



A7-0168/2013

13.5.2013

*****I**
POROČILO

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Holger Kraemer

Pripravljaec mnenja (*)
Markus Pieper, 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 ***krepikim 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 ***krepikim tiskom***. Morebitni izbrisi tovrstnega besedila so označeni z [...].

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV	21
MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO (*)	23
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM.....	34
POSTOPEK.....	47

(*) Pridruženi odbor - člen 50 Poslovnika

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2012)0394),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0185/2012),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 12. decembra 2012¹,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko ter Odbora za promet in turizem (A7-0168/2013),
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)

¹ UL C 44, 15.2.2013, str.109.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1a) Uredba (EU) št. 510/2011 določa standarde emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Ker obstaja neposredna povezava med emisijami CO₂ in porabo goriva, ima uredba pomemben vpliv na uporabnike lahkih gospodarskih vozil, med katerimi prevladujejo mala podjetja in mali vozni parki. Glede na obremenitev, ki nastaja zaradi naraščajočih stroškov goriva, je cilj standardov, določenih v tej uredbi, tudi stroškovno učinkovito zmanjšanje porabe in stroškov goriva lastnikov lahkih gospodarskih vozil.

Obrazložitev

Pomembno je prizadevati si za zmanjšanje emisij CO₂ in porabe goriva. Gorivo je vedno pomembnejši poslovni strošek, ki tipično predstavlja eno tretjino stroškov lastništva in delovanja, zato je primerno, da ta uredba poskuša čim bolj zmanjšati porabo goriva na stroškovno učinkovit način.

Predlog spremembe 2
Predlog uredbe

Uvodna izjava 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1b) Prepogosto spreminjanje ciljev prinaša negotovost za avtomobilsko industrijo in vpliva na njeno globalno konkurenčnost.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 147 g CO₂/km emisije CO₂ 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 147 g CO₂/km emisije CO₂ 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 so študije, ki jih je opravila Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO₂ v skladu s to uredbo, proizvajalcem niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti, kar je imelo za posledico domnevna zmanjšanja emisij CO₂, ki niso rezultat tehnoloških izboljšav in jih ni mogoče doseči pri dejanski vožnji na cesti. Zato bi bilo treba nujno Uredbo (ES) št. 715/2007 in novi evropski vozni cikel, nujno spremeniti, da bi zagotovili, da preskusni postopki ustrezno odražajo emisije CO₂, ki nastanejo pri dejanski vožnji na cesti. Temu mora slediti vključitev svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila, ki ga trenutno razvija Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo, v zakonodajo Unije, in sicer čim prej po njegovem dokončanju.

Predlog spremembe 4

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 zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **500** novih lahkih gospodarskih vozil na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

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 zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **1000** novih lahkih gospodarskih vozil na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(6) Okvirno je treba določiti, kako bi bilo treba to uredbo spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Takšne okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ 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.**

Predlog spremembe

(6) Okvirno je treba določiti, kako bi bilo treba to uredbo spremeniti za obdobje po letu 2020, da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij. Takšne okvirne določbe bi morale temeljiti na oceni potrebne stopnje zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije in vplivu na razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ za avtomobile. Zato je primerno, **da se v tej uredbi določi cilj za leto 2025 v okvirnem razponu od 105 do 120 g CO₂/km za povprečne emisije za nova lahka gospodarska vozila in da Komisija dokonča pregled načinov za doseganje tega cilja na stroškovno učinkovit način.**

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Olajšave so pomembno orodje za proizvajalce pri ustvarjanju tehnoloških sprememb in zagotavljanju spodbud za naložbe v inovativne tehnologije nizkih emisij. So tudi učinkovito orodje za doseganje ciljev Uredbe št. 510/2011 (EU) brez nalaganja dodatne obremenitve na davkoplačevalce v Uniji. Z uporabo olajšav je mogoče promovirati veliko vrst alternativnih sistemov prenosa moči. Shemo olajšav bi zato morali podaljšati na obdobje po letu 2018, kot določa Uredba (EU) št. 510/2011.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. 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***

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila (***postopek „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 odražal dejanske emisije avtomobilov, s čimer bi ovrgli razhajajoče razlage in odklone med državami članicami. Če želimo zagotoviti, da bo ta uredba omogočila pričakovano***

strogost za proizvajalce in razrede vozil.

zmanjšanje emisij, bi morali, če je izvedljivo, preskusni postopek najkasneje do 1. januarja 2017 zamenjati s postopkom „WLTP“ in ga vključiti v zakonodajo Unije. Vendar mora Komisija preučiti, ali je treba pri vključitvi postopka „WLTP“ v zakonodajo Unije tega dopolniti z dodatnimi določbami, da bodo preskusni postopki ustrezno odražali emisije pri dejanskih vožnji po cesti. Ko se bo za namene te uredbe najkasneje leta 2017 uporabljal postopek „WLTP“, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil. Če postopek „WLTP“ ne bo sprejet do 1. januarja 2017, bi morala Komisija čim prej spremeniti merilne postopke Unije iz Uredbe (ES) št. 715/2007, da bi upoštevali dejanske emisije CO₂ iz vozil pri vožnji na cesti.

