazložitev*

*Mali proizvajalci so za odstopanje zaprosili prek zapletenega postopka, ki je zahteval precejšnja sredstva, tudi Komisije. Komisija v svoji oceni učinka navaja, da imajo ti proizvajalci zanemarljiv vpliv na podnebje. Poleg tega zgornja meja 500 avtomobilov onemogoča gospodarski razvoj teh malih podjetij, ki bi bila z večjo verjetnostjo finančno uspešna, če bi proizvedla do 1000 avtomobilov, zlasti v času gospodarske krize.*

## **Predlog spremembe 6**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(7) **Okvirno je treba določiti, kako bi bilo treba to uredbo spremeniti** za obdobje po

*Predlog spremembe*

(7) Da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij, bi

letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. **Takšne okvirne določbe** bi morale temeljiti na **oceni** potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije **in vplivu na** razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile. Zato je primerno, **da se ti vidiki pregledajo**, da Komisija pripravi poročilo **in da se po potrebi pripravijo predlogi za cilje po letu 2020**

**bilo treba zagotoviti okvirne določbe za obdobje po letu 2020. To bi bilo treba storiti z določitvijo cilja za leto 2025. Ta bi moral temeljiti na potrebni stopnji** zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije **in spodbujati** razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile. Zato je primerno, da Komisija pripravi poročilo **in predlaga cilje, ki bodo skladni s stroškovno učinkovitimi načini za uresničevanje dolgoročnih podnebnih ciljev Unije do leta 2050 in bodo Evropski uniji zagotavljali vodilno mesto na področjih ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub>. Poročilo bi moralo upoštevati emisije CO<sub>2</sub> v vsem življenjskem ciklu avtomobilov (vključno s proizvodnjo in koncem življenjske dobe).**

## **Predlog spremembe 7** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 7 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(7a) Ker proizvajalci potrebujejo veliko časa za raziskave in razvoj ter da se vlagateljem zagotovi potrebna varnost, je pomembno zastaviti cilj za leto 2025.**

## **Predlog spremembe 8** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 7 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(7b) Pravilni in resnični podatki o emisijah CO<sub>2</sub> in porabi goriva, ki so neposredno povezani, so bistvenega pomena za ozaveščeno odločanje potrošnikov, zato je treba napovedim teh kazalnikov nameniti največjo pozornost. Vendar pa se dejanske emisije avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil**

*danes močno razlikujejo od vrednosti, določenih v sedanjem preskusnem ciklu. Zato je treba čimprej razviti izboljššan preskusni cikel.*

## **Predlog spremembe 9**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 8**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(8) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. **To delo** poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to so v **Prilogi I** k Uredbi (ES) št. 443/2009 **določene** mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. **Ko bodo preskusni postopki spremenjeni**, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

*Predlog spremembe*

(8) V skladu z Uredbo **(ES) št. 443/2009** mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. **Sedanje izvajanje regulativnega postopka Unije za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> prispeva k beleženju nižjih emisij od dejanskih, ki so zabeležene pri uporabi vozila na cesti. Postopke merjenja iz Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil in njenih izvedbenih ukrepih je treba nujno spremeniti.**

**Pregled preskusnih postopkov tudi sedaj** poteka v okviru razvoja globalnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to **in ker obstoječi preskusni cikel ne odraža dovolj dejanskih emisij avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil na cesti, je hiter razvoj izboljšanega preskusnega cikla ključnega pomena. Da se proizvajalcem zagotovi možnost zanesljivega načrtovanja, bodo morali ravnati v skladu s sedaj veljavnim preskusnim postopkom, dokler ga ne bo nadomestil svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila. Ko bodo spremenjeni sedanji preskusni postopki iz**

**Priloge I** k Uredbi (ES) št. 443/2009, **ki določa** mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

## **Predlog spremembe 10** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, sprememb zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO<sub>2</sub> ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Priloge I spremembam vrednosti mase vozila in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz **Uredbe (ES) št. 715/2007**. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

## **Predlog spremembe 11** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 12 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, spremembe zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO<sub>2</sub> ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Priloge I spremembam vrednosti mase vozila in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub>. Zlasti pomembno je, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

**(12a) Primerno je oceniti, ali se je treba odmakniti od ciljev na podlagi emisij CO<sub>2</sub> in jih nadomestiti s cilji na podlagi**

*izkoristka goriva, saj cilji glede emisij CO<sub>2</sub> ne upoštevajo škodljivih emisij iz sodobnih motorjev z notranjim izgorevanjem. Komisija naj torej predloži poročilo na to temo.*

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 14**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka, **pri čemer je** na podlagi navedene ocene ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso. Vendar **bi bilo treba pri prihodnjem pregledu preučiti** nižje stroške in prednosti, ki bi nastali zaradi prehoda na odtis kot kazalnik uporabnosti.

*Predlog spremembe*

(14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I **k Uredbi (ES) št. 443/2009**. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka. Na podlagi navedene ocene **je** ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za leto 2020 uporabiti maso, **saj se s spremembo kazalnika uporabnosti ne bi izpolnil cilj zanesljivosti načrtovanja, saj so proizvajalci svoje postopke za doseg skladnosti do leta 2020 že začeli na podlagi stalnosti sedanjega kazalnika**. Vendar **se bo glede na** nižje stroške in prednosti, ki bi nastali zaradi prehoda na odtis kot kazalnik uporabnosti, **odtis lahko uporabil kot kazalnik uporabnosti za cilj za leto 2025, proizvajalci pa ga bodo imeli možnost uporabiti v obdobju od 2020**.

