



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

2012/0190(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 (ES) št. 443/2009 zaradi opredelitve načinov za doseganje cilja za leto 2020 glede zmanjšanja emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Pripravljalnica mnenja(*): Fiona Hall(*)

Pridruženi odbor – Člen 50 Poslovnika

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Komisija je 11. julija 2012 predstavila predlog za pregled Uredbe (ES) št. 443/2009, ki določa okvir za zmanjšanje emisij CO₂ za nova osebna vozila do leta 2020, da bi zagotovila načine, brez katerih v drugem obdobju do leta 2020 ne bo mogoče doseči cilja 95 g CO₂/km.

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

- premijske točke za vozila, katerih emisije so nižje od 35 g CO₂/km se uvedejo med letoma 2020 in 2023 z množiteljem 1,3 ter so omejene na skupno število 20.000 vozil na proizvajalca v času trajanja sheme;
- cilj glede odstopanja za ozko specializirane proizvajalce je za leto 2020 posodobljen in proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot 500 registracij novih osebnih vozil na leto, izvzeti iz obveznosti doseganja cilja glede emisij CO₂;
- ekološke inovacije se pri izvajanju revidiranih preskusnih postopkov ohranijo;

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

Pripravljalca mnenja na splošno pozdravlja pregledano uredbo. Glede na to, da si večina proizvajalcev prizadeva, da bi do leta 2015 in 2020 dosegli cilje emisij CO₂, kot so bili dogovorjeni v letu 2009, v tej fazi ne bi bilo zaželeno obsežno spreminjati načinov za doseganje cilja 95 g CO₂/km v letu 2020. Vendar Komisija v svojem predlogu ne obravnava ustrezno nekaterih pomembnih vprašanj.

Posebej problematična je naraščajoča razlika med homologiranimi in dejanskimi emisijami novih osebnih vozil, ki po ocenah Komisije znaša od 15 do 30 %. Glavni vzrok razlike je v metodah, ki jih uporabljajo proizvajalci vozil pri merjenju emisij CO₂ v skladu s sedanjim preskusnim postopkom. To razliko je treba preučiti, nenazadnje tudi zato, ker zmanjšanje emisij CO₂ pomeni neposreden prihranek goriva za potrošnike in posledično manjši uvoz nafte.

Pripravljalca mnenja zato želi, da Komisija do leta 2014 pregleda sedaj veljavni preskusni postopek za merjenje specifičnih emisij CO₂, ki je bil določen v Uredbi (ES) št. 715/2007 in v njenih izvedbenih ukrepih. Komisija bi morala biti do januarja 2015 zmožna posodobiti preskusni cikel EU. To bi se moralo zgoditi ne glede na to, ali bo do takrat globalni preskusni postopek za lahka vozila končan ali ne, saj je varčevanje z gorivom v interesu evropskih potrošnikov neodvisno od mednarodnega napredka. Novi postopek se lahko kasneje vključi v evropski vozni cikel, cilji emisij CO₂ za posamezne proizvajalce pa prilagodijo. Možnost merjenja ekoloških inovacij zunaj preskusnega cikla se pri posodabljanju preskusnega cikla v letu 2015 ne bi smela ohraniti.

Šibka točka predloga Komisije je pomanjkanje vizije za obdobje po letu 2020. Čeprav ni mogoče natančno napovedati smeri razvoja tehnoloških izboljšav do leta 2025, bi industriji lahko koristil jasen politični signal. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti cilje emisij CO₂ za

leto 2025. Ta bo industriji omogočil dovolj časa in se bo ponovno preučil, da bo njegovo doseganje uresničljivo na socialno in ekonomsko sprejemljiv način.

V ZDA je bil cilj za leto 2025 že določen in zahteva od proizvajalcev vozil, da od 2011 do 2025 prepolovijo porabo goriva povprečnega prodanega vozila. Ker mora EU ostati na čelu globalne tekme za čistejša vozila, bi morala sprejeti podobno ambiciozen tempo izboljšav. Petdesetodstotno zmanjšanje ciljev iz leta 2011 bi pomenilo, da cilj emisij ne bo presegal 70 g CO₂/km. V najnovejši študiji, ki jo je v letu 2012 opravila družba Ricardo-AEA, je bilo ugotovljeno, da je cilj emisij 70g CO₂/km najbolj primeren za leto 2025, in izračunano, da se ga lahko doseže samo s 7-odstotnim deležem vozil z izjemno nizkimi emisijami in približno 20 % hibridnih vozil.

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

Pripravljavka mnenja tudi predlaga, da se spremeni člen v zvezi z olajšavami. Pomanjkljivost olajšav je, da na eni strani proizvajalce vozil spodbujajo, da proizvajajo več vozil z izjemno nizkimi emisijami, na drugi strani pa jim omogočajo, da prodajo tudi več vozil z višjimi emisijami, kar slabi doseganje cilja v zvezi z emisijami CO₂. Pripravljavka mnenja zato predlaga uvedbo prilagodljivega programa ugodnosti, ki bo podoben kalifornijskemu programu za vozila z nizkimi emisijami ogljika, kar bo pospešilo razvoj in uporabo alternativnih pogonov, kot so električni akumulatorji in gorivne celice, ter zagotovilo ustrezna vlaganja v tehnologije z izjemno nizkimi emisijami ogljika. Ohlapnejši cilji v zvezi z emisijami CO₂ za leto 2025 bodo spodbudili pionirje, hkrati pa omogočili, da bodo proizvajalci, ki se niso odločili za prispevek k zgodnjemu razvoju vozil z izjemno nizkimi emisijami ogljika, dodatno izboljšali svoja konvencionalna vozila po letu 2020.

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

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1 Predlog uredbe

Uvodna izjava 1 a (novo)

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

Predlog spremembe 2 **Predlog uredbe**

Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Pojasniti je treba, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja cilja 95 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 95 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 izvedla Komisija, pokazale, da preskusni postopki, ki se uporabljajo za merjenje emisij CO₂ v skladu z navedeno uredbo, niso preprečili povečane uporabe prilagodljivosti pri proizvajalcih, kar ima za posledico domnevno zmanjšanje emisij CO₂, ki ni rezultat tehnoloških izboljšav in ga ni mogoče doseči z dejansko vožnjo po cesti. Zato bi bilo treba Uredbo (ES) št. 715/2007 nemudoma pregledati, da se zagotovi, da bodo preskusni postopki ustrezno odražali dejansko vedenje avtomobilov v zvezi z emisijami CO₂.

Predlog spremembe 3 **Predlog uredbe**

Uvodna izjava 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO₂ je v prvih fazah njihovega trženja primerno začasno in v omejem obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije.

Predlog spremembe

(3) Glede na visoke stroške raziskav in razvoja ter stroške na enoto proizvoda prvih generacij vozil z izjemno nizkimi emisijami CO₂ je v prvih fazah njihovega trženja primerno začasno in v omejem obsegu pospešiti in olajšati postopek njihovega uvajanja na trg Unije. ***Komisija, države članice ter regionalni in lokalni organi bi morale opredeliti ter širiti najboljše prakse pri spodbujanju povpraševanja po vozilih z izjemno nizkimi emisijami, tako da bi se zdrava rast prodaje v nekaterih evropskih državah razširila na vse države članice.***

Predlog spremembe 5 Predlog uredbe

Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Glede na nesorazmeren vpliv

Predlog spremembe

(4) Glede na nesorazmeren vpliv

izpolnjevanja ciljev specifičnih emisij, opredeljenih na podlagi uporabnosti vozila, na najmanjše proizvajalce, veliko upravno obremenitev v zvezi s postopkom za odobritev odstopanja in le neznatne koristi zaradi preprečenih emisij CO₂ iz vozil, ki jih prodajo ti proizvajalci, so proizvajalci, ki so odgovorni za manj kot **500** novih osebnih avtomobilov na leto, izključeni iz cilja specifičnih emisij in premije za presežne emisije.

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

Obrazložitev

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

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

*(7) Da se avtomobilski industriji omogoči izvajanje dolgoročnih naložb in inovacij, **bi bilo treba zagotoviti okvirne določbe za obdobje po letu 2020. To bi bilo treba storiti z določitvijo cilja za leto 2025. Ta bi moral temeljiti na potrebni stopnji** zmanjšanja v skladu z dolgoročnimi podnebnimi cilji Unije **in spodbujati** razvoj stroškovno učinkovite tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ za avtomobile. Zato je primerno, da Komisija pripravi poročilo **in predlaga cilje, ki bodo skladni s stroškovno učinkovitimi načini za uresničevanje dolgoročnih podnebnih ciljev Unije do leta 2050 in bodo Evropski uniji zagotavljali vodilno mesto na področjih ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO₂. Poročilo bi moralo upoštevati emisije CO₂ v vsem življenjskem ciklu avtomobilov (vključno s proizvodnjo in***

koncem življenjske dobe).

Predlog spremembe 7
Predlog uredbe

Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 8
Predlog uredbe

Uvodna izjava 7 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7b) Pravilni in resnični podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva, ki so neposredno povezani, so bistvenega pomena za ozaveščeno odločanje potrošnikov, zato je treba napovedim teh kazalnikov nameniti največjo pozornost. Vendar pa se dejanske emisije avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil danes močno razlikujejo od vrednosti, določenih v sedanjem preskusnem ciklu. Zato je treba čimprej razviti izboljšan preskusni cikel.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

(8) V skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 mora Komisija izvesti oceno učinka za pregled preskusnih postopkov, da bodo odražali dejansko vedenje vozil v zvezi z

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.

emisijami CO₂. **Sedanje izvajanje regulativnega postopka Unije za merjenje specifičnih emisij CO₂ prispeva k beleženju nižjih emisij od dejanskih, ki so zabeležene pri uporabi vozila na cesti. Postopke merjenja iz Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil in njenih izvedbenih ukrepih je treba nujno spremeniti.**

Pregled preskusnih postopkov tudi sedaj poteka v okviru razvoja globalnega preskusnega postopka za lahka tovorna vozila znotraj Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, vendar še ni končano. Glede na to **in ker obstoječi preskusni cikel ne odraža dovolj dejanskih emisij avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil na cesti, je hiter razvoj izboljšane preskusnega cikla ključnega pomena. Da se proizvajalcem zagotovi možnost zanesljivega načrtovanja, bodo morali ravnati v skladu s sedaj veljavnim preskusnim postopkom, dokler ga ne bo nadomestil svetovni preskusni postopek za lahka tovorna vozila. Ko bodo spremenjeni sedanji preskusni postopki iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 443/2009, ki določa** mejne vrednosti emisij za leto 2020, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008, bi bilo treba mejne vrednosti iz Priloge I prilagoditi, da se zagotovi primerljiva strogost za proizvajalce in razrede vozil.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, sprememb zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO₂ ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO₂ iz Priloge I spremembam vrednosti mase vozila in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz **Uredbe (ES) št. 715/2007**. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

Predlog spremembe 11
Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije zaradi dopolnitve pravil o odstopanjih od ciljev specifičnih emisij, spremembe zahtev glede podatkov za spremljanje emisij CO₂ ter prilagoditve formul za izračun specifičnih emisij CO₂ iz Priloge I spremembam vrednosti mase vozila in regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂. Zlasti pomembno je, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in sestavljanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

Predlog spremembe

(12a) Primerno je oceniti, ali se je treba odmakniti od ciljev na podlagi emisij CO₂ in jih nadomestiti s cilji na podlagi izkoristka goriva, saj cilji glede emisij CO₂ ne upoštevajo škodljivih emisij iz sodobnih motorjev z notranjim izgorevanjem. Komisija naj torej predloži poročilo na to temo.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe 13 Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ta uredba od leta 2020 za nove avtomobile določa cilj 95 g CO₂/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008 **in njenimi izvedbenimi ukrepi ter inovativnimi tehnologijami.**

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe

Ta uredba od leta 2020 za nove avtomobile določa cilj 95 g CO₂/km za povprečne emisije, izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 ter Prilogo **III** in Prilogo XII k Uredbi (ES) št. 692/2008, **Pravilnikom št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) in Pravilnikom št. 101 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE),**

kot sta veljala dne ...⁺

⁺ UL: Vstaviti datum sprejetja te uredbe.

Obrazložitev

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

Predlog spremembe 14
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 2 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Obrazložitev

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

Predlog spremembe 15
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 a (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 3 – odstavek 1 – točka f

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

naslednjim:

„(f) „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂ osebnega avtomobila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in navedene kot (skupna) masa emisij CO₂ v potrdilu o skladnosti; Za osebne avtomobile, ki niso bili homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, „specifične emisije CO₂“ pomeni emisije CO₂, izmerjene po istem postopku, kakor je določeno za osebna vozila v Uredbi (ES) št. 692/2008 ali v skladu s postopki, ki jih je Komisija sprejela za ugotavljanje emisij CO₂ pri osebnih avtomobilih; v tej uredbi se začnejo vse morebitne spremembe, ki so določene v Uredbi (ES) št. 715/2007 in Uredbi (ES) št. 692/2008 ter v standardih ECE R 83 in R 101, na katerih temeljita in ki začnejo veljati 1. januarja 2013, uporabljati šele od 1. januarja 2021.“

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 4

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO₂ **pod 35 g/km** v obdobju 2020–2023 šteje za **1,3** osebnega avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

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

Predlog spremembe

1. Pri računanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsak nov osebni avtomobil s specifičnimi emisijami CO₂, **ki so nižje od 50 g CO₂/km**, v obdobju 2016–2023 šteje za **1,5** osebnega avtomobila, po letu 2024 pa za en osebni avtomobil.

2. **Povečanje cilja glede emisij za vsakega proizvajalca na podlagi izračuna olajšav je se omeji na 2,5 g CO₂/km na leto.**

Predlog spremembe 17
Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Da se ugotovi, v kolikšni meri proizvajalec izpolnjuje svoj cilj specifičnih emisij CO₂ iz člena 4, se cilji specifičnih emisij CO₂ za vsako vozilo [...], ki je sposobno delovati na alternativna goriva v skladu s standardi EU, do 31. decembra 2015 zmanjšajo za 5 % ob priznavanju večjih možnosti za inovativne tehnologije goriva in zmanjšanje emisij [...] pri delovanju na biogoriva. To zmanjšanje velja samo, če bodo tovrstna alternativna goriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila za biogoriva, opredeljena v zadevni zakonodaji Unije, na voljo na vsaj 30 % bencinskih črpalk v državi članici, kjer je vozilo registrirano.“

Obrazložitev

Bonus 5-odstotnega zmanjšanja cilja emisij CO₂ bi moral veljati za vsa alternativna goriva, vključno z bioestri, in ne samo za bioetanol.

Predlog spremembe 18

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

„4a. Če država članica pri preverjanju skladnosti proizvodnje v skladu s členom 12(3) Direktive 2007/46/ES ugotovi, da

emisije 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 19 **Predlog uredbe**

Člen 1 – točka 9

2009/443/EC

Člen 12 – odstavek 2 – prvi stavek

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 20 **Predlog uredbe**

Člen 1 – točka 9 a (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

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

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 9 b (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 12 – odstavek 4 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

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

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka b

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

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

„3. Od leta 2012 dalje Komisija izvaja oceno učinka, da bi v skladu s členom 14(3) Uredbe (ES) št. 715/2007 do leta 2014 pregledala postopke za merjenje emisij CO₂ v skladu z uredbo ter takoj, ko bo izvedljivo, uporabila spremenjeni postopek merjenja. Predloži zlasti predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejansko vedenje vozil v zvezi z emisijami CO₂ in da vključi odobrene inovativne tehnologije iz člena 12, ki bi jih lahko uporabili v preskusnih ciklih. Komisija zagotovi, da se ti postopki redno preverjajo.“

Predlog spremembe 23
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka b a (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

„Da se preveri, ali emisije CO₂ vozil iz proizvodnje ustrezajo vrednostim odobrenega tipa vozila, države članice, ki so pristojne za preverjanje skladnosti proizvodnje, revidirajo vrednosti zračnega in kotalnega upora na reprezentativnem vzorcu vozil iz proizvodnje, vključno s preskusi v prostem teku, ter poročajo o vsakem odstopanju od vrednosti odobrenega tipa vozila v skladu s členom 8(4a).“

Predlog spremembe 24
Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka b b (novo)

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(bb) V člen 13 se vstavi naslednji odstavek:

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

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka c

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. Komisija do 31. decembra 2014 pregleda ***cilje*** specifičnih emisij, ***načine*** in ***druge vidike*** te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nove osebne avtomobile za obdobje po letu 2020.“

Predlog spremembe

5. Komisija do 31. decembra 2014 ***dokonča pregled ciljev*** specifičnih emisij, ***načinov*** in ***drugih vidikov*** te uredbe, da se določijo cilji emisij CO₂ za nove osebne avtomobile za ***leto 2025 in*** obdobje po ***tem*** letu.“ ***Ti cilji morajo biti skladni s stroškovno učinkovitimi načini za uresničevanje dolgoročnih podnebnih ciljev Unije do leta 2050.***

Komisija oceni:

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

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

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

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 10 – točka d

Uredba (ES) št. 443/2009

Člen 13 – odstavek 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

7. Komisija je ***v skladu s členom 14a*** pooblaščen za sprejetje ***delegiranih***

Predlog spremembe

7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje ***izvedbenih aktov po postopku***

aktov, s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, da se upoštevajo morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008, pri čemer se zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.“

pregleda iz člena 14(2), s katerimi se prilagodijo formule iz Priloge I, da se upoštevajo morebitne spremembe regulativnega preskusnega postopka za merjenje specifičnih emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 692/2008, pri čemer se zagotovi, da so v starih in novih preskusnih postopkih določene primerljivo stroge zahteve glede zmanjšanja za proizvajalce in vozila z različno uporabnostjo.“

Obrazložitev

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

Predlog spremembe 27 **Predlog uredbe**

Člen 1 – točka 12

Uredba (ES) št. 443/2009

Article 14a – paragraph 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 13

Uredba (ES) št. 443/2009

Priloga I – točka 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) Od leta 2020:

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

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

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

a = 0,0333.

Predlog spremembe

(c) Od leta 2020:

Za določitev „povprečnih specifičnih emisij CO₂“ voznega parka je treba uporabiti eno od naslednjih formul:

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

Kjer:

M = masa vozila v kilogramih (kg)

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

a = 0,0333.

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

Kjer:

F = odtis vozila v kvadratnih metrih (m²)

F₀ = vrednost, sprejeta v skladu s členom 13(2)

b = 60 % nagiba krivulje mejne vrednosti.

POSTOPEK

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