Predlog spremembe 8
Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Primerno je oceniti potrebo, da bi se odmaknili od ciljev emisij CO₂ in jih nadomestili s cilji izkoristka goriva, saj cilji emisij CO₂ ne upoštevajo škodljivih emisij iz sodobnih motorjev z notranjim izgorevanjem. Komisija bi zato morala predložiti poročilo o tej temi.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 b (novo)

(10b) Emisije toplogrednih plinov, povezane z dobavo energije ter proizvodnjo in odlaganjem vozil, so pomemben element skupnega ogljičnega odtisa zdajšnjega cestnega prometa in se bodo v prihodnosti verjetno še bistveno povečevale. Zato je treba sprejeti politične ukrepe, ki bodo proizvajalce usmerjali v iskanje optimalnih rešitev, pri čemer se upošteva zlasti emisije toplogrednih plinov, povezane s proizvodnjo električne energije, ki se dobavlja za vozila, na primer električne energije in alternativnih goriv, obenem pa zagotovi, da te emisije v predhodnih fazah proizvodne verige ne bodo spodkopale koristi, povezane z boljšo porabo energije med vožnjo vozil, ki je cilj te uredbe. Zato je primerno, da Komisija pri prihodnjem pregledu te uredbe za obdobje po letu 2020 razmisli o regulativnem pristopu, ki bo upošteval emisije toplogrednih plinov, povezane z oskrbo vozil z električno energijo in življenjskim ciklom vozil.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 1 a (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 1 – odstavek 2a (novo)

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

„2a. Od leta 2025 dalje ta uredba določa cilj v okvirnem razponu od 105 do 120g CO₂/km za povprečne emisije novih lahkih gospodarskih vozil, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008.“

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2

Uredba (EU) št. 510/2011

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 lahkih gospodarskih vozil, 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 lahkih gospodarskih vozil, registriranih v EU v prejšnjem koledarskem letu.“

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 a (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 3 – odstavek 1 – točka h

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

„(h) „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije iz lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti dokončanega ali dodelanega vozila; za namen izvajanja te točke se, če je izvedljivo, od začetka veljavnosti sprememb postopka merjenja, ki so določene v Uredbi (ES) št. 715/2007 in v Uredbi (ES) št. 692/2008, najpozneje pa od 1. januarja 2017 uporablja svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila (postopek „WLTP“).“

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 b (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2b) Člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Olajšave

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ se vsako novo lahko gospodarsko vozilo s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km šteje za:

– 3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,

– 3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2015,

– 2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2016,

– 1,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2017,

– 1,3 lahkega gospodarskega vozila letno v obdobju od 2018 do 2023.

Med trajanjem sistema olajšav največje število novih lahkih gospodarskih vozil s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km, ki ga je treba upoštevati pri uporabi množiteljev iz prvega odstavka, ne sme preseči 1 % na proizvajalca.“

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 c (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2c) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 5a

Naprave za omejitev hitrosti

Od 1. januarja 2014 dalje in vsako naslednje koledarsko leto vsak proizvajalec lahkih gospodarskih vozil svoja lahka gospodarska vozila opremi z napravami za omejitev hitrosti na največ 120 km/h.“

Obrazložitev

Naprave za omejitev hitrosti so stroškovno zelo učinkovit način za zmanjšanje porabe goriva in bi proizvajalcem omogočile, da dosežejo cilje v zvezi z zmanjšanjem emisij v tej uredbi ob precej nižjih stroških.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 d (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 8 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2d) 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 CO₂ 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 CO₂ za tip vozila, za katere je bilo ugotovljeno odstopanje, se ustrezno prilagodijo v izračunu povprečnih emisij CO₂ v naslednjem koledarskem letu.“

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 e (novo)

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 8 – odstavek 4 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2e) V člen 8 se vstavi naslednji odstavek:

"4b. Komisija na podlagi najboljših razpoložljivih virov informacij spremlja dejanske navedene 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. Ti vključujejo: 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 17

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3 a (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) V členu 12 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

"1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki CO₂, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacijo inovativnih tehnologij (inovativni tehnološki sveženj). [...]."

Obrazložitev

Za inovativne tehnologije ni mogoče postavljati omejitev.

Predlog spremembe 18 **Predlog uredbe**

Člen 1 – točka 3 b (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 12 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) V členu 12(2) se uvodni del nadomesti z naslednjim:

"2. „Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja inovativnih tehnologij ali svežnjev inovativnih tehnologij iz odstavka 1 do 31. decembra 2013. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2) te uredbe. Navedene podrobne določbe so v skladu z določbami člena 12(2) Uredbe (ES) št. 443/2009 in temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:“

Predlog spremembe 19 **Predlog uredbe**

Člen 1 – točka 3 c (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3c) V členu 12 se doda naslednji odstavek:

"4a. Komisija do 31. decembra 2013 predloži spremenjene izvedbene predpise za homologacijski postopek za ekološke inovacije, da bi olajšali postopke za predložitev vloge za uvedbo inovativnih tehnologij, nato pa izda priročnik, v

katerem so navedeni pravilni postopki za vlaganje zahtevkov.“

Obrazložitev

Veljavna Uredba (EU) št. 510/2011 določa, da bomo evropski cilj glede zmanjšanja emisij dosegli tudi s prihranki pri emisijah CO₂, in sicer z uvajanjem inovativnih tehnologij. V preteklosti se je izkazalo, da je bila doslej vložena samo ena tovrstna vloga. To lahko odpravimo s spremembo homologacijskih postopkov, poenostavljenim vlaganjem in priročnikom.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4 – točka a

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Komisija do 31. decembra 2014 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020.“

Predlog spremembe

Komisija do 1. januarja 2017 konča pregled ciljev specifičnih emisij v Prilogi I in odstopanj iz člena 11, da bi opredelila:

– načine doseganja cilja v okvirnem razponu od 105 g CO₂/km do 120 g CO₂/km do leta 2025, ki bodo stroškovno učinkoviti, razen če je zaradi uporabe tehnologij z nizkimi emisijami ogljika in njihove sprejetosti na trgu ustrezno utemeljen nižji cilj; ter

– vidike, ki so pomembni za izvajanje tega cilja, vključno s premijami za presežne emisije.