## **Predlog spremembe 13 Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 1**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 1 – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Ta uredba od leta 2020 za nove avtomobile določa cilj 95 g CO<sub>2</sub>/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo XII k Uredbi (ES)

*Predlog spremembe*

Ta uredba od leta 2020 za nove avtomobile določa cilj 95 g CO<sub>2</sub>/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo **III** in Prilogo XII k

št. 692/2008 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter inovativnimi tehnologijami.

Uredbi (ES) št. 692/2008, *Pravilnikom št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE)* in *Pravilnikom št. 101 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE)*, kot sta veljala dne ...<sup>+</sup>

---

<sup>+</sup> *UL: Vstaviti datum sprejetja te uredbe.*

#### *Obrazložitev*

*Različico sedanje uredbe Euro 6 (novi evropski vozni cikel/ECE R83 in ECE R101) bi bilo treba posodobiti, da se zagotovi enaka raven strogosti danes določenih ciljev, ne glede na predvidene spremembe v postopkih in ciklu.*

### **Predlog spremembe 14 Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 2**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 2 – odstavek 4

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

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

#### *Predlog spremembe*

4. Člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 in člen 10(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za manj kot **1000** novih osebnih avtomobilov, registriranih v EU v prejšnjem koledarskem letu.“

#### *Obrazložitev*

*Mali proizvajalci so za odstopanje zaprošali prek zapletenega postopka, ki je zahteval precejšnja sredstva, tudi Komisije. Komisija v svoji oceni učinka navaja, da imajo ti proizvajalci zanemarljiv vpliv na podnebje. Poleg tega zgornja meja 500 avtomobilov onemogoča gospodarski razvoj teh malih podjetij, ki bi bila z večjo verjetnostjo finančno uspešna, če bi proizvedla do 1000 avtomobilov, zlasti v času gospodarske krize.*

### **Predlog spremembe 15 Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 2 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 3 – odstavek 1 – točka f

*(2a) Točka (f) člena 3(1) se nadomesti z naslednjim:*

**„(f) „specifične emisije CO<sub>2</sub>“ pomeni emisije CO<sub>2</sub> osebnega avtomobila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in navedene kot (skupna) masa emisij CO<sub>2</sub> v potrdilu o skladnosti; Za osebne avtomobile, ki niso bili homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO<sub>2</sub>“ pomeni emisije CO<sub>2</sub>, izmerjene po istem postopku, kakor je določeno za osebna vozila v Uredbi (ES) št. 692/2008 ali v skladu s postopki, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO<sub>2</sub> pri osebnih avtomobilih; v tej uredbi se začnejo vse morebitne spremembe, ki so določene v Uredbi (ES) št. 715/2007 in Uredbi (ES) št. 692/2008 ter v standardih ECE R 83 in R 101, na katerih temeljita in ki začnejo veljati 1. januarja 2013, uporabljati šele od 1. januarja 2021.“**

## **Predlog spremembe 16**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 4**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 5 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> **pod 35 g/km** v obdobju **2020–2023** šteje za **1,3** osebnega avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

2. **Največje število novih osebnih avtomobilov za uporabo množiteljev iz odstavka 1 v obdobju 2020–2023 ne sme presegati 20 000 novih registracij osebnih avtomobilov na proizvajalca.**

*Predlog spremembe*

1. Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub>, **ki so nižje od 50 g CO<sub>2</sub>/km**, v obdobju **2016–2023** šteje za **1,5** osebnega avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

2. **Povečanje cilja glede emisij za vsakega proizvajalca na podlagi izračuna olajšav je se omeji na 2,5 g CO<sub>2</sub>/km na leto.**

**Predlog spremembe 17**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 4 a (novo)**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 6

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4a) Člen 6 se nadomesti z naslednjim:*

**„Da se ugotovi, v kolikšni meri proizvajalec izpolnjuje svoj cilj specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz člena 4, se cilji specifičnih emisij CO<sub>2</sub> za vsako vozilo [...], ki je sposobno delovati na alternativna goriva v skladu s standardi EU, do 31. decembra 2015 zmanjšajo za 5 % ob priznavanju večjih možnosti za inovativne tehnologije goriva in zmanjšanje emisij [...] pri delovanju na biogoriva. To zmanjšanje velja samo, če bodo tovrstna alternativna goriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila za biogoriva, opredeljena v zadevni zakonodaji Unije, na voljo na vsaj 30 % bencinskih črpalk v državi članici, kjer je vozilo registrirano.“**

*Obrazložitev*

*Bonus 5-odstotnega zmanjšanja cilja emisij CO<sub>2</sub> bi moral veljati za vsa alternativna goriva, vključno z bioestri, in ne samo za bioetanol.*

**Predlog spremembe 18**

**Predlog uredbe**  
**Člen 1 – točka 4 b (novo)**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 8 – odstavek 4 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(4b) V člen 8 se vstavi naslednji odstavek:*

**„4a. Če država članica pri preverjanju skladnosti proizvodnje v skladu s členom 12(3) Direktive 2007/46/ES ugotovi, da emisije CO<sub>2</sub> za proizvedeno vozilo bistveno**



*odstopajo od odobrenega tipa, to sporoči Komisiji skupaj s podrobnostmi, ki so navedene v Prilogi II k tej uredbi.*

**Specifične emisije CO<sub>2</sub> za tip vozila, za katere je bilo ugotovljeno odstopanje, se ustrezno prilagodijo v izračunu povprečnih emisij CO<sub>2</sub> v naslednjem koledarskem letu.“**

## **Predlog spremembe 19** **Predlog uredbe**

### **Člen 1 – točka 9**

2009/443/EC

Člen 12 – odstavek 2 – prvi stavek

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2) te uredbe.“

*Predlog spremembe*

„Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku za odobritev inovativnih tehnologij **ali svežnja inovativnih tehnologij** iz odstavka 1. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom preverjanja iz člena 14(2) te uredbe.“

## **Predlog spremembe 20** **Predlog uredbe**

### **Člen 1 – točka 9 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(9a) V člen 12 se vstavi naslednji odstavek:**

**„4a. Komisija Svetu in Parlamentu enkratno letno predloži poročilo o odobrenih in zavrnjenih inovativnih tehnologijah in inovativnih tehnoloških svežnjih.“**

## Predlog spremembe 21

### Predlog uredbe

Člen 1 – točka 9 b (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 4 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(9b) V člen 12 se vstavi naslednji odstavek:*

*„4b. Komisija do 31. decembra 2013 dokonča pregled podrobnih določb za inovativne tehnologije iz tega člena, da se ustrezno racionalizirata uporaba in odobritev postopkov.“*

## Predlog spremembe 22

### Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka b

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(b) *Drugi* pododstavek odstavka 3 se *črta*.

