

# EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

*Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane*

**2007/0297(COD)**

8.5.2008

**\*\*\*I**

## **OSNUTEK POROČILA**

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

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

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Guido Sacconi

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

(\*): Pridruženi odbori – člen 47 poslovnika

### ***Oznake postopkov***

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

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

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

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

## VSEBINA

Stran

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA **Error!**  
**Bookmark not defined.**

OBRAZLOŽITEV ..... **Error! Bookmark not defined.**



## OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

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

**(Postopek soodločanja: prva obravnava)**

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (KOM(2007)0856),
  - ob upoštevanju člena 251(2) in člena 95 Pogodbe ES, na podlagi katerih je Komisija Parlamentu podala predlog (C6-0022/2008),
  - ob upoštevanju člena 51 svojega poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko, Odbora za promet in turizem ter Odbora za pravne zadeve (A6-0000/2008),
1. odobri predlog Komisije, kakor je bil spremenjen;
  2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
  3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji.

### **Predlog spremembe 1**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

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

*Predlog spremembe*

(13) Cilj te uredbe je ustvariti pobude za naložbe avtomobilske industrije v nove tehnologije. Uredba aktivno spodbuja ekološke inovacije in upošteva tehnološki razvoj v prihodnosti. Na ta način se bosta povečala konkurenčnost evropske industrije in število visokokakovostnih delovnih mest. ***Komisija lahko pretehta možnost vključitve ukrepov ekoloških inovacij v revizijo preizkusnih postopkov v skladu s členom 14(3) Uredbe(ES) št.***

*Obrazložitev*

*Priznava pomen teh ukrepov in poziva Komisijo, naj jih upošteva med revizijo preizkusnih postopkov.*

**Predlog spremembe 2****Predlog uredbe  
Uvodna izjava 22***Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

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

*Predlog spremembe*

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

*Obrazložitev*

*Pomembno je, da se ta sredstva namenijo raziskovalnim in inovacijskim dejavnostim v avtomobilskem sektorju.*

## Predlog spremembe 3

### Predlog uredbe

#### Člen 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### Vsebina *in* cilji

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

*Predlog spremembe*

#### Vsebina, cilji *in* namen

Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja, **da bi tudi na področju prometa znižali emisije CO<sub>2</sub> v EU. Uredba določa omejitve povprečnih emisij na 120 g CO<sub>2</sub>/km za nov vozni park, ki naj bi veljala od 1. januarja 2012.** Uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g/km kot del celostnega pristopa Skupnosti. **Uredba določa tudi omejitve povprečnih emisij, ki ni višja od 95 g CO<sub>2</sub>/km za nov vozni park, veljavno od 1. januarja 2012.**

Or. it

#### *Obrazložitev*

*Tudi avtomobilski sektor mora biti vključen v cilje zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> po svetu. V skladu z resolucijo o strategiji Skupnosti za znižanje emisij CO<sub>2</sub>, ki jo je Parlament sprejel 24. oktobra 2007, se predlaga povprečna omejitev emisij, ki ne presega 95 CO<sub>2</sub>/km in ki naj bi bila dosežena do leta 2020.*

## Predlog spremembe 4

### Predlog uredbe

#### Člen 2 - odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

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

*Predlog spremembe*

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

Or. it

### *Obrazložitev*

*Črtanje teže kot reference za okvir te uredbe preprečuje, da bi zelo težka vozila bila izvzeta.*

## Predlog spremembe 5

### Predlog uredbe

#### Člen 4

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

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

*Predlog spremembe*

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

***Povprečne specifične emisije CO<sub>2</sub> osebnih avtomobilov se bodo določile na osnovi revizije v skladu s členom 10 za koledarsko leto, ki se začne s 1. januarjem 2020 in za vsa leta, ki sledijo.***

*Obrazložitev*

*Komisija bo določila cilj za specifične emisije, ko bo revidirala uredbo.*

**Predlog spremembe 6**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

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

*Predlog spremembe*

5. Zneske premije za presežne emisije je treba šteti za prihodek v proračunu Evropske unije ***in jih uporabiti za krepitev raziskovalnih dejavnosti za razvoj inovativnih tehnologij za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> pri vozilih in za razvoj vozil brez emisij CO<sub>2</sub>***

