



**2021/0197(COD)**

21.4.2022

## **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) 2019/631 glede krepitev standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije  
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Pripravlavec mnenja: Dominique Riquet

PA\_Legam

## KRATKA OBRAZLOŽITEV

Da bi do leta 2050 dosegli ogljično nevtralnost, kot je določeno v zelenem dogovoru, morajo vsi sektorji Unije zmanjšati svoje emisije, vključno s cestnim prometom, ki ustvari 20 % emisij, kar tri četrtine teh emisij pa povzročijo avtomobili in kombinirana vozila. Prehod bo vplival na gospodinjstva, cele regije, na delavce in vso avtomobilsko panogo, obenem pa bodo zanj potrebne znatne javne in zasebne naložbe.

Da bi se poprijeli s tem izzivom, Komisija predlaga, da bi v Uniji od leta 2035 za avtomobile in kombinirana vozila dejansko prepovedali vso tehnologijo z zgorevanjem fosilnih goriv. Pripravljaivec mnenja podpira splošni cilj razogljičenja voznega parka, da bi dosegli podnebno nevtralnost. Želi pa dati nekaj priporočil, da bi se izognili morebitnim pastem te strategije, ki so povezane z njeno metodologijo, izvedljivostjo in posledicami.

### 1. Za celostno zmanjšanje emisij

Pripravljaivec mnenja meni, da ta uredba zaradi popolnega osredotočenja na emisije, ki prihajajo iz izpušne cevi, ne razvija pristopa, ki bi zajel celotni ogljični odtis avtomobilov in kombiniranih vozil. Ker se nekaterim virom emisij daje prednost, tudi tehnologije niso več v enakovrednem položaju, kar je v nasprotju z načelom tehnološke nevtralnosti.

S povečevanjem števila brezemisijskih ali nizkoemisijskih vozil se bodo viri emisij postopoma prenesli navzgor v vrednostni verigi na tiste dele verige, ki so obravnavane v drugi zakonodaji, zato bo ta uredba vse bolj zastarevala. Da bi se izognili tveganju razdrobljenosti zakonodaje, bi pripravljaivec mnenja želel dati prednost razširjenemu obračunavanju ogljika ob upoštevanju življenjskega cikla vozil in goriva/energije, s čimer bi omogočili, da bi se boljše upošteval dejanski vpliv različnih tehnologij na okolje.

### 2. Negotovosti, povezane s popolnim preходом na električno energijo

Čeprav pripravljaivec mnenja podpira elektrifikacijo voznega parka in scenarij v smeri ničelnih emisij, se po drugi strani boji, da bodo pri prezgodnjih političnih odločitvah podcenjeni gospodarski, industrijski, socialni in ekološki stroški prehoda. Akumulatorska električna vozila ne pomenijo ničelnih emisij za okolje (glede na ogljični odtis proizvodnje, težo vozila, izvor električne energije, pridobivanje in dobavo materialov, še toliko bolj pa glede na vse večje tekmovanje za te vire zaradi napovedi, da se bo proizvodnja baterij do leta 2050 povečala za dvajsetkrat). Postavljajo se tudi resna vprašanja o naših električnih omrežjih (v smislu razogljičenja, razpoložljivosti, zmogljivosti in standardizacije) in polnilni infrastrukturi (vzpostavljjanje omrežja glede na doseg vozil, velike potrebe po naložbah, medtem ko bodo države članice utpele izgube in prenose prihodkov od davka na gorivo).

Če bi vse stavili na eno samo tehnologijo, bi odrinili druge sektorje, s čimer bi povzročili velike težave pri raziskavah in razvoju, zaposlovanju in evropski konkurenčnosti. Naša strukturna ranljivost se bo povečala, če Unija ne bo najprej razvila konkurenčnega industrijskega ekosistema, vzpostavila primerne infrastrukture, razogljičila in konsolidirala svojega sistema za proizvodnjo električne energije ter obvarovala svojih dobavnih verig. Ob konkurenci mednarodnih velikanov, ki ne tekmujejo pod enakimi okoljskimi in konkurenčnimi pogoji, je treba upoštevati tveganje, da se poveča odvisnost od uvoza tujih tehnologij. Posledično bi bila Unija obsojena na dvojni neuspeh, in sicer tako pri zmanjšanju

ogljirnega odtisa kot pri okrepitevi svoje industrije.

### 3. Komplementarne tehnologije, nujna podpora

Glede na vse te negotovosti bi bilo nespametno, če bi se pre naglili in kar prepovedali eno ali več tehničnih možnosti, ki bi se lahko kasneje izkazale za koristne; namesto tega bi bilo treba spodbujati inovacije in skušati poiskati dopolnilne elemente različnih tehnologij, ki se izkažejo za uspešne. Te prehodne tehnologije se lahko izkažejo za koristne z okoljskega vidika in zagotovijo komplementarne rešitve državam članicam, ki morajo upoštevati veliko gospodarsko, geografsko, socialno ali infrastrukturno raznolikost.

Za to je potrebna manjša sprememba cilja do leta 2035, da bi na eni strani ohranili močno sporočilo temu sektorju glede razogljirnjenja, obenem pa omogočili dovoljšen manevrski prostor za razvoj učinkovitih alternativnih tehnologij. Tako je na primer uvedena določba o vmesnem pregledu leta 2027, ko bo zakonodajalec lahko bolje presojal sedanje negotovosti ter tehnološki napredek in razvoj trga. Poleg tega je treba ustanoviti sklad za avtomobilsko industrijo, da se ji pomaga usposobiti in prekvalificirati delavce ter tako zagotoviti prihodnjo vzdržnost evropske predelovalne industrije, da bo uspešna in konkurenčna na svetovnem trgu.

Pripravljaev mnenja je prepričan, da bo Unija s temi priporočili uresničila svoje okoljske ambicije ter izpolnila svoje socialne in industrijske potrebe, da se bo razvilo bolj trajnostno in odpornejše evropsko gospodarstvo.

## PREDLOGI SPREMEMB

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

### Predlog spremembe 1

#### Predlog uredbe

#### Uvodna izjava 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016. Njegove pogodbenice so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni.