(b) *Prvi* pododstavek odstavka 3 se *nadomesti z naslednjim:*

*„3. Od leta 2012 dalje Komisija izvaja oceno učinka, da bi v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 do leta 2014 pregledala postopke za merjenje emisij CO<sub>2</sub> v skladu z uredbo ter takoj, ko bo izvedljivo, uporabila spremenjeni postopek merjenja. Predloži zlasti predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub> in da vključi odobrene inovativne tehnologije iz člena 12, ki bi jih lahko uporabili v preskusnih ciklih. Komisija zagotovi, da se ti postopki redno preverjajo.“*

## Predlog spremembe 23

### Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka b a (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 2 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(ba) V členu 13(3) se za pododstavkom 2 vstavi naslednji pododstavek:*

*„Da se preveri, ali emisije CO<sub>2</sub> vozil iz proizvodnje ustrezajo vrednostim odobrenega tipa vozila, države članice, ki so pristojne za preverjanje skladnosti proizvodnje, revidirajo vrednosti zračnega in kotalnega upora na reprezentativnem vzorcu vozil iz proizvodnje, vključno s preskusi v prostem teku, ter poročajo o vsakem odstopanju od vrednosti odobrenega tipa vozila v skladu s členom 8(4a).“*

**Predlog spremembe 24**  
**Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 10 – točka b b (novo)**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 13 – odstavek 3 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(bb) V člen 13 se vstavi naslednji odstavek:*

*„3a. Komisija oceni možnost, da bi pristop merjenja emisij v izpuhu, v katerem se štejejo samo emisije iz proizvodnje in rabe goriva, nadomestili s pristopom vsega življenjskega cikla, ki bi zajel emisije v vseh fazah življenjskega cikla vozila, od pridobivanja materialov do dokončnega odlaganja ali recikliranja.“*

**Predlog spremembe 25**

**Predlog uredbe**  
**Člen 1 – točka 10 – točka c**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 13 – odstavek 5

5. Komisija do 31. decembra 2014 pregleda **cilje** specifičnih emisij, **načine** in **druge vidike** te uredbe, da se določijo cilji emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020.“

5. Komisija do 31. decembra 2014 **dokonča pregled ciljev** specifičnih emisij, **načinov** in **drugih vidikov** te uredbe, da se določijo cilji emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile za **leto 2025 in** obdobje po **tem** letu.“ **Ti cilji morajo biti skladni s stroškovno učinkovitimi načini za uresničevanje dolgoročnih podnebnih ciljev Unije do leta 2050.**

**Komisija oceni:**

**a) na podlagi ocene učinka ter tehnične in ekonomske izvedljivosti načinov za doseganje dolgoročnega cilja za leto 2025;**

**(b) vidike izvajanja tega cilja, vključno s premijo za presežne emisije.**

**Komisija na podlagi tega pregleda in njegove ocene učinka, ki bo zajemala splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in njene odvisne industrije, po potrebi pripravi predlog za spremembo te uredbe v skladu z rednim zakonodajnim postopkom na način, ki bo karseda nepristranski glede konkurence ter socialno pravičen in trajnosten.**

## **Predlog spremembe 26** **Predlog uredbe**

**Člen 1 – točka 10 – točka d**  
Uredba (ES) št. 443/2009  
Člen 13 – odstavek 7

7. Komisija je **v skladu s členom 14a** pooblaščen za sprejetje **delegiranih** aktov, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, da se upoštevajo morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008, pri čemer se zagotovi, da so v starih in novih preskusnih

7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje **izvedbenih** aktov **po postopku pregleda iz člena 14(2)**, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, da se upoštevajo morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008, pri čemer se zagotovi, da so v

postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.“

starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.“

### Obrazložitev

*Sedanji predlog omogoča zgolj možnost naknadnega nadzora Evropskega parlamenta in držav članic. Ker so države članice pristojne za izvajanje prava Unije, Komisiji pa je zaupana izvršilna vloga, so potrebni enotni pogoji za izvajanje. Z vidika industrije morajo države članice nadzorovati Komisijo, zato bi bilo treba uporabiti ustrezen postopek v odboru.*

## **Predlog spremembe 27** **Predlog uredbe**

### **Člen 1 – točka 12**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 14 a – odstavek 2

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

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) **in člena 13(7)** se Komisiji podeli za **nedoločen čas** od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

#### *Predlog spremembe*

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8) **in** tretjega pododstavka člena 13(2) se **prenese na Komisijo za obdobje petih let** od [datum začetka veljavnosti te uredbe]. **Komisija pripravi poročilo o prenosnem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje podalšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.**

## **Predlog spremembe 28**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – točka 13**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 1 – točka c

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

(c) Od leta 2020:

Specifične emisije CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M –

#### *Predlog spremembe*

(c) Od leta 2020:

**Za določitev „povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub>“ voznega parka je treba**

$M_0$ )

Kjer:

$M$  = masa vozila v kilogramih (kg)

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

$a = 0,0333$ .