Komisija na podlagi takšnega pregleda in spremljajoče ocene učinka, ki vključuje splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in njene odvisne industrije, po potrebi in v skladu z rednim zakonodajnim postopkom predloži predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za spremembo te uredbe na način, ki bo kar se da nevtralen z vidika konkurence, družbeno uravnotežen in trajnosten.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4 – točka b – alinea -1 (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 6 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

– prvi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

"6. Komisija vključi lahka gospodarska vozila v oceno učinka in pregled postopkov za merjenje emisij CO₂ v skladu s členom 13(3) Uredbe (ES) št. 443/2009, z namenom, če je izvedljivo, da bi do 1. januarja 2017 uporabila postopek „WLTP“ kot revidirani merilni postopek. Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejansko vedenje lahkih gospodarskih vozil v zvezi z emisijami CO₂, in da vključi odobrene inovativne tehnologije in svežnje inovativnih tehnologij iz člena 12, ki bi se lahko odražali v preskusnih ciklih. Komisija zagotovi, da se ti postopki pozneje redno preverjajo."

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4 – točka b – alinea -1 a (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 6 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

– vstavi se naslednji pododstavek 1a:

"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.“

Predlog spremembe 23
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4 – točka b – alineja -1 b (novo)
Uredba (EU) št. 510/2011
Člen 13 – odstavek 6 – pododstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

– vstavi se naslednji pododstavek 1b:

„Za preverjanje, ali emisije CO₂ iz vozil iz proizvodnje ustrezajo vrednostim homologiranega tipa, je treba zagotoviti, da so vrednosti zračnega in kotalnega upora izmerjene na vozilu, pri katerem se preverja skladnost proizvodnje.“

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 5
Uredba (EU) št. 510/2011
Priloga I – točka 1 –točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(c) od leta 2020:

okvirne specifične emisije CO₂ = 147 + a
× (M – M₀),

pri čemer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

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

a = 0,096.

(c) od leta 2020:

okvirne specifične emisije CO₂ = 147 + a
× (M – M₀),

pri čemer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M₀ = vrednost, sprejeta v skladu s
členom 13(5)

a = 0,096.

Obrazložitev

Popravek – napaka v predlogu Komisije.

OBRAZLOŽITEV

Evropski parlament in Svet sta leta 2011 sprejela Uredbo (EU) št. 510/2011, s katero nameravata zmanjšati emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil. Člen 13(1) uredbe zahteva, da Komisija potrdi izvedljivost povprečnega dolgoročnega cilja 147 g CO₂/km za vozni park od leta 2020 ter določi načine doseganja tega cilja. S prejetjem predloga COM(2012)394 z dne 11. julija 2012 je Komisija izpolnila zahtevo zakonodajalcev in potrdila, da je cilj 147 g iz člena 1(2) uredbe (EU) izvedljiv.

Cilj za leto 2020

Poročevalec meni, da dolgoročnega cilja 147 g CO₂/km, ki naj bi veljal od leta 2020, ne bi smeli spremeniti. Gre za ambiciozen cilj, o katerem je bil dogovor sprejet šele leta 2011, manj kot dve leti pred sprejetjem predloga Komisije, ki potrjuje njegovo izvedljivost. Poročevalec zato v celoti podpira predlog Komisije, ki potrjuje da je cilj za leto 2020 tehnično izvedljiv, zaradi navedenih razlogov pa nasprotuje vsem predlogom za spremembo sedanjega dolgoročnega cilja 147 g CO₂/km:

- Odkar je bil sprejet dogovor o cilju 147 g, se niso spremenile okoljske ali gospodarske okoliščine, ki bi v tej fazi opravičevale spremembo ravni zastavljenih ciljev.
- Člen 13(1) Uredbe (EU) št. 510/2011 Komisijo pooblašča, da potrdi izvedljivost dolgoročnega cilja. Namen te določbe očitno ni ta, da bi imela Komisija možnost predlagati povišanje ravni zastavljenih ciljev. Zato je v skladu s črko in duhom člena 13(1), da se ne spremeni dolgoročnega cilja iz obstoječe uredbe.
- Tudi proizvajalci potrebujejo gotovost pri načrtovanju. Cilj o emisijah CO₂ za leto 2020 je bil dogovorjen šele pred dvema letoma; vse dodatne spremembe v tej fazi bi le ogrozile legitimno potrebo po gotovosti.
- Pri določanju ciljev za emisije CO₂ je treba vedno upoštevati dolgi razvojni cikel lahkih gospodarskih vozil. Proizvajalci so glede vozil, ki bodo dana na trg leta 2020, v zadnjih fazah načrtovanja. Sprememba cilja v tej fazi bi negativno vplivala na njihove proizvodne cikle.
- Sprememba cilja bi ogrozila tudi splošno verodostojnost dolgoročnih ciljev, saj je narava dolgoročnega cilja po definiciji prav ta, da ostane v veljavi v dolgoročnem obdobju (tj. v obdobju 2011–2020).
- Čeprav študije zatrjujejo, da bi bil cilj za leto 2020 lahko bolj ambiciozen, obstajajo tudi študije, ki ugotavljajo, da je cilj 147 g preveč ambiciozen. Dobro uveljavljenega argumenta za spremembo cilja v eno ali drugo smer torej ni.
- Pomanjkanje podatkov: doslej je primanjkovalo podatkov zlasti v zvezi s t.i. večfaznimi vozili. Pred letom 2014 ne bo na voljo zadostnih podatkov o spremljanju. Če ni na voljo zadostnih in zanesljivih podatkov, se ne bi smeli pogovarjati o novih ciljih.
- Še en dejavnik, ki ga je treba upoštevati, je sedanji gospodarski položaj, ki ga povzroča finančna kriza. Na evropske proizvajalce torej ne bi smeli naložiti dodatnih ekonomskih obremenitev z določitvijo bolj ambicioznih ciljev.