*Predlog spremembe*

(1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016. Njegove pogodbenice so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. **Pogodbenice**

*glasgowskega podnebnega dogovora so z njegovim sprejetjem novembra 2021 pripoznale, da bi močno zmanjšali tveganja in posledice podnebnih sprememb, če bi zvišanje globalne povprečne temperature ohranili pri 1,5 °C glede na predindustrijske ravni, ter se zavezale, da bodo do konca leta 2022 povečale svoje cilje do leta 2030, da bi pospešile podnebne ukrepe v tem ključnem desetletju in zapolnile vrzel med zavezami in ciljem 1,5 °C.*

## Predlog spremembe 2

### Predlog uredbe Uvodna izjava 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(3) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v EU do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, **v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov.** Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljanek pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

*Predlog spremembe*

(3) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v EU do leta 2050. **Da bi to dosegli, je treba zagotoviti skladnost med zakonodajnimi akti, ki se medsebojno prepletajo glede na medsektorsko naravo vprašanj, kot so infrastruktura za alternativna goriva, standardi CO<sub>2</sub> za avtomobile in kombinirana vozila, baterije, energija iz obnovljivih virov, raba zemljišč, sprememba rabe zemljišč in gozdarstvo, osmi okoljski akcijski program.** **Pomembno je, da to ne privede do razdrobljene zakonodaje, ki bi pošiljala nasprotujoče si signale in določala medsebojno nezdržljive cilje.** Zeleni dogovor namreč določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom **ter okrepiti strateško avtonomijo in vodilni položaj Unije v industriji v vseh ključnih sektorjih, hkrati pa spodbujati inovacije in kakovostna delovna mesta v Evropi.** Namen te strategije je tudi zavarovati, ohraniti in

poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljanek pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in **pred** njegovimi učinki, **ob upoštevanju nacionalnih in regionalnih posebnosti ter različnih socialnih posledic**. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da **bo** prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

### Predlog spremembe 3

#### Predlog uredbe Uvodna izjava 6

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(6) Vse gospodarske panoge naj bi prispevali k doseganju tega zmanjšanja emisij.

*Predlog spremembe*

(6) Vse gospodarske panoge naj bi prispevale k doseganju tega zmanjšanja emisij, **vključno s sektorjem cestnega prometa, edinim sektorjem v Uniji, v katerem se emisije od leta 1990 samo zvišujejo in ki ima velik ekološki odtis, saj povzroči 70 % vseh emisij Unije v prometu in več kot 27 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji. V zelenem dogovoru je postavljen ambiciozen cilj 90-odstotnega zmanjšanja emisij iz prometa, da bi do leta 2050 v Uniji dosegli ogljično nevtralnost.**

### Predlog spremembe 4

#### Predlog uredbe Uvodna izjava 7

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(7) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za doseg splošnega cilja

*Predlog spremembe*

(7) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za doseg splošnega cilja

Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov.

Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov, *kot tudi za zmanjšanje odvisnosti Unije od uvoženih fosilnih goriv, na primer da smo v letu 2018 porabili 227,5 milijarde EUR samo za uvoz nafte, saj je to še vedno prevladujoča oblika energije, ki jo uporabljajo avtomobili in kombinirana vozila (94 %). Medtem ko se poraba nafte postopno opušča, je bistveno, da se ne preide zgolj z ene odvisnosti na drugo. Za vzdržnost evropske industrije in okrepitev strateške avtonomije Unije je bistveno, da Komisija sodeluje z državami članicami in industrijskimi deležniki, da bi zavarovala dobavno verigo strateških surovin in redkih zemelj, potrebnih za nove brezogljicne in nizkoogljicne tehnologije.*

## **Predlog spremembe 5**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(7a) Ta uredba je skladna s prizadevanji Unije za zmanjšanje emisij iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v dolgoročnem cilju, da avtomobilska panoga postane brezemisijska. S postopnim povečevanjem števila brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil pa se bodo viri emisij preselili navzgor v avtomobilski verigi. Razviti je torej treba metodologije celotnega življenjskega cikla, ki bodo dopolnjevale pristop glede emisij iz izpušne cevi, zato da se zagotovi učinkovitost te zakonodaje pri zmanjševanju emisij na ravni Unije in spodbudi proizvodnja trajnostnih baterij, zlasti v smislu trajnosti, učinkovitosti, ponovne uporabe in recikliranja. Zato mora Komisija najpozneje do 31. decembra 2023 oblikovati usklajeno metodologijo, ki bi omogočila poročanje o celotnem deležu ogljika v življenjskem ciklu teh vozil (proizvodnja – uporaba –*

*razgradnja) in porabljeni energiji (pridobivanje/proizvodnja – prevoz – poraba ali „od vrtine do rezervoarja“) za celosten pregled in za to, da se dosledno uskladijo sredstva, ki se uporabljajo za doseganje podnebnih ciljev Unije. To uredbo bi bilo treba leta 2027 pregledati in to razširjeno obračunavanje ogljika vključiti kot nov kazalnik pri zmanjševanju emisij v panogi, ker bo najboljše odražal dejanski ogljični odtis osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.*

## **Predlog spremembe 6**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>25</sup> za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen scenarij za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, kjer je razogljichenje zahtevnejše.

*Predlog spremembe*

(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>25</sup> za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen scenarij za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. ***Obenem je izredno pomembno, da se z dopolnilno zakonodajo Unije, kot je direktiva (EU) 2018/2001<sup>25a</sup>, poskrbi za hitro uvedbo energije iz obnovljivih virov, da bi vozni park Unije v večji meri poganjala dodatna električna energija iz obnovljivih virov.*** Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, kjer je razogljichenje zahtevnejše. ***Pri digitalnem in zelenem prehodu bi bilo treba torej upoštevati tudi pomen socialne razsežnosti, da se zagotovi mobilnost za vse, vključno z vplivi obdavčitve energije na cenovno***



*dostopnost ter neposrednim in posrednim učinkom višjih cen energije na promet v različnih regijah Unije, in tudi z upoštevanjem posledic za industrijske panoge, da se zagotovi zaposlenost in konkurenčnost industrije.*

---

<sup>25</sup> Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

---

<sup>25</sup> Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

<sup>25a</sup> *Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).*

## Predlog spremembe 7

### Predlog uredbe Uvodna izjava 9

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijevih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotovili, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU **tudi** vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> **so** pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za **doseganje cilja** celotnega brezemisijskega voznega parka **so in ostajajo na voljo različne tehnologije**. Brezemisijevska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna

*Predlog spremembe*

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> bi morale spodbuditi povečan delež **neto brezemisijevih in nizkoemisijevih** vozil **in goriv**, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotovili, da se bodo inovacije, **mednarodna konkurenčnost in ravni zaposlenosti** v avtomobilski vrednostni verigi **v Evropi** lahko ohranile **in da bo mobilnost še naprej dostopna in cenovno ugodna za vse**. **Avtomobilska panoga v Uniji ostaja eden od stebrov gospodarstva, prispeva 7 % evropskega BDP, zagotavlja 4,6 milijona delovnih mest in še vedno vodi na področju tehnoloških inovacij, saj vsako leto vложи 60 milijard EUR v raziskave in razvoj. To industrijsko**

vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, imajo lahko še naprej vlogo pri prehodu.

