



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

2012/0191(COD)

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

PA_Legam

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 lahke 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.

Pripravljaivec 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.

Pripravljaivec 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.

Pripravljaivec 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.

Pripravljaivec 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

(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 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***

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***

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.

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

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 **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 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10a (novo)

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, **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

(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

Predlog spremembe

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. 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 strogo 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:
M = masa vozila v kilogramih (kg)
M₀ = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)
a = 0,096.’

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(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 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, 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	