***uporabiti eno od naslednjih formul:***

***i) Specifične emisije  $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$***

Kjer:

$M$  = masa vozila v kilogramih (kg)

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

$a = 0,0333$ .

***ii) Specifične emisije  $CO_2 = 95 + b \times (F - F_0)$***

***Kjer:***

***$F$  = odtis vozila v kvadratnih metrih ( $m^2$ )***

***$F_0$  = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)***

***$b = 60$  % nagiba krivulje mejne vrednosti.***

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Načini za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO <sub>2</sub> iz novih osebnih avtomobilov	
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 11.9.2012	
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 11.9.2012	
<b>Pridruženi odbori - datum razglasitve na zasedanju</b>	17.1.2013	
<b>Pripravljavec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Fiona Hall 23.10.2012	
<b>Obravnava v odboru</b>	23.1.2013	20.2.2013
<b>Datum sprejetja</b>	19.3.2013	
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: -: 0:	51 5 0
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioanis A. Cukalas (Ioannis A. Tsoukalas), Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Uručev (Vladimir Urutchev), Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panajotov (Vladko Todorov Panayotov), Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
<b>Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Oldřich Vlasák	

28.3.2013

## MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz novih osebnih avtomobilov  
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Pripravljalnica mnenja: Eider Gardiazábal Rubial

### KRATKA OBRAZLOŽITEV

Cilj, da bodo emisije iz osebnih vozil do leta 2020 dosegle raven 95 g CO<sub>2</sub>/km, zahteva zmanjšanja letne porabe goriva za 27 % glede na cilj, da bodo do leta 2015 emisije znašale 130 g CO<sub>2</sub>/km. To naj bi spodbudilo raziskave in inovacije v avtomobilski panogi, pospešilo rast in nastanek delovnih mest, prijaznih okolju, ter izboljšalo mednarodno konkurenčnost gospodarstva EU in hkrati zmanjšalo odvisnost EU od uvoza nafte.

Glede na to, da cilji zakonodajnega predloga uživajo široko podporo, pripravljavka mnenja predlaga omejeno število predlogov sprememb, katerih namen je okrepiti cilje zakonodajnega predloga:

#### **i) Cilj za obdobje po letu 2020**

Slabost predloga Komisije je pomanjkanje vizije za obdobje po letu 2020. Medtem ko ni mogoče natančno napovedati smeri razvoja tehnoloških izboljšav do leta 2025, pa bi določitev cilja za leto 2025 (a) avtomobilski industriji zagotovila gotovost pri načrtovanju in naložbah; (b) spodbudila trg vozil z zelo nizkimi emisijami ogljika; (c) ohranila vodilno vlogo EU na področju izdelave čistejših vozil z bolj učinkovito porabo goriva; in (d) poslala jasen politični signal, da je treba emisije nenehno zmanjševati. Evropski parlament ima možnost voditi razpravo o obdobju po letu 2020.

Pripravljalnica mnenja predlaga za leto 2025 cilj v razponu od 65 do 75 g CO<sub>2</sub> /km. Natančen cilj bi morala predlagati Komisija v zakonodajnem predlogu, ki bi ga glede na pričakovano sprejetost tehnologij z nizkimi emisijami na trgu morala predložiti do konca leta 2014. Treba je vedeti, da je bil v ZDA cilj za leto 2025 že določen.

#### **ii) Shema, ki predstavlja alternativo olajšavam**



Predlog Komisije uvaja shemo olajšav za vozila z emisijami pod 35 g CO<sub>2</sub>/km med letoma 2020 in 2023 z množiteljem 1,3, ki bi bila omejena na največ 20.000 vozil na proizvajalca med trajanjem sheme. Slabost olajšav je, da te na eni strani proizvajalce vozil spodbujajo k proizvodnji večjega števila vozil z izjemno nizkimi emisijami, na drugi strani pa jim omogočajo prodajo večjega števila vozil z višjimi emisijami, kar slabi doseganje cilja v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>.

Pripravljalca mnenja namesto olajšav predlaga drugo možnost, ki bi olajšala in pospešila proces uvajanja večjega števila osebnih vozil z izjemno nizkimi emisijami ogljika na trg Unije, tako da bi spodbudila in nagradila proizvajalce, ki so vlagali v tehnologije z nizkimi emisijami. Proizvajalcem, ki prodajo več kot 5 % vozil z emisijami pod 50 g CO<sub>2</sub>/km, se cilj dovoljenih emisij poveča za 2 g (npr. 97 g namesto 95 g CO<sub>2</sub>/km), medtem ko se cilj tistim, ki prodajo manj kot 4 % vozil, zmanjša za 1 g.

### **iii) Kazalnik uporabnosti – masa ali odtis vozila**

Čeprav ima masa vozila velik vpliv na porabo goriva in emisije CO<sub>2</sub>, je Komisija v svojem predlogu ohranila kazalnik uporabnosti, ki temelji na masi vozila. Glede na analizo presoje vpliva pa bi bilo stroškovno bolj smotno, da se namesto mase kot kazalnika uporabi odtis vozila, saj se le tako lahko v zadostni meri spodbudi zmanjšanje mase vozil. Z uporabo odtisa vozila se omeji sprevržene spodbude k spremembi zasnove vozila. Odtis bi zlasti omogočil večja prizadevanja za zmanjšanje mase vozil kot možnosti za doseganje cilja.

Kljub temu, da ima odtis določene prednosti, pa sprememba kazalnika uporabnosti ne bi omogočila proizvajalcem gotovosti pri načrtovanju, saj je zelo verjetno, da so ti svoje načine za doseganje cilja do leta 2020 načrtovali na podlagi pričakovanja, da se bo ohranil kazalnik, ki je sedaj v veljavi. Zato pripravljalca mnenja predlaga dvojni sistem, ki omogoča uporabo odtisa namesto mase od leta 2016 dalje. Če lahko proizvajalci izbirajo med maso in odtisom, bodo skupni stroški doseganja njihovih ciljev CO<sub>2</sub> nižji.