***panogo je treba podpreti pri njenem okoljskem in digitalnem prehodu, saj se evropski proizvajalci zdaj spopadajo s tremi ovirami, in sicer s strožjimi okoljskimi predpisi, vse večjimi potrebami po naložbah v inovacije in vse ostrejšo mednarodno konkurenco.*** V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU ***še naprej*** vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> ***bi morali biti*** pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. ***Za dolgoročno prispevanje k cilju*** celotnega brezemisijskega voznega parka, ***na primer s pogonom na vodik, bi bilo treba uporabljati biogoriva in druga goriva iz obnovljivih virov, ki bi lahko kratkoročno in srednjeročno prispevala k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> v prometnem sektorju, obenem pa omogočila cenovno ugodnost, dostopnost, varnost in vključenost.*** Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila ***ali vozila na alternativna goriva***, imajo lahko še naprej ***določeno*** vlogo pri prehodu.

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 9 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9a) Čeprav imajo akumulatorska električna vozila velik potencial za razogljičenje voznega parka in je treba spodbujati njihovo uporabo, je treba upoštevati načelo tehnološke nevtralnosti, zato da bi jih uporabljali poleg drugih učinkovitih tehnologij. Pomembno je***

*poudariti, da nobena tehnologija ni popolnoma brez emisij niti brez vpliva na okolje, kar velja tudi za tovrstna vozila, upoštevati je namreč treba ogljični odtis baterije, naraščanje teže vozila, izvor električne energije, pridobivanje surovin. V zvezi s tem bi bilo treba oceniti in obravnavati tveganje težav pri dobavi, da bi zadostili evropskemu povpraševanju glede na vse večje mednarodno tekmovanje za vire, potrebne za proizvodnjo baterij, saj naj bi se proizvodnja do leta 2050 po napovedih povečala za dvajsetkrat. Poleg tega je treba upoštevati vplive na električna omrežja (v smislu razogljichenja, razpoložljivosti, zmogljivosti in standardizacije) ali na razvoj polnilne infrastrukture (vzpostavljanje omrežja glede na doseg vozil, velike potrebe po zasebnih in javnih naložbah).*

## Predlog spremembe 9

### Predlog uredbe Uvodna izjava 10

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(10) V zvezi s tem bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> tako za nove osebne avtomobile kot za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki **daje** močan znak za **pospešitev uvajanja** brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način.

*Predlog spremembe*

(10) V zvezi s tem bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> tako za nove osebne avtomobile kot za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki **bo omogočila spoštovanje načela tehnološke nevtralnosti, obenem pa bo dala** močan znak za **pospešeno uvajanje** brezemisijskih **in nizkoemisijskih** vozil na trg Unije, **da bodo postala cenovno sprejemljiva in dostopna vsem, za spodbujanje inovacij in povečanje evropske konkurenčnosti** v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način. **Načelo tehnološke nevtralnosti je bistveno za zagotavljanje raznovrstnosti rešitev, nadaljevanje inovacij in razvoja, vključno s prelomnimi tehnologijami, ter za omogočanje**

*prožnosti trga in raznolikosti družbenega vedenja. Tu je pomembno, da cestnega prometa ne omejimo na eno samo tehnologijo, temveč spodbujamo inovacije in dopolnjevanje med učinkovitimi alternativnimi tehnologijami, kot je kombinirana uporaba hibridnih vozil in nizkoogljičnih goriv, ne smemo pa tudi zamujati pri sprejemanju čistih tehnologij, ki bodo skladne s podnebnimi cilji Unije. Poleg tega bi bil popolnoma enoten pristop na evropski ravni neizvedljiv zaradi velike gospodarske, socialne, geografske in infrastrukturne raznolikosti znotraj držav članic in med njimi, medtem ko bi mešanica komplementarnih tehnologij omogočila, da vsaka regija uvede tiste rešitve za zmanjšanje emisij, ki so zanjo najustreznejše.*

## **Predlog spremembe 10**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(10a) Osnovni pogoj za razogljičenje mobilnosti v Uniji so tehnološke inovacije, zato bi jih bilo treba podpirati. Zaradi vse večje mednarodne konkurence bi si morale Unija in države članice še naprej prizadevati za preučevanje in razvoj pobud, ki spodbujajo sinergije v tem sektorju, kot je evropsko zavezništvo za baterije, ter podpirati javne in zasebne naložbe v evropske avtomobilske raziskave in inovacije. Namen vsega naštetega bi moral biti ohranjanje vodilnega tehnološkega položaja Evrope v tem sektorju, razvoj industrijske odličnosti v Uniji na področju tehnologij prihodnosti ter zagotavljanje dolgoročne vzdržnosti in konkurenčnosti njene industrijske baze.*

## **Predlog spremembe 11**

## Predlog uredbe Uvodna izjava 11

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO<sub>2</sub> mora spremljati evropska strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo širitev proizvodnje brezemisijskih vozil *in* s tem povezanih tehnologij, pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti. **Po potrebi** bi bilo treba na ravni EU in držav članic **preučiti** finančno podporo za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči. Spremenjena pravila o energetske in okoljski državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljčiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije.

## Predlog spremembe 12

### Predlog uredbe Uvodna izjava 12

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(12) Nova posodobljena industrijska strategija<sup>26</sup> predvideva soustvarjanje zelenih in digitalnih scenarijev za prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi,

*Predlog spremembe*

(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO<sub>2</sub> mora spremljati evropska strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo širitev proizvodnje brezemisijskih *in nizkoemisijskih* vozil *ter* s tem povezanih tehnologij, pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti, **zlasti med malimi in srednjimi podjetji**. **Zato** bi bilo treba na ravni EU in držav članic **povečati** finančno podporo za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, mehanizma za okrevanje in odpornost, **Socialnega sklada za podnebje** ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči. Spremenjena pravila o energetske in okoljski državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljčiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije. **Ta finančna podpora bi morala biti pogojena s tem, da podjetja, ki jo prejmejo, ohranijo delovna mesta.**