*Obrazložitev*

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

**Predlog spremembe 7**

**Predlog uredbe**  
**Člen 8 - odstavek 1 - točka d a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

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

*Obrazložitev*

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

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***2a. Komisija spremeni Prilogo I do 30. junija 2016 in nadalje do 30. junija vsaka naslednja tri leta, da bi število  $M_0$  predstavljalo povprečje povprečne mase novih osebnih avtomobilov v preteklih treh koledarskih letih, za katere je bila objavljena povprečna masa v skladu s členom 8(1)(da). Ta sprememba stopi v veljavo s 1. januarjem naslednjega leta.***

***Sprememba, ki spreminja nebitvene določbe te uredbe, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(3).***

Or. it

#### *Obrazložitev*

*Komisija lahko spremeni Prilogo I vsaka tri leta po postopku komitologije, ki temelji na spremembah povprečne mase vseh novih osebnih avtomobilov.*

## **Predlog spremembe 9**

### **Predlog uredbe**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(3a) Komisija do 31. decembra 2014 predstavi predlog za pravilnik o določanju povprečne omejitve emisij, ki ne sme biti višja od 95 g, kar naj bi nov vozni park dosegel do 1. januarja 2020.***

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

***natančna analiza stroškov in koristi ob upoštevanju razvoja inovativnih tehnologij za zmanjšanje CO<sub>2</sub>. Komisija pri določanju povprečne omejitve emisij upošteva spremembe v zvezi z mednarodnimi sporazumi za obdobje po letu 2012.***

***Komisija obravnava tudi možnost odprave sedanjih razlik med ukrepi za posamezna ciljna zmanjšanja, zlasti pri motornih vozilih in drugih dopolnilnih ukrepih.***

Or. it

#### *Obrazložitev*

*Komisija med revizijo te uredbe določi povprečno omejitev emisij. Ta prag, ki v nobenem primeru ne sme presegati 95 g/km se določi upoštevajoč razvoj tehnoloških inovacij in izide mednarodnih pogajanj. Poročevalec upa, da bo Komisija po letu 2020 opustila sedanje razlikovanje med dopolnilnimi ukrepi in izboljšavami motornih vozil.*

#### **Predlog spremembe 10**

##### **Predlog uredbe Člen 11**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

***Od 1. januarja 2010 bodo proizvajalci zagotovili, da bodo oznake, plakati ali promocijski prospekti in gradivo iz členov 3, 5 in 6 Direktive 1999/94/ES vsebovali informacije o tem, v kolikšni meri se specifične emisije CO<sub>2</sub> za osebni avtomobil, ki je na prodaj, razlikujejo od cilja specifičnih emisij za ta osebni avtomobil iz Priloge I.***

*Predlog spremembe*

***Od 1. januarja 2010 se bodo informacije za potrošnike glede specifičnih emisij CO<sub>2</sub> osebnih avtomobilov obravnavale v skladu z Direktivo 1999/94/ES.***

Or. it

#### *Obrazložitev*

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

## OBRAZLOŽITEV

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

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

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

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

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

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

motornih vozilih dolgoročno odpravile.

Isto velja za kazalec uporabnosti: Komisija se je v svojem predlogu odločila za kazalec mase, ker *"so podatki o njej že na voljo, masa pa je tudi kazalec, ki omogoča zadovoljivo ujemanje s sedanjimi vrednostmi emisij ter oblikovanje realnih in konkurenčno nevtrálnih ciljev"*. Vendar Komisija vnaprej ne izključuje možnosti uporabe drugega kazalca, tako da v svojem predlogu meni, da *"je treba zbirati podatke o nadomestnem kazalcu uporabnosti – odtisu (kolotek, pomnožen z medosno razdaljo)"*. V oktobrski resoluciji je Parlament z veliko večino zavrnil uvedbo kazalca mase in tako potrdil kazalec odtisa. Poročevalec se zaveda, da kazalec odtisa ponuja več zagotovil z okoljskega vidika, saj je manj občutljiv na morebitna popačenja (povečanje mase, da bi se dosegli manj strogi cilji zmanjšanja).

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

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

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

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

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