- Bolj ambiciozni cilji bi lahko povečali naložbene stroške (npr. za raziskave in razvoj), ki jih nosijo proizvajalci. Vozila kategorije N1 praviloma uporabljajo obrtniki, kurirji in službe ekspresne dostave ter številni prodajalci na drobno, kot so cvetličarji in gostinci, med katerimi prevladujejo mala in srednja podjetja (MSP). Revizija zakonodaje ne bi smela voditi k uvedbi dodatnih obremenitev za MSP.
- Poročevalec spoštuje dogovor o dolgoročnem cilju, ki je bil dosežen po dolгих in težkih pogajanjih med Evropskim parlamentom in Svetom leta 2011.

Olajšave

Olajšave so dodatni dobropisi za vozila z manjšimi emisijami. V veljavni Uredbi (EU) št. 510/2011 vsako vozilo z manjšimi emisijami, ki ima izpust nižji od 50 g CO₂/km, pridobi dodatne dobropise za vozni park proizvajalca. V skladu s to uredbo se bo shema olajšav iztekla leta 2018. Olajšave, ki so sestavni del novega predloga Komisije o emisijah CO₂ iz osebnih avtomobilov, pa niso vključene v sedanji predlog o emisijah CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil. Poročevalec vseeno meni, da so olajšave pomembno orodje za spodbujanje dajanja na trg vozil z manjšimi emisijami in za motiviranje proizvajalcev, da razvijajo nove tehnologije emisij CO₂. Ker še ni znano, katera tehnologija nizkih emisij bo v prihodnosti vodilna, bi bilo treba shemo olajšav ohraniti. Ta namreč ne zahteva dodatnih finančnih virov, zato ne obremenjuje davkoplačevalcev.

Ekološke inovacije

Poročevalec pozdravlja pristop Komisije, da v predlogu ohrani ekološke inovacije. Nove inovacije bi bilo treba podpreti in predlog daje jasno spodbudo v tej smeri. Postopek odobritve bi bilo treba poenostaviti, učinkovite tehnologije pa dosledno podpirati.

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 (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Pripravljaivec mnenja: Markus Pieper

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Leta 2011 sta Evropski parlament in Svet sprejela zakonodajo (Uredba (EU) št. 510/2011), ki od leta 2020 določa cilj emisij za nova lahka gospodarska vozila (kategorija N1), ki so prvič registrirana v Uniji in niso bila predhodno registrirana zunaj nje, razen za omejeno obdobje, in sicer 147 g CO₂/km.

Uredba tudi določa:

Obdobje postopnega uvajanja, ko je v obdobju med 2014 in 2017 cilj emisij 175 g CO₂/km: v letu 2014 bo moralo biti s tem ciljem usklajenega 70 % voznega parka proizvajalca, v letu 2015 75 %, v letu 2016 80 % in od leta 2017 100 %;

Olajšave za vsako novo lahko gospodarsko vozilo z emisijami CO₂, ki ne presegajo 50 g CO₂/km;

Kazni (premija za presežne emisije) za proizvajalce, ki ne izpolnjujejo ciljev emisij CO₂;

Odstopanja za manjše proizvajalce s proizvodnjo, ki ne presega 22 000 novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Uniji, na leto;

Prispevek za ekološke inovacije za proizvajalce, ki uporabljajo inovativne tehnologije za zmanjšanje ciljev emisij CO₂.

Okvirne specifične emisije CO₂ za vsako novo lahko gospodarsko vozilo se merijo na podlagi mase vozila in so izražene v gramih na kilometer.

Zagotoviti je treba izvajanje obveznih ciljev do leta 2020, določenih v obstoječi zakonodaji.

Po tehnični analizi, izvedeni za oceno učinka, bodo lahko tehnologije za izpolnjevanje cilja 147 g CO₂/km na voljo do leta 2020.

Obstoječi zakonodajni predlog Komisije o spremembi Uredbe (EU) št. 510/2011 določa načine za doseganje ciljev. Povzetek predlaganih ukrepov:

- potrdi se izvedljivost cilja emisij CO₂ za leto 2020 za dostavna vozila;
- cilj bi se še naprej določal na podlagi mase vozila in njegove krivulje mejnih vrednosti;
- še naprej bi se uporabljale ekološke inovacije in premija za presežene emisije;
- najmanjši proizvajalci, ki izdelajo manj kot 500 dostavnih vozil na leto, bi bili izvzeti iz doseganja cilja;
- uredba bi bila pregledana do konca leta 2014, ko bi se določili novi, nižji cilji CO₂ za obdobje po 2020.

Pripravljavec mnenja pozdravlja predlog Komisije, s katerim je bila potrjena izvedljivost ciljev do leta 2020, in predlaga, da se cilj 147 g CO₂/km ne spreminja, saj predstavlja ambiciozno referenčno merilo v času prestrukturiranja sektorja.

Pripravljavec mnenja zato želi, da bi se spoštoval kompromis, dosežen pred manj kot dvema letoma, in opozarja, da v primerjavi s povprečnimi emisijami CO₂ v letu 2007, t.j. 203 g CO₂/km, cilj 147 g CO₂/km predstavlja 28-odstotno zmanjšanje, za proizvajalce pa pomeni več vlaganja v nove tehnologije.

Te naložbe pa bodo vplivale na cene vozil (do 10-odstotno povišanje) in na mala in srednja podjetja, ki lahka dostavna vozila potrebujejo pri delu. V sedanjih gospodarskih razmerah bodo mala in srednja podjetja dobro pretehtala, ali se stara vozila splača zamenjati z novimi.

Pripravljavec mnenja meni, da so splošni obeti za obdobje po letu 2020 sicer koristni, vendar meni, da bi morale biti določanje teh ciljev v okviru pregleda uredbe leta 2014 predstavljeno vsaj na leto 2018. To pa zato, ker novi preskusni postopek še ni določen in verjetno tudi ne bo, vse dokler ne bodo na voljo nov preskusni cikel globalnega preskusnega postopka za lahka vozila in ustrezni preskusni postopki. Vseeno bi morale ostati še dovolj časa za zagotovitev zanesljivosti načrtovanja za industrijo.