*Predlog spremembe*

(12) Nova posodobljena industrijska strategija predvideva<sup>26</sup> soustvarjanje zelenih in digitalnih scenarijev za prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi,

socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru je treba razviti scenarij za prehod, da bo ekosistem mobilnosti **spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige**. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti **MSP** v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa bi moral temeljiti na programu znanj in spretnosti za Evropo s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za mobilizacijo zasebnega sektorja in drugih deležnikov, da se dodatno usposobi in preusposobi evropska delovna sila v skladu z zelenim in digitalnim prehodom. V scenariju je treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijских vozil. Napredek, dosežen pri tem celovitem scenariju prehoda za ekosistem mobilnosti, je treba spremljati vsaki dve leti kot del poročila o napredku, ki ga bo predložila Komisija in med drugim analizirala napredek pri uvajanju brezemisijских vozil, razvoj njihovih cen, uvedbo alternativnih goriv in postavitve infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo, dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti. Poročilo o napredku bo temeljilo tudi na **dvoletnih** poročilih o napredku, ki jih države članice predložijo v skladu z uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se morala pri pripravi poročila o napredku, tudi pri rezultatih socialnega dialoga, posvetovati s socialnimi partnerji. Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot **je** proizvodnja električnega goriva z zajemanjem iz zraka, bi lahko, če bi se nadalje razvijale, ponudile možnosti za cenovno ugodno podnebno nevtralno mobilnost. Zato bi morala Komisija v

socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru je treba razviti scenarij za prehod, da bo **prehod avtomobilske vrednostne verige spremljal tudi** ekosistem mobilnosti, **hkrati pa se bo podpiralo najbolj prizadete regije in skupnosti, da bi se odpravila vrzel med razvitimi in manj razvitimi gospodarstvi v Uniji**. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti **malim in srednjim podjetjem** v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa bi moral temeljiti na programu znanj in spretnosti za Evropo s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za mobilizacijo zasebnega sektorja in drugih deležnikov, da se dodatno usposobi in preusposobi evropska delovna sila v skladu z zelenim in digitalnim prehodom. V scenariju je treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti **nizkoemisijских in** brezemisijских vozil. **Vsi, zlasti pa državljani, ki živijo na podeželskih, oddaljenih in otoških območjih, kjer ni dostopa do kakovostnega javnega prevoza ali drugih rešitev za mobilnost oziroma je dostop zelo omejen, bi morali imeti še naprej dostop do cenovno ugodne individualne mobilnosti**. Napredek, dosežen pri tem celovitem scenariju prehoda za ekosistem mobilnosti, je treba spremljati vsaki dve leti kot del poročila o napredku, ki ga bo predložila Komisija in med drugim analizirala napredek pri uvajanju **nizkoemisijских in** brezemisijских vozil, razvoj njihovih cen, uvedbo alternativnih goriv in postavitve infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo, dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti. Poročilo o napredku bo temeljilo tudi na **letnih**

svojem poročilu o napredku še naprej spremljati napredek na področju inovacij v panogi.

poročilih o napredku, ki jih države članice predložijo v skladu z uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se morala pri pripravi poročila o napredku, tudi pri rezultatih socialnega dialoga, posvetovati s socialnimi partnerji. Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot **so napredna biogoriva in** proizvodnja električnega goriva z zajemanjem iz zraka, bi lahko, če bi se nadalje razvijale, ponudile možnosti za cenovno ugodno podnebno nevtralno mobilnost. Zato bi morala Komisija v svojem poročilu o napredku še naprej spremljati napredek na področju inovacij v panogi.

---

<sup>26</sup> Sporočilo Komisije – Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 *final* z dne 5. maja 2021.

---

<sup>26</sup> Sporočilo Komisije – Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021)0350 z dne 5. maja 2021.

## **Predlog spremembe 13**

### **Predlog uredbe**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(12a) Čepprav se ta uredba uporablja samo za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, jo je pomembno vključiti v širši akcijski načrt za razogljičenje obstoječega voznega parka v vsej Uniji, da bomo obvarovali okolje in zdravje državljanov v vseh državah članicah Zaradi počasne obnove voznega parka bodo sedanja vozila še dolgo ostala dejavnik, ki bo zmanjševal okoljsko učinkovitost. Poleg tega sedanji srednje- in vzhodnoevropski trg rabljenih vozil, ki onesnažujejo okolje, pomeni tveganje, da se bo onesnaževanje preneslo v gospodarsko manj razvite regije Unije. Doseganje ambicioznih podnebnih ciljev za leto 2050 bi moralo biti povezano s pravico vseh državljanov Unije do**

*čistejšega zraka. Za pospešitev zmanjševanja emisij iz obstoječega voznega parka je izjemno pomembno, da Komisija nemudoma predlaga zakonodajne ukrepe za oblikovanje okvira, ki bo spodbujal naknadno opremljanje vozil in uporabo že razpoložljivih tehnologij za zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub>, kot so nizkoogljična goriva ali energijsko manj potratni žarometi, zato da se pospeši modalna preusmeritev tovornega in potniškega prometa ter spodbudijo okolju prijaznejše navade v prometu, na primer souporaba avtomobilov, „mehka mobilnost“ in mestni javni prevoz, in da se začne reševati morebitno tveganje selitve virov v avtomobilski panogi Unije.*

#### **Predlog spremembe 14**

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

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(13) *Te cilje za celotni vozni park EU je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v Direktivi 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>27</sup>.*

*Predlog spremembe*

(13) *Izboljšani potrošniški dostop do primerne infrastrukture za polnjenje električnih vozil in oskrbo z alternativnimi gorivi je osnovni pogoj za razvoj trga brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, s tem pa tudi za uspešnost te uredbe. Cilje za celotni vozni park EU bi bilo treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, česar doslej v Uniji nismo izvajali v zadostni meri. Zato bi morali to uredbo spremljati ambiciozni obvezni cilji za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v vseh državah članicah ter ambiciozni cilji za vzpostavitev zasebnih polnilnih mest, kot so določeni v Direktivi 2014/94/EU<sup>27</sup> in Direktivi 2010/31/EU, v zvezi s tem pa bi morale vsako povečanje ciljev glede zmanjšanja emisij, določenih v tej uredbi, vključno z vmesnimi cilji, potekati vzporedno s povečanjem ciljev uvajanja. Infrastrukturo za polnjenje je treba*