### **iv) Neskladnost med emisijami pri homologaciji in pri dejanski uporabi vozil (preskusni cikel)**

Posebej problematična je naraščajoča razlika med homologiranimi in dejanskimi emisijami novih osebnih vozil. Na podlagi pregleda literature in informacij, ki so jih posredovali homologacijski organi, je razvidno, da se za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz novih vozil v vedno večji meri uporabljajo prilagodljivosti. Po ocenah naj bi se emisije CO<sub>2</sub>, zabeležene pri homologaciji osebnih vozil, v zadnjem desetletju zaradi uporabe prilagodljivosti zmanjšale za 11 % (razpon od 6–16%), kar predstavlja vsaj 1/3 zmanjšanj, doseženih v obdobju od 2002 do 2010 (9,3 g/km od 26,8 g/km).<sup>1</sup>

Možen učinek povečane uporabe prilagodljivosti ni pomemben samo z regulativnega vidika. Zmanjšanja pri homologacijskih preskusih, ki niso posledica tehnoloških izboljšav vozil, ne zmanjšajo porabe goriva pri dejanski uporabi vozila. To pomeni, da končni uporabniki takšnih

---

<sup>1</sup> Glej študije, ki so bile opravljene za Komisijo:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

vozil ne privarčujejo pri gorivu, kot je bilo obljubljeno, kar je zavajanje potrošnikov. Razočaranje potrošnikov nad dejansko porabo goriva lahko v končni fazi zmanjša njihovo podporo politiki EU na področju zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub>. Prav tako lahko spremenljive ravni uporabe prilagodljivosti s strani različnih proizvajalcev povzročijo nepošteno konkurenco.

Pripravljavka mnenja poudarja, da je treba spremeniti Uredbo (ES) št. 715/2007<sup>1</sup>, zato da bodo preskusni postopki primerno odražali emisije, ki nastanejo pri dejanski vožnji na cesti. Za obravnavo tega vprašanja se predlagajo številni predlogi sprememb.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil

## PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

### Predlog spremembe 1

#### Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 2

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

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km emisije CO<sub>2</sub> še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami.

##### *Predlog spremembe*

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km emisije CO<sub>2</sub> še naprej meriti v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njenimi izvedbenimi ukrepi in inovativnimi tehnologijami. ***Vendar pa so študije, ki jih je izvedla Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO<sub>2</sub> v skladu z navedeno uredbo, niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti s strani proizvajalcev, kar ima za posledico domnevno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, ki ni rezultat tehnoloških izboljšav in ga ni mogoče doseči z dejansko vožnjo po cesti. Uredbo (ES) št. 715/2007 bi zato bilo treba nujno in najpozneje do konca leta 2014 spremeniti in tako zagotoviti, da preskusni postopki ustrezno odražajo emisije CO<sub>2</sub>, ki nastanejo pri dejanski vožnji na cesti.***

### Predlog spremembe 2

#### Predlog uredbe – akt o spremembi

## Uvodna izjava 3 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(3a) Da se zagotovi sprejetost vozil z izredno nizkimi emisijami ogljika/električnih vozil na trgu, je treba po vsej Uniji razviti ustrezno infrastrukturo, ki bo omogočila ponudbo alternativnih goriv in električne energije za vozila, vključno z gosto mrežo točk za polnjenje na vseh ustreznih lokacijah, na katerih je več ur parkirano veliko električnih vozil, na primer na parkiriščih P&R (parkiraj in se pelji). Vozila bi se morala napajati predvsem z odvečno vetrno oziroma sončno električno energijo. Poleg tega se priporoča uvedba zamenljivih registrskih tablic na evropski ravni, da se lahko v večji meri uporabljajo električna vozila za kratke razdalje.***

*Obrazložitev*

*Električna vozila so smiselna zlasti takrat, kadar se uporabljajo kot skladišče za odvečno vetrno in sončno energijo. Vendar je za to potrebna ustrezna infrastruktura. Poleg tega lahko zamenljive registrske tablice po nemškem/avstrijskem zgledu spodbudijo k nabavi majhnih električnih vozil za dnevno vožnjo na delo v drug kraj, medtem ko se za družinske vožnje še naprej uporablja večje vozilo.*

## Predlog spremembe 3

### Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **500** novih

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **1000** novih

osebni avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

osebni avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

### *Obrazložitev*

*Odstopanje bi moralo veljati za male proizvajalce, ki so odgovorni za letne registracije manj kot 1000 novih osebnih vozil, zaradi visoke administrativne obremenitve.*

## **Predlog spremembe 4**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 8**

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

(8) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, ***vendar še ni končano***. Glede na to so v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 443/2009 določene mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. Ko bodo preskusni postopki spremenjeni, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

#### *Predlog spremembe*

(8) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub>. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, ***ki bi moralo biti, potem ko bo končano, čim prej vključeno v zakonodajo Unije. Komisija mora preučiti, ali je treba pri integraciji svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila v zakonodajo Unije tega dopolniti z dodatnimi določbami, da bodo preskusni postopki ustrezno odražali emisije ogljika pri dejanski vožnji na cesti***. Glede na to so v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 443/2009 določene mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008. Ko bodo preskusni postopki spremenjeni, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

## **Predlog spremembe 5**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, sprememb zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO<sub>2</sub> ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Priloge I spremembam vrednosti mase vozila in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Uredbe (ES) št. 715/2007. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

## **Predlog spremembe 6**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 14**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka, **pri čemer je** na podlagi navedene ocene ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za **leto 2020** uporabiti maso. Vendar bi **bilo treba pri prihodnjem pregledu preučiti nižje stroške** in prednosti, ki **bi nastali zaradi prehoda na odtis kot kazalnik uporabnosti**.

*Predlog spremembe*

(12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, sprememb zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO<sub>2</sub> ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Priloge I spremembam vrednosti mase **in odtisa vozila** in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz Uredbe (ES) št. 715/2007. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

*Predlog spremembe*

(14) Komisija je ocenila razpoložljivost podatkov o odtisih in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je bila obravnavana v oceni učinka. Na podlagi navedene ocene **je bilo** ugotovljeno, da bi bilo treba kot kazalnik uporabnosti v formuli za **leto 2020** uporabiti maso, **ker so proizvajalci svoje načine za doseganje cilja do leta 2020 načrtovali na podlagi pričakovanja, da se bo ohranil kazalnik, ki je sedaj v veljavi**. Vendar bi **nižji stroški** in prednosti **odtisa upravičili uporabo slednjega kot kazalnika uporabnosti od**

*leta 2025 dalje. Zato je za zagotovitev nemotenega prehoda na prihodnjo nadomestitev mase z odtisom primerno uvesti formulo, ki temelji na odtisu in ki jo lahko proizvajalci od leta 2016 dalje uporabljajo kot alternativo k formuli, ki temelji na masi.*

#### *Obrazložitev*

*Glavna prednost odtisa v primerjavi z maso je ta, da ta ne diskriminira zmanjševanje mase vozila kot strategije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>. Sedanji sistem, ki temelji na masi vozila, kaznuje zmanjšanje mase vozila. Če proizvajalec vozila zmanjša maso svojih vozil, se njegove emisije zmanjšajo, vendar bo zato soočen z ostrejšim ciljem. V sedanjem regulativnem okviru je tako zmanjšanje mase vozila kot strategije za zmanjšanje CO<sub>2</sub>, še posebej nepriljavno, kar ima za posledico večjo porabo goriva in večje emisije CO<sub>2</sub>.*

### **Predlog spremembe 7**

#### **Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 14 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(14a) Emisije toplogrednih plinov, povezane z oskrbo z električno energijo in proizvodnjo vozil ter njihovo uporabo, so bistvene sestavine sedanjega ogljičnega odtisa cestnega prometa v celoti, katerih pomen se bo v prihodnosti verjetno še povečal. Zato je treba sprejeti ukrepe, ki bodo proizvajalce usmerjali v iskanje optimalnih rešitev, pri čemer se bodo upoštevale zlasti emisije toplogrednih plinov, ki so povezane s proizvodnjo električne energije za uporabo vozil, kot sta električna energija in alternativna goriva, ter ki bodo zagotovili, da te emisije v predhodnih fazah proizvodne verige ne bodo nevtralizirale koristi, ki jih prinaša izboljšana uporaba električne energije v vozilih, ki je cilj te uredbe. Zato je primerno, da Komisija pri prihodnjem pregledu te uredbe za obdobje po letu 2020 preuči regulativni pristop, ki bo upošteval emisije toplogrednih plinov, ki*

*nastanejo pri oskrbi z električno energijo,  
ter življenjski cikel vozila.*

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 1 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 1 – odstavek 2 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(1a) V členu 1 se doda naslednji odstavek  
2a:*

*„Ta uredba od leta 2025 za nove  
avtomobile določa cilj v okvirnem razponu  
od 65 do 75 g CO<sub>2</sub>/km za povprečne  
emisije, kot je navedeno v členu 13(5).“*

## **Predlog spremembe 9**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 2**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 2 – odstavek 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

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

Člen 4, člen 8(4)(b) in (c), člen 9 in  
člen 10(1)(a) in (c) se ne uporabljajo za  
proizvajalca, ki je skupaj z vsemi svojimi  
povezanimi podjetji odgovoren za manj kot  
**1000** novih osebnih avtomobilov,  
registriranih v EU v prejšnjem  
koledarskem letu.“



## Predlog spremembe 10

### Predlog uredbe – akt o spremembi

#### Člen 1 – točka 4

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 5 a (novo)

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

1. Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> pod 35 g/km v obdobju 2020–2023 šteje za 1,3 osebne avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

2. **Največje število novih osebnih avtomobilov, ki se upoštevajo pri uporabi množiteljev iz odstavka 1, v obdobju 2020–2023 ne sme presegati 20.000 novih registracij osebnih avtomobilov na proizvajalca.**

#### *Predlog spremembe*

1. Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO<sub>2</sub> vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO<sub>2</sub> pod 50 g/km v obdobju 2020–2023 šteje za 1,5 osebne avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

2. **Povečanje povprečnega cilja specifičnih emisij, ki temelji na uporabi množitelja, določenega v odstavku 1 za obdobje 2020–2023 se omeji na 2,5 g CO<sub>2</sub>/km na leto za posameznega proizvajalca.**

## Predlog spremembe 11

### Predlog uredbe – akt o spremembi

#### Člen 1 – točka 4 a (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 4 a (novo)

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

#### *Predlog spremembe*

***V členu 8 se doda naslednji odstavek 4a:***

***Če država članica pri preverjanju skladnosti proizvodnje v skladu s členom 12(3) Direktive 2007/46/ES, ugotovi, da emisije CO<sub>2</sub> za proizvedeno vozilo bistveno odstopajo od odobrenega tipa, to sporoči Komisiji skupaj s podrobnostmi, ki so navedene v Prilogi II k tej uredbi.***

***Specifične emisije CO<sub>2</sub> za tip vozila, za katere je bilo ugotovljeno odstopanje, se ustrezno prilagodijo v izračunu povprečnih emisij CO<sub>2</sub> v naslednjem***