Pripravljavec mnenja se ne strinja s predlogom Komisije, da se veljavnost določb v zvezi z olajšavami ne podaljša po letu 2017. Po njegovem mnenju so olajšave pomembna spodbuda, zlasti za inženirje, za razvijanje in uporabo novih, učinkovitih tehnologij, ki ne bi smele biti omejene na električna vozila. Enako bi morale veljati za koncept sistemov ekoloških inovacij, ki bi jih bilo treba v predlogu ohraniti in ki bi morali učinkoviteje spodbujati inovativne učinkovite tehnologije.

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 1a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1a) Prepogosto spreminjanje ciljev prinaša negotovost za avtomobilsko industrijo in škoduje njeni konkurenčnosti v svetu.

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 147 g CO₂/km emisije CO₂ 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.

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 147 g CO₂/km emisije CO₂ 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 so študije, ki jih je opravila Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO₂ v skladu s to uredbo, proizvajalcem niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti, kar je imelo za posledico domnevna zmanjšanja emisij CO₂, ki niso rezultat tehnoloških izboljšav in jih ni mogoče doseči pri dejanski vožnji na cesti. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 715/2007 čim prej pregledati, da bodo***

preskusni postopki ustrezno odražali dejanske emisije CO₂ vozil pri vožnji.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Glede na tehnično analizo, ki je bila opravljena za oceno učinka, so na voljo tehnologije za doseganje cilja 147 g CO₂/km, pri čemer je mogoče zahtevana znižanja doseči **z nižjimi stroški, kot so bili ocenjeni v predhodni analizi, opravljeni pred sprejetjem Uredbe (EU) št. 510/2011. Poleg tega se je razlika med sedanjimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil in ciljem zmanjšala.** Zato je izvedljivost cilja 147 g CO₂/km, ki ga je treba doseči do leta 2020, potrjena.

Predlog spremembe

Glede na tehnično analizo, ki je bila opravljena za oceno učinka, so na voljo tehnologije za doseganje cilja 147 g CO₂/km, pri čemer je mogoče zahtevana znižanja doseči. Zato je izvedljivost cilja 147 g CO₂/km, ki ga je treba doseči do leta 2020, potrjena. **Glede na gospodarsko krizo in prestrukturiranje sektorja avtomobilske industrije je pomembno, da se cilj lahko doseže brez dodatnega obremenjevanja mednarodne konkurenčnosti te industrije.**

Obrazložitev

Cilj 147 g/km je vendarle ambiciozen.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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 CO₂ za avtomobile. Zato je primerno, da se ti vidiki pregledajo, da

Predlog spremembe

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 CO₂ za avtomobile. Zato je primerno, da se ti vidiki pregledajo **in** da

Komisija pripravi *poročilo in da se po potrebi pripravijo predlogi* za cilje po letu 2020.

Komisija pripravi *predlog* za cilje po letu 2020 *pred prenehanjem veljavnosti te uredbe. Za zagotavljanje zanesljivosti pri načrtovanju se predlog ne bi smel izvajati pred letom 2018, saj izvajanje teh ciljev temelji na novem preskusnem ciklu in ustreznih preskusnih postopkih, ki se uporabljajo za merjenje specifičnih emisij CO₂ in za spremljanje cilja po letu 2020.*

Obrazložitev

Cilj po letu 2020 bi moral biti določen šele po oceni konkretnih napredkov, doseženih na podlagi te uredbe.

Predlog spremembe 5 Predlog uredbe

Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. 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

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. 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, ***da sedanji preskusni postopek ne odraža v zadostni meri dejanskih emisij osebnih in dostavnih vozil na cesti, je odločilnega pomena, da se hitro razvije boljši preskusni postopek. Ko bodo spremenjeni sedanji preskusni postopki iz Priloge I*** k Uredbi (ES) št. 443/2009, ***v kateri so*** 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, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

Predlog spremembe 6
Predlog uredbe

Uvodna izjava 10a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Primerno je oceniti potrebo, da bi se odmaknili od ciljev emisij CO₂ in jih nadomestili s cilji učinkovite porabe goriva, saj cilji emisij CO₂ ne upoštevajo škodljivih emisij iz sodobnih motorjev z notranjim zgorevanjem. Komisija se zato poziva, da pripravi poročilo o tej temi.

Predlog spremembe 7
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2a (novo)
Uredba (EU) št. 510/2011
Člen 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) Člen 5 se nadomesti:

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ se vsako novo lahko gospodarsko vozilo s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km šteje za:

3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,

– 3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2015,

– 2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2016,

– 1,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2017,

– 1 lahko gospodarsko vozilo od leta 2018 dalje.

Med trajanjem sistema olajšav veljajo količniki iz odstavka 1 za največ 1 % novih lahkih gospodarskih vozil posameznega proizvajalca s specifičnimi

emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km.

Predlog spremembe 8
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3a (novo)
Uredba (EU) št. 510/2011
Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Zadnji stavek člena 12(1) se črta.

Obrazložitev

Za inovativne tehnologije ni mogoče postavljati omejitev.