*postaviti tam, kjer ljudje živijo, delajo in opravljajo svoje vsakodnevne dejavnosti. Zelo pomembno je, da pri tem ne zaostane nobena regija ali ozemlje Unije in da se pri postavljanju infrastrukture za alternativna goriva ustrezno obravnavajo regionalne razlike, zlasti v manj razvitih regijah ali regijah s posebnimi potrebami in okoliščinami, kot so podeželska, redko poseljena, odročna in najbolj oddaljena ter otoška in gorska območja. Države članice bi morale dobiti zadostno podporo in pomoč za doseg tega cilja zaradi velikih potreb po naložbah v desetletju, ko se bodo povečale njihove izgube in prenosi prihodkov od davkov na druga goriva. Zato je tu pomembno poudariti, da je vprašanje polnjenja neločljivo povezano z dosegom vozil in da večji ko je doseg, manj pogosta oskrba je potrebna, zaradi česar bi morala Komisija pri uvajanju infrastrukture upoštevati tehnološki razvoj, zlasti v zvezi z dometom baterij. Cestni promet zajema precejšen delež končne porabe energije v Uniji. Direktiva (EU) .../... [prenovljena direktiva o energijski učinkovitosti] določa načelo energetske učinkovitosti na prvem mestu kot vodilno načelo, ki bi ga bilo treba na vseh ravneh upoštevati v vseh sektorjih, tudi tistih, ki ne spadajo v energetske sistem. Načelo energetske učinkovitosti na prvem mestu bi bilo treba torej upoštevati tako pri sprejemanju odločitev o politikah kot pri načrtovanju in naložbah, povezanih z vzpostavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva, tudi v zvezi z učinkovito rabo energije od vrtine do kolesa pri različnih brezemisijah tehnologijah.*

---

<sup>27</sup> Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

---

<sup>27</sup> Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

## **Predlog spremembe 15**

## Predlog uredbe Uvodna izjava 14

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(14) **Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti**, da **bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali** prehod na brezemisijška vozila, zato je primerno, da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v **petletnih korakih**.

*Predlog spremembe*

(14) **Proizvajalcem, zlasti malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi, bi bilo treba zagotoviti zadostno prožnost pri prilagajanju voznega parka glede na to, da so osebni avtomobili proizvedeni in zasnovani v vsaj petletnih ciklih, lahka gospodarska vozila pa še daljših, zato da bi lahko stroškovno učinkovito izvedli** prehod na brezemisijška in nizkoemisijška vozila. Zato je primerno, da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v **korakih. Da bi zagotovili učinkovitost te uredbe ob upoštevanju razvoja na trgu, tehnološkega napredka in cilja Unije o zmanjšanju emisij, bi jo bilo treba leta 2027 pregledati.**

## Predlog spremembe 16

### Predlog uredbe Uvodna izjava 17

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(17) Prizadevanja za zmanjšanje emisij, potrebna za doseg ciljev za celotni vozni park EU, so porazdeljena med proizvajalce z uporabo krivulje mejnih vrednosti, ki temelji na povprečni masi voznega parka EU novih vozil, in novega voznega parka proizvajalca. **Čeprav je primerno ohraniti ta mehanizem**, se je treba **izogniti** temu, da bi cilj specifičnih emisij zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU za proizvajalca postal negativen. Zato je treba pojasniti, da je treba ob takšnem rezultatu cilj emisij določiti na 0 g CO<sub>2</sub>/km.

*Predlog spremembe*

(17) Prizadevanja za zmanjšanje emisij, potrebna za doseg ciljev za celotni vozni park EU, so porazdeljena med proizvajalce z uporabo krivulje mejnih vrednosti, ki temelji na povprečni masi voznega parka EU novih vozil, in novega voznega parka proizvajalca. **Izogniti** se je treba temu, da bi cilj specifičnih emisij zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU za proizvajalca postal negativen. Zato je treba pojasniti, da je treba ob takšnem rezultatu cilj emisij določiti na 0 g CO<sub>2</sub>/km. **Za osebna vozila je treba pri izračunu cilja specifičnih emisij za posameznega proizvajalca do leta 2025 ohraniti parameter uporabnosti, ki temelji na masi. Kot možnost zmanjšanja emisij je bila uporabljena tudi vse večja masa**

*avtomobilov, saj je proizvajalcem omogočala, da si zastavijo manj ambiciozne cilje, čeprav lahko zmanjšanje dimenzij in mase vozil prineseta znatne koristi v smislu energijske učinkovitosti, učinkovite rabe mestnega prostora, varnosti v cestnem prometu in zdravja ljudi. V zvezi s tem bi morala Komisija pripraviti predloge, ki bi spodbujali k zmanjšanju mase, tudi pri brezemisijskih in nizkoemisijskih vozilih, da bi podprla proizvodnjo vozil, ki bi bila gospodarnejša s surovinami.*

## **Predlog spremembe 17**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 21**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(21) Zaradi povečanja globalnih ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in v izogib možnim učinkom izkrivljanja trga, bi bilo treba zahteve po zmanjšanju uskladiti za vse proizvajalce, prisotne na trgu Unije, razen za tiste proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih vozil, registriranih v koledarskem letu. Možnost, da se proizvajalcem, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 osebnih avtomobilov ali 1 000 do 22 000 lahkih gospodarskih vozil, na novo registriranih v koledarskem letu, odobri odstopanje od njihovih ciljev specifičnih emisij, bi posledično morala prenehati veljati od leta 2030 dalje.

*Predlog spremembe*

(21) Zaradi povečanja globalnih ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in v izogib možnim učinkom izkrivljanja trga bi bilo treba zahteve po zmanjšanju uskladiti za vse proizvajalce, prisotne na trgu Unije, razen za tiste proizvajalce, ki so odgovorni za manj kot 1 000 novih vozil, registriranih v koledarskem letu. Možnost, da se proizvajalcem, ki so odgovorni za 1 000 do 10 000 osebnih avtomobilov ali 1 000 do 22 000 lahkih gospodarskih vozil, na novo registriranih v koledarskem letu, odobri odstopanje od njihovih ciljev specifičnih emisij, bi posledično morala prenehati veljati od leta 2030 dalje. ***Da se zagotovi pravičen prehod, bi se smelo to odstopanje uporabljati le za proizvajalce posebnih vozil z družbeno koristno funkcijo, kot so intervencijska, gasilska in reševalna vozila, ne pa za proizvajalce najbolj luksuznih avtomobilov.***

## **Predlog spremembe 18**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 23**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(23) Napredek, dosežen v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, je treba **pregledati** leta **2026**. Pri **tem** pregledu je treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava **dvoletno** poročilo.

**Predlog spremembe 19**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 24**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(24) ***Možnost dodelitve prihodkov od premij za presežne emisije v poseben sklad ali ustrezen program je bila ocenjena v skladu s členom 15(5) Uredbe (EU) 2019/631, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, čeprav avtomobilska panoga pri prehodu ne bi imela neposrednih koristi. Zato bi morali prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/631.***

*Predlog spremembe*

(23) Napredek, dosežen v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, je treba leta **2027 pregledati**. Pri pregledu je treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava **letno** poročilo.