*koledarskem letu.“*

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 4 b (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 8 – odstavek 4 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V členu 8 se doda naslednji odstavek 4b:*

***“(4b) Komisija na podlagi najboljših razpoložljivih virov informacij spremlja dejanske vrednosti emisij CO2 po tipu vozila in proizvajalcu ter v svojih letnih poročilih o spremljanju objavi primerjavo teh vrednosti z vrednostmi pri homologaciji.***

*Obrazložitev*

*Številni viri zagotavljajo podatke o dejanski porabi goriva pri vožnji. To med drugim pomeni naslednje: podatki, ki jih zbirajo in sporočajo posamezniki o njihovi porabi goriva; spremljanje porabe goriva zakupljenih vozil; preskusi, ki jih opravljajo potrošniki/avtomobilistične organizacije. Podatke iz teh in drugih virov je mogoče združiti, da se ugotovi odstopanja med dejansko porabo goriva in porabo goriva pri homologaciji ter da se omogoči primerjava porabe goriva vozil različnih proizvajalcev.*

## **Predlog spremembe 13**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 10 – točka -a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 2 – prvi pododstavek

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*„Do 31. oktobra 2014 in nato vsaka tri leta se sprejmejo ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev **števila** M0, opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih let.“*

*Do 31. oktobra 2014 in nato vsaka tri leta se sprejmejo ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev **števil** M0 *in F0*, opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi *in odtisu* novih osebnih avtomobilov iz preteklih treh koledarskih*

let.

## **Predlog spremembe 14**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 10 – točka b a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 1 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V člen 13(3) se vstavi naslednji pododstavek 1a:*

*„Za zagotovitev ustreznega odražanja dejanskih emisij in natančne primerljivosti izmerjenih vrednosti CO<sub>2</sub> Komisija v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 zagotovi, da se tisti elementi preskusnega postopka, ki imajo bistven vpliv na izmerjene emisije CO<sub>2</sub> natančno določijo in tako proizvajalcem prepreči, da uporabijo prilagodljivost pri preskusnem ciklu.“*

## **Predlog spremembe 15**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 10 – točka b b (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 1 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V člen 13(3) se vstavi naslednji pododstavek 1b:*

*„Da se preveri, ali emisije CO<sub>2</sub> vozil iz proizvodnje ustrezajo vrednostim odobrenega tipa vozila, je treba zagotoviti, da so vrednosti zračnega in kotalnega upora izmerjene na vozilu, pri katerem je bila preverjena skladnost proizvodnje.“*

## Obrazložitev

*Bistveno je, da je bil na vozilu, pri katerem je bila preverjena skladnost proizvodnje, opravljen preskus v prostem teku, da so se lahko določile vrednosti zračnega in kotalnega upora, ki so nujne za preskus z dinamometrom, ki je del preskusa skladnosti proizvodnje. To bi nadomestilo sedanjo situacijo, v kateri se uporabljajo nastavitve dinamometra iz prvotnega preskusa vozila. Razlog je v tem, da je iz preskusne dokumentacije razvidno, da pogosto z vozilom iz proizvodnje ni mogoče ponoviti vrednosti prvotnega preskusa v prostem teku.*

### **Predlog spremembe 16**

#### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 10 – točka b c (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V člen 13 se vstavi naslednji odstavek 3a:*

*Komisija preuči koristi, ki bi jo prinesla vključitev emisij, ki so rezultat porabe energije glavnih naprav v vozilu, v vrednosti emisij CO<sub>2</sub> pri homologaciji, in po potrebi pripravi predloge za uveljavitev te zamisli v obdobju po letu 2020.“*

## Obrazložitev

*Naprave, ki porabljajo električno energijo, sedaj med preskusnimi postopki niso aktivirane, na primer klimatska naprava in luči ne delujejo.*

### **Predlog spremembe 17**

#### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 10 – točka c**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 5

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Komisija do 31. decembra **2014** pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij

Komisija *na podlagi novega svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila* do 31. decembra **2015** pregleda cilje

CO2 za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020.

specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO2 za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020 *ter do leta 2025 doseže cilj v okvirnem razponu od 65 g CO2/km do 75 g CO2/km, razen če je smotrni nižji cilj zaradi uporabe tehnologij z nizkimi emisijami ogljika in njihove sprejetosti na trgu.*

*Komisija na podlagi takšnega pregleda, ki vključuje splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in njene odvisne industrije, po potrebi pripravi predlog za spremembo te uredbe na način, ki bo kar se da stroškovno učinkovit in nepristranski glede konkurence ter bo zagotavljal dosego dolgoročnih ciljev Unije v boju proti podnebnim spremembam.“*

*V okviru pregleda Komisija tudi poroča o emisijah, ki so povezane z oskrbo vozila z električno energijo, ter po potrebi predloži predloge, kako bi bilo treba take emisije upoštevati v skladu s to uredbo.*

*Vsaka sprememba predpisanega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO2, ki je določen v Uredbi (ES) št. 715/2007 in Uredbi (ES) št. 692/2008, se v celoti upošteva z uveljavljanjem korelacije.*

## **Predlog spremembe 18**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 12**

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 14 a (novo) - odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) in člena 13(7) se Komisiji

*Predlog spremembe*

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 8(9), člena 11(8), tretjega pododstavka člena 13(2) in člena 13(7) se Komisiji

podeli za *nedoločen čas* od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

podeli za *obdobje petih let* od [datum začetka veljavnosti te uredbe]. **Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet najpozneje tri mesece pred koncem posameznega obdobja ne nasprotuje temu podaljšanju.**

## **Predlog spremembe 19**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 12 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 1 – točka b

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V točki 1 Priloge I se podtočka (b) nadomesti z naslednjim:*