Predlog spremembe 9
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3b (novo)
Uredba (EU) št. 510/2011
Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) Členu 12 se doda naslednji odstavek:

„4a. Komisija do 31. decembra 2013 predloži predelane izvedbene predpise za homologacijski postopek za ekološke inovacije, s katerim se olajša vlaganje vlog za uvedbo inovativnih tehnologij in izda priročnik za pravilno ravnanje pri tem.“

Obrazložitev

Veljavna Uredba (EU) št. 510/2011 določa, da bomo evropski cilj glede zmanjšanja emisij dosegli tudi s prihranki pri emisijah CO₂, in sicer z uvajanjem inovativnih tehnologij. V preteklosti se je izkazalo, da je bila doslej vložena samo ena tovrstna vloga. To lahko odpravimo s spremembo homologacijskih postopkov, poenostavljenim vlaganjem in priročnikom.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4 – točka a

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija do **31. decembra 2014 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020.**

Predlog spremembe

Komisija do **31. januarja 2016** *poda predlog glede ciljne vrednosti emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila za leto 2025. Nova ciljna vrednost bo usklajena z evropskimi dolgoročnimi cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2050, zlasti v prometnem sektorju, ter upoštevala vpliv na konkurenčnost avtomobilske industrije. Predlog temelji na novem svetovnem preskusnem postopku (WLDTP), ki nadomešča preskusne postopke iz Uredbe (EX) št. 715/2007. Če na mednarodni ravni do 31. julija 2015 ne bo dosežen dogovor o tem standardu, bo predlog temeljil na znanem novem evropskem voznem ciklu (NEDC). Predlog nove mejne vrednosti CO₂ vsebuje tudi:*

– oceno življenjskega cikla emisij CO₂ novih lahkih vozil. Rezultati te ocene se upoštevajo pri določanju mejne vrednosti.

– vključitev dejanskih emisij med vožnjo (Real World Driving Emissions, RDE).“

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4 – točka a a (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 4a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) vstavi se naslednji odstavek:

„4a. Komisija oceni možnost, da bi merjenje emisij v izpuhu, v katerem se štejejo samo emisije iz proizvodnje in rabe goriva, nadomestili s pristopom

življenjskega cikla, ki bi zajel emisije v vseh fazah življenjskega cikla vozila, od pridobivanja materialov do dokončnega odlaganja ali recikliranja.“

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Člen 4 – točka 4 – točka b – alinea 2

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 6 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Zaradi upoštevanja morebitnih sprememb regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ Komisija v skladu s členom 15 in pod pogoji iz členov 16 in 17 z delegiranimi akti sprejme formule iz Priloge I, obenem pa zagotovi primerljivo strogost zahtev za zmanjšanje v starih in novih preskusnih postopkih za proizvajalce in vozila različne uporabnosti.“

Predlog spremembe

„Regulativni preskusni postopek in cikel sta še naprej osnovni za cilj, določen v Prilogi I, odstavek 1(c) Uredbe (EU) št. 510/2011 in v Uredbi (ES) št. 715/2007, prilogah III in XII Uredbe (ES) št. 692/2008. Novi preskusni postopek in cikel se dokončno opredelita in začneta izvajati do 31. decembra 2018. Do takrat je na voljo dovolj podatkov o spremljanju. Komisija nato preuči možnost novih ciljev po letu 2020.“

Obrazložitev

Da bi industriji zagotovili zanesljivost načrtovanja, se regulativni preskusni postopek uporablja vse dokler se v celoti ne razvije in izvaja nov postopek in dokler ni na voljo dovolj podatkov. Šele nato bi se moral začeti uporabljati nov preskusni postopek.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 5

Uredba (EU) št. 510/2011

Priloga I, točka 1 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) od leta 2020:

okvirne specifične emisije CO₂ = 147 + a × (M – M₀),

pri čemer:

Predlog spremembe

„(c) od leta 2020:

okvirne specifične emisije CO₂ = 147 + a × (M – M₀),

pri čemer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

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

a = 0,096.’

M = masa vozila v kilogramih (kg)

M0 = vrednost, sprejeta v skladu s členom **13(5)**

a = 0,096.“

Obrazložitev

Tipkarska napaka Komisije.

POSTOPEK

Naslov	Načini za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO ₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil	
Referenčni dokumenti	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 11.9.2012	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 11.9.2012	
Pridruženi odbori - datum razglasitve na zasedanju	17.1.2013	
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Markus Pieper 25.10.2012	
Obravnava v odboru	23.1.2013	20.2.2013
Datum sprejetja	19.3.2013	
Izid končnega glasovanja	+: 36 -: 12 0: 1	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hénin, 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, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioanis A. Cukalas (Ioannis A. Tsoukalas), Marita Ulvskog, Vladimir Uručev (Vladimir Urutchev), Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panajotov (Vladko Todorov Panayotov), Markus Pieper, Vladimír Remek	
Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju	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 (EU) št. 510/2011 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Pripravljalca mnenja: Eider Gardiazábal Rubial

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Osebna in dostavna vozila skupaj ustvarijo več kot polovico vseh emisij toplogrednih plinov prometnega sektorja v Evropi. Medtem ko se emisije toplogrednih plinov iz drugih sektorjev na splošno zmanjšujejo, so se emisije iz prometa od leta 1990 povečale za 23 %.

Cilj za leto 2020 za dostavna vozila, in sicer 147 g CO₂/km, pomeni zmanjšanje letne porabe goriva za 17 % v primerjavi s ciljem za leto 2017, ki znaša 175 g. 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 tehnično analizo, ki je bila opravljena za oceno učinka, so na voljo tehnologije za doseganje cilja 147 g CO₂/km, pri čemer je mogoče zahtevana znižanja doseči z nižjimi stroški, kot so bili ocenjeni v predhodni analizi, opravljeni pred sprejetjem Uredbe (EU) št. 510/2011. Poleg tega se je razlika med sedanjimi povprečnimi specifičnimi emisijami CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil in ciljem zmanjšala.