*Predlog spremembe*

(24) ***Prehod na brezemisijška vozila bo v avtomobilski panogi strukturno povzročil velike izgube delovnih mest, tako pri proizvajalcih in njihovih dobaviteljih sestavnih delov in materialov kot pri izvajalcih pomožnih storitev vzdrževanja in popravil. Da bi ta prehod ublažili in v končni fazi obvladali, bi morali torej pri prizadevanjih za razogljičenje cestnega prometa upoštevati tudi pričakovane znatne socialne posledice tega procesa. Zneske premij za presežne emisije bi bilo treba šteti za namenske prejemke, ki se dodelijo v proračunsko vrstico Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilski panogi“, da se zagotovi pravičen prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo in podprejo ukrepi za usposabljanje, preusposabljanje, izpopolnjevanje in dokvalifikacijo prizadetih delavcev, zlasti v malih in srednjih podjetjih. Ta proračunska vrstica bi se morala financirati iz splošnega proračuna Unije in iz prihodkov od premij za presežne emisije.***

## Predlog spremembe 20

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – točka -a (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 3 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(-a) vstavi se naslednji odstavek 3a:*

**„3a. Komisija to uredbo do 31. decembra 2027 pregleda in po potrebi pripravi predlog za njeno dopolnitev z dodatnimi ukrepi, da se poleg emisij iz izpušne cevi, vključi tudi skupni delež ogljika na vozilo in porabljeno gorivo, in sicer na podlagi metodologij iz člena 7(10) in člena 12(3a), s čimer se zagotovi, da bodo emisije iz tega sektorja v skladu s ciljem Unije glede ogljične nevtralnosti.“**

## Predlog spremembe 21

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – točka b

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 5a – točka a

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **100**-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.1.3;

(a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **90**-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.1.3;

## Predlog spremembe 22

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – točka b

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 5a – točka b

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(b) za povprečne emisije iz novih

(b) za povprečne emisije iz novih

lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **100**-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del B, točka 6.1.3.;

lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **90**-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del B, točka 6.1.3.

### **Predlog spremembe 23**

#### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – točka c**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 6

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**(c) v odstavku 6 se besedilo „od 1. januarja 2025“ nadomesti z besedilom „od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029,“;**

*Predlog spremembe*

**(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:**

**„6. V skladu s točko 6.3 dela A Priloge I oziroma točko 6.3 dela B Priloge I za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 velja referenčna vrednost, enaka 20-odstotnemu deležu voznega parka novih osebnih avtomobilov oziroma novih lahkih gospodarskih vozil.“**

### **Predlog spremembe 24**

#### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka b a (novo)**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 3 – odstavek 1 – točka 1 – točka n a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(ba) doda se naslednja točka:**

**„(na) „priključni hibrid“ pomeni vozilo, ki ga poganja kombinacija električnega motorja s polnilnim akumulatorjem in motorja z notranjim zgorevanjem, ki lahko obratujeta skupaj ali ločeno.“**

### **Predlog spremembe 25**

## **Predlog uredbe**

### **Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka b b (novo)**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 3 – odstavek 1 – točka n b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(bb) dodajo se naslednje točke:*

*„(nb) „pogonska biogoriva“ pomeni pogonska biogoriva, kakor so opredeljena v členu 2, točka 33, Direktive (EU) 2018/2001;*

*(nc) „napredna pogonska biogoriva“ pomeni napredna pogonska biogoriva, kakor so opredeljena v členu 2, točka 34, Direktive (UE) 2018/2001;*

*(nd) „goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora“ pomeni obnovljiva goriva nebiološkega izvora, kakor so opredeljena v členu 2, točka 36, Direktive (UE) 2018/2001;“*

## **Predlog spremembe 26**

## **Predlog uredbe**

### **Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 – točka a a (novo)**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 7 – odstavek 10

*Veljavno besedilo*

*Predlog spremembe*

10. Komisija najpozneje do **leta 2023 preuči možnost, da bi razvili** skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO<sub>2</sub> v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. **Komisija ugotovitve** posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi.

*(aa) odstavek 10 se nadomesti z naslednjim:*

*„10. Komisija najpozneje do 31. decembra 2023 oblikuje skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO<sub>2</sub> v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Metodologijo posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi.“*

(32019R0631)

## Predlog spremembe 27

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 – točka a b (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 7 – odstavek 10 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(ab) vstavi se naslednji odstavek 10a:*

*„10a. Od 1. januarja 2024 lahko proizvajalci pristojnim organom iz odstavka 6 in državi članici prostovoljno predložijo podatke o emisijah CO<sub>2</sub> v življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, danih na trg EU, iz odstavka 10, ki jih nato sporočijo Komisiji v skladu z odstavkom 2. Od 1. januarja 2028 so ti podatki vključeni v informacije, navedene v prilogah II in III, del B.“*

## Predlog spremembe 28

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 a (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 8 – odstavek 4

*Veljavno besedilo*

*Predlog spremembe*

*4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.*

*(5a) v členu 8 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:*

*„4. Zneske premij za presežne emisije je treba šteti za namenske prejemke, ki se dodelijo v proračunsko vrstico Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilski panogi“, da se zagotovi pravičen prehod na podnebno nevtrarno gospodarstvo, zlasti za ublažitev morebitnih negativnih posledic prehoda v avtomobilskem sektorju na zaposlovanje v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki jih prehod najbolj prizadene. Ta vrstica financira predvsem*



*usposabljanje, prekvalifikacijo, izpopolnjevanje in dokvalifikacijo delavcev v avtomobilskem sektorju – tako pri proizvajalcih avtomobilov, njihovih dobaviteljih sestavnih delov kot tudi pri izvajalcih pomožnih storitev vzdrževanja in popravil, zlasti pa pri malih in srednjih podjetjih.*

*Posebna proračunska vrstica Socialnega sklada za podnebje podpira cilj glede naložb za delovna mesta in rast v vseh državah članicah. Zagotavlja podporo državam članicam pri financiranju ukrepov in naložb za odziv na gospodarske in socialne posledice prehoda, zlasti v zvezi s preusposabljanjem in izgubami delovnih mest, ki se pričakujejo v avtomobilski panogi, tudi v malih in srednjih podjetjih.*

*Temu dodeljena sredstva prihajajo iz proračuna Unije in premij za presežne emisije, kot so opredeljene v členu 8 te uredbe. Podpirajo naslednje dejavnosti: preusposabljanje delavcev; pomoč iskalcem zaposlitve pri iskanju zaposlitve in dejavnem vključevanju; naložbe v preobrazbo evropske industrijske strukture.“*

(32019R0631)

## **Predlog spremembe 29**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – odstavek 1 – točka 6**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 10 – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*„Lahko se **odobri** odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta 2029, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;*

*Predlog spremembe*

*„**Odobri** se lahko odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta 2029, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.*