**"(b) Od leta 2016:**

***Uporabi se eno od naslednjih formul:***

***i) Specifične emisije CO<sub>2</sub> = 130 + a × (M – M<sub>0</sub>)***

***Kjer:***

***M = masa vozila v kilogramih (kg)***

***M<sub>0</sub> = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)***

***a = 0,0457.***

***ii) Specifične emisije CO<sub>2</sub> = 130 + b × (F - F<sub>0</sub>)***

***Kjer:***

***F = odtis vozila v kvadratnih metrih (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)***

***b = 17,6"***

## Obrazložitev

Kljub temu, da ima odtis določene prednosti, pa sprememba kazalnika uporabnosti ne bi omogočila proizvajalcem gotovosti pri načrtovanju, saj je zelo verjetno, da so ti svoje načine za doseganje cilja do leta 2015 načrtovali na podlagi pričakovanja, da se bo ohranil kazalnik, ki je sedaj v veljavi. Zato pripravljavka mnenja predlaga dvojni sistem, ki omogoča uporabo odtisa namesto mase od leta 2016 dalje. Če lahko proizvajalci izbirajo med maso in odtisom, potem bodo skupni stroški doseganja njihovih ciljev nižji ter tako omogočili spodbude za zmanjšanje mase vozil. Vrednost  $b=17,6$  izvira iz ocene vpliva Evropske komisije in ustreza 60-odstotnem padcu krivulje ter zagotavlja sprejemljivo porazdelitev obremenitve med proizvajalci.

### Predlog spremembe 20

#### Predlog uredbe – akt o spremembi

##### Člen 1 – točka 13

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 1 – točka c

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

(b) Od leta 2020:

Specifične emisije CO<sub>2</sub> =  $95 + a \times (M - M_0)$

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M<sub>0</sub> = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,0333.

#### *Predlog spremembe*

"(c) Od leta 2020:

***Uporabi se eno od naslednjih formul:***

*i) Specifične emisije CO<sub>2</sub> =  $95 + a \times (M - M_0)$*

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M<sub>0</sub> = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

a = 0,0333.

*ii) Specifične emisije CO<sub>2</sub> =  $95 + b \times (F - F_0)$*

***Kjer:***

*F = odtis vozila v kvadratnih metrih (m<sup>2</sup>)*

*F<sub>0</sub> = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)*

*b = 17,6"*

## Obrazložitev

Predlog spremembe ima isti cilj kot predlog spremembe 17. Formula, ki temelji na odtisu, se prilagodi tako, da odraža cilj 2020 (95 g CO<sub>2</sub>/km).

## **Predlog spremembe 21**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 13 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 2 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***V Prilogi I se doda naslednja točka 2a:***

***Proizvajalec uporabi isti kazalnik uporabnosti (maso ali odtis) za vso paleto vozil.***

*Obrazložitev*

*Proizvajalci imajo možnost, da izbirajo med maso ali odtisom kot kazalnikom uporabnosti za določitev svoje skladnosti z njihovimi cilji CO2. Če bi jim bila ta možnost dana za vsak tip vozila v njihovi paleti, bi to imelo za posledico maksimalno oslabitev ambicije brez zagotavljanja močnih spodbud za zmanjšanje mase vozil. Proizvajalci bi za vsako vozilo enostavno izbrali kazalnik uporabnosti, za katerega je potrebno najmanj napora. To jih ne bi spodbudilo k vključitvi zmanjšanja mase vozil v splošno strategijo.*

## **Predlog spremembe 22**

### **Predlog uredbe – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 13 a (novo)**

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 2 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***V Prilogi I se doda naslednja točka 2b:***

***Ko se proizvajalec odloči, da za določitev skladnosti z njegovimi specifičnimi emisijami uporabi kot kazalnik uporabnosti odtis, se morda v naslednjih letih ne bo več odločil za vrnitev na maso.***

*Obrazložitev*

*Ko se proizvajalec odloči, da za določitev skladnosti z njegovimi specifičnimi emisijami uporabi kot kazalnik uporabnosti odtis, se morda v naslednjih letih ne bo več odločil za*



*vrnitev na maso. S tem se preprečijo sprevržene spodbude za spremembo zasnove vozil, ki bi ogrozile zastavljene cilje CO2 ter z njimi povezane gospodarske koristi.*

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Načini za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO2 iz novih osebnih avtomobilov
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 11.9.2012
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 11.9.2012
<b>Pripravljavec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
<b>Obrazložitev v odboru</b>	19.2.2013
<b>Datum sprejetja</b>	26.3.2013
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 37 –: 5 0: 0
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Spiros Danelis (Spyros Danellis), Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Načini za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO2 iz novih osebnih avtomobilov		
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)		
<b>Datum predložitve EP</b>	11.7.2012		
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 11.9.2012		
<b>Odbori, zaproseni za mnenje</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
<b>Odbori, ki niso podali mnenja</b> Datum sklepa	IMCO 18.9.2012		
<b>Pridruženi odbori</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 17.1.2013		
<b>Poročevalec/-ka</b> Datum imenovanja	Thomas Ulmer 20.9.2012		
<b>Obravnava v odboru</b>	19.2.2013	20.3.2013	
<b>Datum sprejetja</b>	24.4.2013		
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: -: 0:	45 17 1	
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Milan Cabrnock, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panajotov (Vladko Todorov Panayotov), Antonija Prvanova (Antonyia Parvanova), Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Teodoros Skilakakis (Theodoros Skylakakis), Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils		
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Nikos Hrisogelos (Nikos Chrysogelos), Minodora Cliveti, Vicky Ford, Gaston Franco, Julie Girling, Rebecca Harms, Judith A. Merkies, Justas Vincas Paleckis, Sofoklis Sofokleus (Sophocles Sophocleous), Kathleen Van Brempt, Andrea Zanoni		
<b>Datum predložitve</b>	30.4.2013		