Glede na široko podporo namenu tega zakonodajnega predloga pripravljavka mnenja predlaga omejeno število predlogov sprememb, katerih širši namen je okrepiti njegove cilje:

i) Cilji po letu 2020

Slabost predloga Komisije je pomanjkanje vizije za obdobje po letu 2020. Natančne poti, ki jo bo ubral tehnološki razvoj do leta 2025, res ni mogoče predvideti, vendar bi z določitvijo cilja za to leto (a) avtomobilski industriji zagotovili gotovost glede načrtovanja in naložb; (b) spodbudili trg vozil z zelo nizkimi emisijami ogljika; (c) ohranili vodilni položaj EU v svetu na področju čistejših vozil z učinkovito porabo goriva in (d) dali jasen politični znak, da je

treba dodatno zmanjšati emisije. Evropski parlament ima priložnost, da usmeri razpravo za obdobje po letu 2020.

Pripravljavka mnenja predlaga, da bi za leto 2020 določili cilj v razponu od 100 g CO₂/km do 115 g CO₂/km. Komisija bi morala v zakonodajnem predlogu, ki ga bo predložila do konca leta 2014, podati natančen cilj glede na pričakovano sprejetost tehnologij z nizkimi emisijami na trgu. Pripomniti velja, da je bil v ZDA cilj za leto 2025 že določen.

ii) Odstopanja med homologacijskimi in dejanskimi vrednostmi emisij (preskusni cikel)

Pomembno področje, ki ga je treba obravnavati, je vedno večji razkorak med homologacijskimi in dejanskimi vrednostmi emisij iz dostavnih vozil. Iz pregleda literature in informacij homologacijskih organov in hiš za preskuse je razvidno, da prilagodljivost vedno bolj uporabljajo za zniževanje emisij CO₂/km za nova vozila. Za dostavna vozila se ocenjuje, da je v zadnjem desetletju uporaba prilagodljivosti privedla do zmanjšanja prijavljenih homologacijskih emisij CO₂ za približno 7 % (razpon 3,5–10,5 %), kar pomeni najmanj tretjino ocenjenega zmanjšanja, ki je bilo doseženo v obdobju od leta 2002 do 2010 (12,5 g/km od 35,5 g/km, kolikor je znašalo zmanjšanje)¹.

Možen učinek večje uporabe prilagodljivosti ni pomemben zgolj z regulativnega vidika. Zmanjšanja pri homologacijskih preskusih, ki niso posledica tehnoloških izboljšav vozil, ne zmanjšajo porabe goriva pri dejanski uporabi vozila. To pomeni, da vozila končnim uporabnikom ne prinesejo obljubljenega zmanjšanja stroškov goriva, kar je zavajanje potrošnikov. Zaradi nezadovoljstva potrošnikov z dejansko porabo goriva se lahko nazadnje zmanjša podpora evropski politiki glede zmanjševanja emisij CO₂. Poleg tega lahko različne ravni uporabe prilagodljivosti pri različnih proizvajalcih povzročijo neželjno konkurenco.

Pripravljavka mnenja poudarja, da je treba spremeniti Uredbo (ES) št. 715/2007², zato da bodo preskusni postopki primerno odražali emisije, ki nastanejo pri dejanski vožnji na cesti. Za obravnavanje tega vprašanja je podanih več predlogov sprememb.

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

¹ Glej študije, ki jih je izvedla Komisija:

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

² 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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 147 g CO₂/km emisije CO₂ 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 147 g CO₂/km emisije CO₂ 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 so študije, ki jih je opravila Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO₂ v skladu s to uredbo, proizvajalcem niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti, kar je imelo za posledico domnevna zmanjšanja emisij CO₂, ki niso rezultat tehnoloških izboljšav in jih ni mogoče doseči pri dejanski vožnji na cesti. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 715/2007 najkasneje do leta 2014 spremeniti, da bi preskusni postopki z gotovostjo ustrezno odražali emisije CO₂, ki nastanejo pri dejanski vožnji.

Predlog spremembe 2

**Predlog uredbe – akt o spremembi
Uvodna izjava 2 a (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) Priznava se, da si večina industrijskih sektorjev v Evropski uniji močno prizadeva za zmanjšanje emisij CO₂ in večjo učinkovitost, vendar morajo za uresničitev ambicioznih evropskih podnebnih ciljev tudi proizvajalci lahkih gospodarskih vozil postati učinkovitejši.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2b) Ambicioznejši cilji glede zmanjšanja emisij CO₂ so izvedljivi, vendar potrebujejo proizvajalci pravno svetovanje, da bi vlagali v okolju prijazno tehnologijo in tehnologijo za varčevanje z gorivom, ne da bi bili zaradi tega manj konkurenčni.

Predlog spremembe 4

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 zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **500** novih lahkih gospodarskih vozil na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

(4) Glede na nesorazmeren vpliv izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi zmanjšanja emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **1000** novih lahkih gospodarskih vozil na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) Vse večji stroški goriva postajajo velika težava za evropska podjetja, Evropska unija pa uvozi večino nafte, ki se uporabi v prometnem sektorju. Manjša poraba goriva bi tako Uniji kot podjetjem pomagala zmanjšati odvisnost od nafte.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Da se pospeši trženje vozil z izredno nizkimi emisijami ogljika, 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, kot so stanovanjska območja, delovna mesta, nakupovalna območja in glavne cestne povezave.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9) Komisija ***je ocenila*** razpoložljivost podatkov o ***odtisih*** in možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I. ***Ti podatki so na voljo in možnost njihove uporabe je***

(9) Komisija ***mora oceniti*** razpoložljivost podatkov o ***drugih kazalnikih uporabnosti, kot je masa***, in preveriti možnost, da bi se uporabljali kot kazalniki uporabnosti v formulah iz Priloge I.

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.

Obrazložitev

Uporaba drugih kazalnikov uporabnosti, kot je masa, bi zavrla sedanja trend konstrukcije vedno težjih vozil ter spodbudila konstrukcijo lahkih vozil, za katero sedaj ni spodbud.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. 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

(10) V skladu z Uredbo mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂. To delo poteka v okviru razvoja svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila (***WLTP***) znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, ***ki bi moralo biti, potem ko bo končano, vključeno v zakonodajo Unije. Komisija bi morala preučiti, ali je treba svetovni preskusni postopek za lahka vozila pri njegovi vključitvi v zakonodajo Unije dopolniti z dodatnimi določbami, da bodo preskusni postopki ustrezno odražali emisije 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 9

Predlog uredbe – akt o spremembi Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Emisije toplogrednih plinov, povezane z dobavo energije ter proizvodnjo in odlaganjem vozil, so pomemben element skupnega ogljičnega odtisa v današnjem cestnem prometu in se bodo v prihodnosti domnevno še močno povečevale. Zato je treba sprejeti ukrepe politike, 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, 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 10

Predlog uredbe – akt o spremembi Člen 1 – točka 1 a (novo) Uredba (ES) št. 510/2011 Člen 1 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

„Od leta 2025 določa ta uredba cilj v indikativni vrednosti 100 g CO₂/km do 115 g CO₂/km za povprečne emisije za nova lahka gospodarska vozila, kakor je

določeno v členu 13(1).“

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 2 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2 a (novo)

Uredba (EU) št. 510/2011

Člen 5

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 **1000** novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v EU v prejšnjem koledarskem letu.“

Predlog spremembe

(2a) Člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Olajšave

Pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ se vsako novo lahko gospodarsko vozilo s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot 50 g CO₂/km šteje za:

– 3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,

– 3,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2015,

– 2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2016,

– 1,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2017,

– 1 lahko gospodarsko vozilo od leta 2018.“

Obrazložitev

Da bi zmanjšali stroške uporabe vozil in ravnali v skladu z okoljskimi cilji, zastavljenimi v tem predlogu, bi morale biti olajšave učinkovita spodbuda za razvoj vseh vrst čistih vozil (električnih, hibridnih itd.). Predlagano črtanje mejne vrednosti bo spodbudilo proizvajalce, da bodo na trg dali čim večje število čistih vozil, kar bo potrošnikom tudi odgovor na problematiko cene goriva.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2 b (novo)

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 8 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2b) 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 CO₂ 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 CO₂ za tip vozila, za katere je bilo ugotovljeno odstopanje, se ustrezno prilagodijo v izračunu povprečnih emisij CO₂ v naslednjem koledarskem letu.“

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2 c (novo)

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 8 – odstavek 4 b (novo)

(2c) 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. Tu so zajeti: 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 15

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4 – točka a

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 1

„Komisija do 31. decembra 2014 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020.“

Komisija do 31. decembra 2015 pregleda cilje specifičnih emisij, načine in druge vidike te uredbe **na podlagi novega svetovnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila**, da se določijo cilji emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020 **ter do leta 2025 doseže indikativni cilj v razponu od 100 g CO₂/km do 115 g CO₂/km, razen če je smotrni nižji cilj zaradi uporabe tehnologij z nizkimi emisijami ogljika in pričakovanega trženja.**

Na podlagi tega pregleda, ki vključuje splošno oceno vpliva na avtomobilsko

*panogo in z njo povezane panoge,
Komisija po potrebi predlaga spremembo
te uredbe na način, ki je stroškovno
učinkovit in čim bolj nevtralen z vidika
konkurence ter zagotavlja doseganje
dolgoročnih ciljev Unije pri boju proti
podnebnim spremembam.*

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4 – točka b a (novo)

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 6 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*V členu 13(6) 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.“*

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4 – točka b b (novo)

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 6 – pododstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*V členu 13(3) se doda naslednji
pododstavek:*

*„Da se preveri, ali emisije CO₂ 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 18

Predlog uredbe – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4 – točka b c (novo)

Uredba (ES) št. 510/2011

Člen 13 – odstavek 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V členu 13 se doda naslednji odstavek 6a:

“(6a) Komisija preuči morebitne koristi zagotavljanja, da homologacijske vrednosti emisij CO₂ vključujejo emisije, ki so posledica uporabe naprav na vozilu, ki so največji porabniki energije, in, če je primerno, pripravi predloge za uresničitev tega v obdobju po letu 2020.“

Obrazložitev

Naprave, ki uporabljajo električno energijo, zdaj med preskusnimi postopki niso aktivirane, na primer klimatska naprava in luči ne delujejo.

POSTOPEK

Naslov	Načini za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO2 iz novih lahkih gospodarskih vozil	
Referenčni dokumenti	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 11.9.2012	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 11.9.2012	
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012	
Obraznava v odboru	19.2.2013	25.3.2013
Datum sprejetja	26.3.2013	
Izid končnega glasovanja	+: -: 0:	36 5 0
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Spiros Danelis (Spyros Danellis), Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils	

POSTOPEK

Naslov	Načini za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO2 iz novih lahkih gospodarskih vozil		
Referenčni dokumenti	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)		
Datum predložitve EP	11.7.2012		
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 11.9.2012		
Odbori, zaproseni za mnenje Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
Odbori, ki niso podali mnenja Datum sklepa	IMCO 18.9.2012		
Pridruženi odbori Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 17.1.2013		
Poročevalec/-ka Datum imenovanja	Holger Krahrmer 8.10.2012		
Obraznava v odboru	18.2.2013	24.4.2013	
Datum sprejetja	7.5.2013		
Izid končnega glasovanja	+: -: 0:	53 4 1	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahrmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Vladko Todorov Panajotov (Vladko Todorov Panayotov), Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis		
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Julie Girling, Rebecca Harms, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Britta Reimers, Michèle Rivasi, Rebecca Taylor, Marita Ulvskog, Vladimir Uručev (Vladimir Urutchev), Kathleen Van Brempt, Andrea Zannoni		
Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Jens Nilsson		
Datum predložitve	13.5.2013		