***Proizvajalec posebnih vozil z družbeno koristno funkcijo, kot so intervencijska,***

*gasilska in reševalna vozila, lahko zaprosi za odstopanje. Odstopanja ni mogoče odobriti proizvajalcem motornih vozil, ki spadajo v segment F, segment S in segment SUV v klasifikacijski shemi Evropske komisije (Euro Car Segment).“;*

## **Predlog spremembe 30**

### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 a (novo)**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 11 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(6a) vstavi se naslednji člen:**

**„Člen 11a**

**Okoljsko primerna zasnova**

***Za zagotovitev, da bo prehod na brezemisijско mobilnost v celoti prispeval k ciljem Unije glede energijske učinkovitosti in krožnega gospodarstva, Komisija do 31. decembra 2023 po potrebi pripravi predloge o minimalnih zahtevah glede okoljsko primerne zasnove za vse nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, vključno z zahtevami glede energijske učinkovitosti, vgrajenih emisij, trajnosti in popravljivosti bistvenih delov, kot so luči, elektronske komponente in akumulatorji, ter z minimalnimi zahtevami glede predelave kovin, plastike in kritičnih surovin, pri tem pa upošteva načela, ki veljajo za druge proizvode, povezane z energijo, iz Direktive 2009/125/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1a</sup>.***

---

<sup>1a</sup> ***Direktiva 2009/125/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o vzpostavitvi okvira za določanje zahtev za okoljsko primerno zasnovo izdelkov, povezanih z energijo (UL L 285, 31.10.2009, str. 10).“***

## Predlog spremembe 31

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 b (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 12 – odstavek 3 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(6b) v členu 12 se vstavi naslednji odstavek 3a:*

*„3a. Komisija najpozneje do 31. decembra 2023 oblikuje skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO<sub>2</sub> od goriv in energije, ki jih vozila na trgu Unije porabijo v celotnem življenjskem ciklu, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah.*

*Tu je zajeta tudi metodologija za merjenje in primerjavo učinkovitosti brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na podlagi količine elektrike, ki jo potrebujejo, da prevozijo sto kilometrov. Pri tem se zlasti upošteva, kako porabljena elektrika vpliva na količino virov, ki jih potrebujejo baterije za notranje shranjevanje energije v teh vozilih ali za pridobivanje alternativnih goriv za ta vozila.*

*Komisija oceni, kako se podatki o porabi goriva in energije iz odstavka 1 uporabljajo za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem. Na podlagi teh podatkov v skladu s členom 17 sprejme delegirane akte za prilagoditev faktorjev porabe, ki se uporabljajo za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem, in tako zagotovi, da bodo emisije teh vozil od leta 2025 odražale dejansko vožnjo.“*

## Predlog spremembe 32

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7 a (novo)

Uredba (EU) 2019/631  
Člen 14 – odstavek 1 – točka c

*Veljavno besedilo*

(c) do 31. oktobra 2022 se okvirna vrednost  $TM_0$  za leto 2025 določi kot povprečna preskusna masa vseh novih **osebni avtomobilov oziroma novih** lahkih gospodarskih vozil, registriranih v letu 2021;

*Predlog spremembe*

**(7a) v členu 14(1) se točka (c) nadomesti z naslednjim:**

„(c) do 31. oktobra 2022 se okvirna vrednost  $TM_0$  za leto 2025 določi kot povprečna preskusna masa vseh novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v letu 2021;“

(32019R0631)

### **Predlog spremembe 33**

#### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 7 b (novo)**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 – odstavek 1 – točka d

*Veljavno besedilo*

(d) do 31. oktobra 2024 in vsako drugo leto po tem se vrednost  $TM_0$  v točki 6.2 **delov A in B** Priloge I prilagodi povprečni preskusni masi vseh **novih osebni avtomobilov oziroma** novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v preteklih dveh koledarskih letih, začenši z letoma 2022 in 2023. Nove ustrezne vrednosti  $TM_0$  se uporabljajo od 1. januarja koledarskega leta, ki sledi letu prilagoditve.

*Predlog spremembe*

**(7b) v členu 14(1) se točka (d) nadomesti z naslednjim:**

„(d) do 31. oktobra 2024 in vsako drugo leto po tem se vrednost  $TM_0$  v točki 6.2 **dela B** Priloge I prilagodi povprečni preskusni masi vseh novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v preteklih dveh koledarskih letih, začenši z letoma 2022 in 2023. Nove ustrezne vrednosti  $TM_0$  se uporabljajo od 1. januarja koledarskega leta, ki sledi letu prilagoditve.“

(32019R0631)

### **Predlog spremembe 34**

#### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 9**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Do 31. decembra 2025 in nato **vsaki dve leti** Komisija poroča o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in ocenjuje potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

**Predlog spremembe 35**

**Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 9**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, napredek pri doseganju ciljev za postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot **to** zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti, **učinek na potrošnike, napredek v socialnem dialogu in vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost.**

*Predlog spremembe*

Do 31. decembra 2025 in nato **vsako leto** Komisija poroča o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in ocenjuje potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

*Predlog spremembe*

V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje:

(a) uvajanje **in stroške** brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil;

(b) **prehod z emisij, ki temeljijo izključno na izpušnih plinih, na celostni pristop k emisijam, ki temelji na analizi življenjskega cikla, na podlagi metodologij iz členov 7(10) in 12(3a), pri čemer se upoštevajo tudi toplogrednoplinska intenzivnost pri pridobivanju mineralov,**

*proizvodnji in koncu življenjske dobe ter mešanica energijskih virov v posamezni državi članici obtoka;*

*(c) prag CO<sub>2</sub>, ki se uporablja za opredelitev, kaj je vozilo z nizkimi emisijami, in po potrebi za njegovo revizijo;*

*(d) napredek pri doseganju ciljev za postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva;*

*(e) potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti;*

*(f) vpliv na cilje držav članic glede toplogrednih plinov in kakovosti zraka, letne nakup novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil ter rabljenih vozil;*

*(g) napredek in vpliv na regionalni ravni (NUTS II);*

*(h) učinek na potrošnike, zlasti tiste z nizkimi dohodki, in razvoj prometne revščine v vsaki državi članici, kot je opredeljeno v Uredbi (EU).../... [uredba o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje];*

*(i) napredek v socialnem dialogu ter vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na cenovno dostopno podnebno nevtralno cestno mobilnost;*

*(j) napredek pri uvajanju dodatne zmogljivosti za električno energijo iz obnovljivih virov, sorazmerne z rastjo prodaje brezemisijskih vozil, zato da se zagotovi, da se emisije ne bodo zgolj premestile.*

**Predlog spremembe 36**

**Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 a (novo)**

Uredba (EU) 2019/631  
Člen 14 b (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(9a) vstavi se naslednji člen 14b:**

**„Člen 14b**

**Države članice v skladu s členom 3(1), točka (b), Direktive (EU) .../... [prenovljena direktiva o energijski učinkovitosti] pri sprejemanju odločitev o politikah, načrtovanju in naložbah, povezanih z vzpostavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva, tudi v zvezi z učinkovito rabo energije od vira do kolesa pri različnih brezemisijskih tehnologijah, upoštevajo načelo „energijska učinkovitost na prvem mestu“.**

### **Predlog spremembe 37**

#### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka a**  
Uredba (EU) 2019/631  
Člen 15 – odstavek 1 – pododstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Komisija leta **2028** na podlagi **dveh** letnih poročanj pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Komisija leta **2027** na podlagi letnih poročanj pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

### **Predlog spremembe 38**

#### **Predlog uredbe**

**Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka a**  
Uredba (EU) 2019/631  
Člen 15 – odstavek 1 – pododstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Poročilo **po potrebi** spremlja predlog za

Poročilo spremlja predlog za spremembo te uredbe, **v njem pa je opredeljena jasna pot**

spremembo te uredbe.

*do nadaljnega zmanjšanja emisij z uvedbo ciljev za celotni vozni park EU v segmentu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil od leta 2035 dalje, morda celo z vključitvijo priključnih hibridov v cilje voznega parka, in sicer na podlagi metodologije ocen življenjskega cikla, ki jo bo Komisija razvila najpozneje do 31. decembra 2023.*

## Predlog spremembe 39

### Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka a a (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavek 2

*Veljavno besedilo*

2. V poročilu iz odstavka 1 Komisija med drugim obravnava dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva ali energije, določenih na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007; uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije, zlasti lahkih gospodarskih vozil; postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>20</sup>, vključno z njenim financiranjem; potencialni prispevek uporabe sintetičnih in naprednih alternativnih goriv, proizvedenih iz obnovljivih virov energije, k zmanjšanju emisij; dejansko ugotovljeno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> na ravni obstoječega voznega parka; delovanje mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila; morebitne učinke prehodnega ukrepa iz Priloge I, del A, točka 6.3; učinek te uredbe na potrošnike, zlasti na tiste z nizkimi in srednjimi dohodki; pa tudi vidike dodatnega ekonomske vzdržnega in socialno pravičnega prehoda na čisto, konkurenčno in cenovno dostopno mobilnost v Uniji.

*Predlog spremembe*

*(aa) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:*

„2. V poročilu iz odstavka 1 Komisija med drugim obravnava dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva ali energije, določenih na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007; uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije, zlasti lahkih gospodarskih vozil; postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta **o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva**<sup>20</sup>, vključno z njenim financiranjem; **izvajanje Direktive 2010/31/EU o energetske učinkovitosti stavb in njen predvideni pregled**; potencialni prispevek uporabe sintetičnih in naprednih alternativnih goriv, proizvedenih iz obnovljivih virov energije, k zmanjšanju emisij; dejansko ugotovljeno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> na ravni obstoječega voznega parka; delovanje mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila; morebitne učinke prehodnega ukrepa iz Priloge I, del A, točka 6.3; učinek te uredbe na potrošnike, zlasti na tiste z nizkimi in srednjimi



dohodki; pa tudi vidike dodatnega ekonomsko vzdržnega in socialno pravičnega prehoda na čisto, konkurenčno in cenovno dostopno mobilnost v Uniji.“

---

<sup>20</sup> Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

---

<sup>20</sup> Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

(32019R0631)

## **Predlog spremembe 40**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka b**

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavki 2 do 5

*Veljavno besedilo*

(b) odstavki 2 do 5 se črtajo;

*Predlog spremembe*

(b) odstavki 3 do 5 se črtajo

(32019R0631)

## **Predlog spremembe 41**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga I – odstavek 1 – točka 1 – točka d a (novo)**

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del A – točka 6.2.1

*Veljavno besedilo*

6.2.1. Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park  $EU_{2025} + a_{2025} (TM - TM_0)$ ,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park  $EU_{2025}$  vrednost, določena v skladu s točko 6.1.1;

*Predlog spremembe*

**(da) točka 6.2.1 se nadomesti z naslednjim:**

„6.2.1. Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2025 do 2029

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park  $EU_{2025}$ ,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park  $EU_{2025}$  vrednost, določena v skladu s točko 6.1.1.“

$a_{2025}$  je,

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$$

pri čemer je:

$a_{2021}$  naklon najbolj privilegajoče se premice, določene z uporabo metode linearnega prileganja najmanjših kvadratov za preskusno maso (neodvisna spremenljivka) in specifične emisije CO<sub>2</sub> (odvisna spremenljivka) vsakega novega osebnega avtomobila, registriranega v letu 2021;

vrednost povprečnih emisij<sub>2021</sub> povprečna vrednost specifičnih emisij CO<sub>2</sub> iz vseh novih osebnih avtomobilov proizvajalcev, registriranih v letu 2021, za katere je cilj specifičnih emisij izračunan v skladu s točko 4;

TM povprečna preskusna masa vseh novih osebnih avtomobilov proizvajalca, registriranih v zadevnem koledarskem letu v kilogramih (kg);

TM<sub>0</sub> vrednost v kilogramih (kg), določena v skladu s točko (d) člena 14(1).

(32019R0631)

## Predlog spremembe 42

### Predlog uredbe

#### Priloga I – odstavek 1 – točka 1 – točka f

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del A – točka 6.3.2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU<sub>2030</sub> +  $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$ ,

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU<sub>2030</sub> vrednost, določena v skladu s točko 6.1.2;

*Predlog spremembe*

6.3.2 Cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU<sub>2030</sub>

*a<sub>2030</sub>*

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

*pri čemer je:*

*a<sub>2021</sub> vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1*

*povprečne emisije<sub>2021</sub> vrednost, opredeljena v točki 6.2.1;*

*TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1*

*TM<sub>0</sub> vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1*



## POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

<b>Naslov</b>	Sprememba Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 13.9.2021
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 13.9.2021
<b>Pripravljavec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Dominique Riquet 7.10.2021
<b>Obraznava v odboru</b>	26.1.2022
<b>Datum sprejetja</b>	20.4.2022
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+ :                    40 - :                    17 0 :                    19
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihajlova (Iskra Mihaylova), Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienäb, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Cvetelina Penkova (Tsvetelina Penkova), Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spiraki (Maria Spyraki), Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU  
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spiraki (Maria Spyraiki), Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihajlova (Iskra Mihaylova), Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Cvetelina Penkova (Tsvetelina Penkova), Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani