



SPREJETA BESEDILA

P8_TA(2018)0370

Standardi emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila *I**

Spremembe Evropskega parlamenta, sprejete 3. oktobra 2018, o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (prenovitev) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Redni zakonodajni postopek – prenovitev)

¹ Zadeva je bila v skladu s četrnim pododstavkom člena 59(4) Poslovnika vrnjena pristojnemu odboru v medinstitucionalna pogajanja (A8-0287/2018).

Sprememba 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) *V Evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami¹⁶ je postavljen jasen cilj: do sredine stoletja morajo biti emisije toplogrednih plinov v prometu najmanj 60 % nižje kot v letu 1990 in se morajo jasno približevati vrednosti nič. Emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito zmanjšati. Emisije iz konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem se bodo morale zmanjševati tudi po letu 2020. Do leta 2030 bo treba uvesti brezemisijska in nizkoemisijska vozila ter zanje pridobiti znatni tržni delež.*

Sprememba 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(3) *Promet je edini pomemben sektor v Uniji, v katerem emisije toplogrednih plinov še vedno naraščajo. Da bi izpolnili zaveze Unije, sprejete na 21. zasedanju Konference pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), ki je potekalo leta 2015 v Parizu, je treba pospešiti razogljičenje v celotnem prometnem sektorju, emisije toplogrednih plinov iz tega sektorja pa bi se morale do sredine stoletja vztrajno zmanjševati do vrednosti nič. Tudi emisije onesnaževal zraka v prometu, ki zelo škodijo našemu zdravju in okolju, je treba nemudoma izrazito zmanjšati. Emisije iz konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem se bodo morale zmanjševati tudi po letu 2020. Do leta 2030 bo treba uvesti brezemisijska in nizkoemisijska vozila ter zanje pridobiti znatni tržni delež.*

Sprememba

(4a) *Razvoj strategij na področju raziskav, ponudbe, predelave in proizvodnje za razvoj izdelave lahkih komponent je ključnega pomena za napredek v prehodu na nizkoogljičnost v avtomobilskem sektorju. Čedalje več je raziskav o surovinah z naravnimi vlakni in njihovih sestavinah kot del širše, vedno večje vloge biogospodarstva, ki lahko proizvede izdelke, ki so obnovljivi, trajnostni in jih je mogoče reciklirati. Pri tem razvoju je treba upoštevati omejitve*

glede naravnih virov, razpoložljivost zemljišč in s tem tudi potrebo po trajnostnih rešitvah ob koncu življenjske dobe.

Sprememba 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(4b) Družbeno sprejemljiv in pravičen prehod na brezemisijsko mobilnost do sredine stoletja zahteva spremembe celotne avtomobilske vrednostne verige, pri čemer se upoštevajo možni škodljivi učinki za državljane in regije v vseh državah članicah. Pomembno je upoštevati socialne učinke prehoda in proaktivno obravnavati posledice za delovna mesta. Zato je bistvenega pomena, da sedanje ukrepe spremljajo tudi ciljno usmerjeni programi na ravni Unije, nacionalni in regionalni ravni za preusposabljanje, dodatno izobraževanje in prerazporejanje delavcev, pa tudi pobude za izobraževanje in iskanje zaposlitve v prizadetih skupnostih in regijah, ki se izvajajo v tesnem dialogu s socialnimi partnerji in pristojnimi organi.

Sprememba 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(4c) Za uspešen prehod na brezemisijsko mobilnost je potreben skupni okvir politike za vozila, infrastrukturo, električna omrežja, trajnostno proizvodnjo baterijskih celic, oskrbo z njimi in njihovim recikliranjem s skupnim učinkom ekonomskih spodbud in spodbud za zaposlovanje v vsej Uniji, na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter

podporo okrepljenih instrumentov za financiranje Unije.

Sprememba 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(6) *Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami. Velik del emisij v teh sektorjih nastane v cestnem prometu, njegove emisije pa ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.*

Sprememba 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Pri oceni uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 v letu 2015 je bilo ugotovljeno, da sta bili navedeni uredbi relevantni, na splošno skladni ter da sta ustvarili znatne prihranke emisij, pri tem pa sta bili bolj stroškovno učinkoviti, kot je bilo sprva predvideno. Prav tako sta ustvarili znatno dodano vrednost za Unijo, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi.

Sprememba

(6) *Emisije v cestnem prometu ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990 in izničujejo učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.*

Sprememba

(9) Pri oceni uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 v letu 2015 je bilo ugotovljeno, da sta bili navedeni uredbi relevantni, na splošno skladni ter da sta ustvarili znatne prihranke emisij, pri tem pa sta bili bolj stroškovno učinkoviti, kot je bilo sprva predvideno. Prav tako sta ustvarili znatno dodano vrednost za Unijo, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi. *Iz ocene pa izhaja tudi sklep, da so bili dejanski prihranki CO₂ bistveno nižji od tistih, ki izhajajo iz preskusa učinkovitosti pri homologaciji, ter da je emisijska vrzel med homologacijskimi testi in dejanskimi vrednostmi močno spodkopala učinkovitost standardov vrednosti CO₂ ter*

zaupanje potrošnikov v možne prihranke goriva pri novih vozilih.

Sprememba 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(10a) Da bi zagotovili učinkovitost te uredbe, je treba emisije CO₂ zmanjšati pod pogoji pri normalnem delovanju in uporabi vozila. Zato je v to uredbo primerno vključiti strogo prepoved odklopnih naprav in pristojnim organom zagotoviti sredstva za zagotavljanje skladnosti s to prepovedjo.

Sprememba 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(12) Pomembno je, da določanje zahtev za zmanjševanje emisij CO₂ povsod v Uniji še naprej omogoča predvidljivost in varnost načrtovanja za proizvajalce vozil za njihov celotni vozni park novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v Uniji .

(12) Določanje zahtev za zmanjševanje emisij CO₂ povsod v Uniji še naprej omogoča predvidljivost in varnost načrtovanja za proizvajalce vozil za njihov celotni vozni park novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v Uniji.

Sprememba 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(12a) Pri oceni Direktive 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta^{1a}, ki jo je Komisija opravila leta 2016, se je pokazalo, da je treba dodatno pojasniti in poenostaviti zakonodajo, s čimer bi lahko povečali njen pomen, izvedljivost,

učinkovitost in skladnost. Namen Priporočila Komisije (EU) 2017/948^{1b} je spodbujati harmonizirano uporabo Direktive 1999/94/ES. Z boljše oblikovanimi in harmoniziranimi zahtevami Unije za označevanje vozil, s katerimi bi zagotovili, da bodo potrošniki dobili primerljive, zanesljive in uporabnikom prijazne informacije o prednostih nizkoogljčnih vozil, ki bi poleg informacij o emisijah CO₂ in porabi goriva vsebovale tudi podatke o onesnaževalih zraka in tekočih stroških, bi lahko podprli uporabo okolju prijaznih vozil z najbolj učinkovito porabo goriva v vsej Uniji. Zato bi morala Komisija Direktivo 1999/94/ES pregledati najkasneje do 31. decembra 2019 in predstaviti ustrezen zakonodajni predlog. Poleg tega bi lahko sektorju lahkih gospodarskih vozil, podobno kot za osebne avtomobile, prav tako koristila uvedba takšne oznake o ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO₂. Zato bi morala Komisija tudi analizirati te možnosti za navedeni sektor in po potrebi predlagati ustrezne zakonodajne predloge.

^{1a} Direktiva 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil (UL L 12, 18.1.2000, str. 16).

^{1b} Priporočilo Komisije (EU) 2017/948 z dne 31. maja 2017 o uporabi vrednosti porabe goriva in emisij CO₂, homologiranih in izmerjenih v skladu z globalno usklajenim preskusnim postopkom za lahka vozila, ko se informacije dajejo na voljo potrošnikom na podlagi Direktive 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 142, 2.6.2017, str. 100).

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) **Zato bi bilo treba** za leto 2025 in za leto 2030 določiti ravni zmanjšanja emisij za celotni vozni park Unije novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, ob upoštevanju časa obnove voznega parka in potrebe po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničevanju podnebnih in energetskega ciljev za leto 2030. Ta postopni pristop avtomobilsko industrijo tudi jasno in zgodaj opozarja, da ne sme odlašati z uvedbo energijsko učinkovitih tehnologij ter brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil na trg.

Sprememba 11

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Unija sicer spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v tem sektorju, vendar pa se konkurenca povečuje in svetovni avtomobilski sektor se hitro spreminja z novimi inovacijami v električnem pogonskem sistemu ter kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnostjo. Da bi ohranila svojo globalno konkurenčnost in dostop do trgov, potrebuje Unija regulativni okvir, vključno z **določeno spodbudo** na področju brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil, s katerim bi se ustvaril velik domači trg ter podpirali tehnološki razvoj in inovacije.

Sprememba

(13) **Za** leto 2025 in za leto 2030 **bi bilo treba** določiti ravni zmanjšanja emisij za celotni vozni park Unije novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, ob upoštevanju časa obnove voznega parka in potrebe po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničevanju podnebnih in energetskega ciljev **Unije** za leto 2030 **in pozneje**. Ta postopni pristop avtomobilsko industrijo tudi jasno in zgodaj opozarja, da ne sme odlašati z uvedbo energijsko učinkovitih tehnologij ter brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil na trg. **Da bi ohranili zagon za zmanjšanje emisij po letu 2030, bi se morala od 1. januarja 2031 uporabljati vsaj ista krivulja zmanjšanja emisij, da bi omogočili nadaljnjo dekarbonizacijo sektorja v skladu z zavezami iz Pariškega sporazuma.**

Sprememba

(14) Unija sicer spada med največje proizvajalce motornih vozil na svetu in je v vodilnem tehnološkem položaju v tem sektorju, vendar pa se konkurenca povečuje in svetovni avtomobilski sektor se hitro spreminja z novimi inovacijami v električnem pogonskem sistemu ter kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnostjo. **Če se bo industrija Unije pozno vključila v potrebni energetski prehod v prevoznem sektorju, bo tvegala, da izgubi svojo vodilno vlogo.** Da bi ohranila svojo globalno konkurenčnost in dostop do trgov, potrebuje Unija regulativni okvir, vključno s **posebnim mehanizmom politike** na področju brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil, s

katerim bi se ustvaril velik domači trg ter podpirali tehnološki razvoj in inovacije.

Sprememba 12

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(14a) Dolgoročnega cilja povsem brezogljicne mobilnosti Unije ne bo mogoče doseči brez tehnoloških inovacij in tehničnega napredka. V tem smislu in zaradi povečane mednarodne tehnološke konkurence si morajo Unija in države članice nujno še naprej prizadevati za preučevanje in razvoj pobud za krepitev možnih sinergij v sektorju po zgledu nedavno oblikovane evropske zveze za baterije („European Battery Alliance“) ter podpirati javne in zasebne naložbe v evropske raziskave in inovacije na področju avtomobilizma, da se ohrani tehnološko vodstvo Unije v tem sektorju in zagotovi vzdržnost njegovih industrijskih orodij, ki so učinkovita in konkurenčna na svetovnem trgu.

Sprememba 13

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(15) Uvesti bi bilo treba namenski mehanizem ***spodbud***, s katerim bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. Ta mehanizem olajšav bi bilo treba zasnovati tako, da bi se spodbujala uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije.

(15) Uvesti bi bilo treba namenski mehanizem ***politike***, s katerim bi zagotovili ***in pospešili*** nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. Ta mehanizem olajšav ***in obremenitev*** bi bilo treba zasnovati tako, da bi se spodbujala uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije ***in zagotovila varnost naložb za pravočasno in ustrezno uvajanje potrebne polnilne infrastrukture.***

Sprememba 14

Predlog uredbe Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(16) Določitev referenčne vrednosti za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v voznem parku EU in uvedba dobro zasnovanega mehanizma za prilagoditev cilja specifičnih emisij CO₂ za posameznega proizvajalca, ki temelji na deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvodjalčevem voznem parku, bi morali pomeniti odločno in prepričljivo sporočilo, da sta potrebna razvoj in **uvedba** takih vozil ter hkrati omogočene nadaljnje izboljšave učinkovitosti konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem.

Sprememba 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) Pri določanju **olajšav** za **brezemisijska** in **nizkoemisijska vozila** je primerno upoštevati razlike v emisijah CO₂ med vozili. Prilagoditveni mehanizem bi moral zagotoviti, da se proizvajalcu, ki presega referenčno raven, omogoči cilj višjih specifičnih emisij CO₂. Da se zagotovi uravnotežen pristop, bi bilo treba določiti omejitve za raven prilagoditve, ki je mogoča v navedenem mehanizmu. Tako se bodo ustvarile spodbude, s katerimi se bo podpirala pravočasna postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter dosegle velike koristi za potrošnike, konkurenčnost in okolje.

Sprememba

(16) Določitev **trdne** referenčne vrednosti za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v voznem parku EU in uvedba dobro zasnovanega mehanizma za prilagoditev cilja specifičnih emisij CO₂ za posameznega proizvajalca, ki temelji na deležu brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvodjalčevem voznem parku, bi morali pomeniti odločno in prepričljivo sporočilo, da sta potrebna razvoj, **uvedba** in **trženje** takih vozil ter hkrati omogočene nadaljnje izboljšave učinkovitosti konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem.

Sprememba

(17) Pri določanju **referenčnih ravni** za **delež brezemisijskih** in **nizkoemisijskih vozil** je primerno upoštevati razlike v emisijah CO₂ med vozili. Prilagoditveni mehanizem bi moral zagotoviti, da se proizvajalcu, ki presega referenčno raven, omogoči cilj višjih specifičnih emisij **CO₂, proizvajalec, ki ne dosega referenčne ravni, pa bi moral izpolniti strožji cilj glede CO₂**. Da se zagotovi uravnotežen pristop, bi bilo treba določiti omejitve za raven prilagoditve, ki je mogoča v navedenem mehanizmu. Tako se bodo ustvarile spodbude, s katerimi se bo podpirala pravočasna postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter dosegle velike koristi za potrošnike, konkurenčnost in okolje.

Sprememba 16

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(17a) Potrebne so pravočasne in zadostne naložbe v proizvodnjo in uvedbo brezemisijских in nizkoemisijских vozil in celotno potrebno podporno infrastrukturo, vključno s trajnostno proizvodnjo baterijskih celic, oskrbo z njimi in njihovim recikliranjem. Učinkovito je treba uskladiti različne instrumente podpore na ravni Unije in na nacionalni ravni ter pridobiti in spodbuditi večje javne in zasebne naložbe. Polnilno in oskrbovalno infrastrukturo je treba hitro postaviti, da bi potrošniki pridobili zaupanje, proizvajalcem vozil pa bi zagotovili poslovno varnost. Zato bi bilo treba podpirati proizvodnjo baterij in baterijskih celic v Uniji, ki se po možnosti nahaja v bližini avtomobilskih tovarn.

Sprememba 17

Predlog uredbe

Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(23) Vendar pa bi bilo treba zagotoviti ravnotežje med spodbudami za ekološke inovacije in tistimi tehnologijami, za katere je učinek zmanjšanja emisij dokazan v uradnem preskusnem postopku. Zato je primerno ohraniti zgornjo mejo prihrankov zaradi ekoloških inovacij, ki jih proizvajalec lahko upošteva pri zagotavljanju skladnosti s cilji. Komisija bi morala imeti možnost pregledati višino zgornje meje, zlasti da bi upoštevala učinke sprememb v uradnem preskusnem postopku. Prav tako je primerno pojasniti, kako bi bilo treba izračunati prihranke za zagotavljanje skladnosti s cilji.

(23) Vendar pa bi bilo treba zagotoviti ravnotežje med spodbudami za ekološke inovacije in tistimi tehnologijami, za katere je učinek zmanjšanja emisij dokazan v uradnem preskusnem postopku. Zato je primerno ohraniti zgornjo mejo prihrankov zaradi ekoloških inovacij, ki jih proizvajalec lahko upošteva pri zagotavljanju skladnosti s cilji. Komisija bi morala imeti možnost pregledati višino zgornje meje ***in jo prilagoditi navzdol***, zlasti da bi upoštevala učinke sprememb v uradnem preskusnem postopku. Prav tako je primerno pojasniti, kako bi bilo treba izračunati prihranke za zagotavljanje skladnosti s cilji.

Sprememba 18

Predlog uredbe

Uvodna izjava 25 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(25a) Kadar bi pri težjih lahkih gospodarskih vozilih kategorije N1, razreda III vključitev električnega akumulatorja pomenila povečanje mase vozila do te mere, da bi bilo nato vozilo razvrščeno v kategorijo N2, bi bilo treba to tehnično težavo obravnavati.

Sprememba 20

Predlog uredbe

Uvodna izjava 37

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(37) Specifične emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil se v Uniji merijo na usklajen način v skladu z metodologijo, določeno z Uredbo (ES) št. 715/2007. Da se zmanjša upravno breme te uredbe, bi bilo treba skladnost ugotavljati s podatki o registraciji novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v Uniji, ki jih zbirajo države članice in sporočijo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, bi morala biti pravila za zbiranje in sporočanje teh podatkov **čim bolj** usklajena. Zato bi moralo biti jasno navedeno, da so pristojni organi odgovorni za predložitev pravih in celovitih podatkov ter da morajo navedeni organi in Komisija učinkovito sodelovati pri obravnavanju vprašanj kakovosti podatkov.

(37) Specifične emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil se v Uniji merijo na usklajen način v skladu z metodologijo, določeno z Uredbo (ES) št. 715/2007. Da se zmanjša upravno breme te uredbe, bi bilo treba skladnost ugotavljati s podatki o registraciji novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v Uniji, ki jih zbirajo države članice in sporočijo Komisiji. Da se zagotovi usklajenost podatkov za oceno skladnosti, bi morala biti pravila za zbiranje in sporočanje teh podatkov usklajena. Zato bi moralo biti jasno navedeno, da so pristojni organi odgovorni za predložitev pravih in celovitih podatkov ter da morajo navedeni organi in Komisija učinkovito sodelovati pri obravnavanju vprašanj kakovosti podatkov.

Sprememba 21

Predlog uredbe

Uvodna izjava 38

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(38) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe bi bilo treba oceniti na ravni Unije. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, bi morali plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto. Zneske premije za presežne emisije bi bilo treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije.

Sprememba

(38) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe bi bilo treba oceniti na ravni Unije. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, bi morali plačati premijo za presežne emisije za vsako koledarsko leto. Zneske premije za presežne emisije bi bilo treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije ***in jih uporabiti kot prispevek k pravičnemu prehodu na brezemisijsko mobilnost. Ti zneski bi se morali uporabiti tudi za dopolnitev ciljno usmerjenih programov za prekvalifikaciranje, dokvalificiranje in izobraževanje delavcev, ki so jih prizadele strukturne spremembe v avtomobilskem sektorju, ter za prerazporeditev delovne sile in pobude za iskanje zaposlitve v tesnem dialogu s socialnimi partnerji, skupnostmi in pristojnimi organi v regijah, ki jih tranzicija delovnih mest najbolj zadeva.***

Sprememba 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 41

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(41) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri dejanskem zmanjšanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti uradnega preskusnega postopka. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)²³ in priporočilom Evropskega parlamenta po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju bi bilo treba vzpostaviti mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije vozil, ki so določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so ***taki***

Sprememba

(41) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri dejanskem zmanjšanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti uradnega preskusnega postopka. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)²³ in priporočilom Evropskega parlamenta po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju bi bilo treba vzpostaviti mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije vozil, ki so določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151. ***Najzanesljiveje bi dejansko reprezentativnost***

podatki na voljo javnosti, ter *po potrebi* razviti postopke za *opredelitev in zbiranje* podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje.

homologacijskih vrednosti zagotavljali z uvedbo preskusa dejanskih emisij CO₂. Zato bi morala Komisija z delegiranimi akti in ob upoštevanju primernosti uporabe prenosnega sistema za merjenje emisij (PEMS), razviti preskus za dejanske emisije CO₂ in ga uvesti najkasneje dve leti po datumu začetka uporabe te uredbe. Dokler se ta preskus ne začne uporabljati, bi bilo treba skladnost s to uredbo zagotoviti z uporabo podatkov iz merilnikov porabe goriva, ki jih sporočajo proizvajalci, skupaj z mejno vrednostjo, ki je za vsakega proizvajalca v letu 2021 določena kot odstotna razlika, ki se je ne sme preseči. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so podatki *o porabi goriva* na voljo javnosti, ter razviti postopke za *sporočanje teh* podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje. *Komisija bi morala sprejeti ustrezne ukrepe v primeru, da proizvajalci ne izpolnjujejo zahtev iz te uredbe glede dejanskih emisij CO₂.*

²³ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing* (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

²⁴ Priporočilo Evropskega parlamenta Evropskemu svetu in Komisiji z dne 4. aprila 2017 po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju (2016/2908(RSP)).

²³ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing* (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

²⁴ Priporočilo Evropskega parlamenta Evropskemu svetu in Komisiji z dne 4. aprila 2017 po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju (2016/2908(RSP)).

Sprememba 23

Predlog uredbe Uvodna izjava 41 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(41a) Trenutno ni usklajenega načina za oceno emisij v življenjskem ciklu lahkih

gospodarskih vozil. Primerno je, da Komisija to do konca leta 2026 preuči in predstavi širšo sliko emisij ogljika iz sektorja lahkih gospodarskih vozil. V ta namen bi morala z delegiranimi akti oblikovati skupno metodologijo Unije, da bi proizvajalci od leta 2025 naprej dosledno sporočali podatke o emisijah CO₂ v življenjskem ciklu vseh vrst goriva in pogonskih sistemov, ki jih dajo na trg. Taka metodologija bi morala biti usklajena tudi z ustreznimi standardi ISO in upoštevati potencial globalnega segrevanja zaradi emisij vozil „od izvora do rezervoarja“, „od rezervoarja do kolesa“, med proizvodnjo in ob koncu življenjskega cikla. Analiza Komisije bi morala temeljiti na podatkih, ki jih sporočajo proizvajalci, ter vseh drugih ustreznih podatkih, ki so na voljo.

Sprememba 80

Predlog uredbe Uvodna izjava 42

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(42) *Predvideno je, da se leta 2024 pregleda napredek, dosežen v okviru [uredbe o porazdelitvi prizadevanj in direktive o sistemu trgovanja z emisijami]. Zato je primerno oceniti učinkovitost te uredbe v istem letu, da se omogoči usklajena in dosledna ocena meritev, opravljenih v sklopu vseh teh instrumentov.*

Sprememba 24

Predlog uredbe Uvodna izjava 46

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(46) Zaradi sprememb ali dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo,

Sprememba

(42) *Primerno je oceniti učinkovitost te uredbe že leta 2023, da se omogoči pravočasna, pregledna, usklajena in dosledna ocena njenega izvajanja in doseženega napredka glede ciljev v zastavljenem časovnem okviru, pa tudi doseženi napredek v sklopu uredbe o porazdelitvi prizadevanj in direktive o sistemu trgovanja z emisijami.*

Sprememba

(46) Zaradi sprememb ali dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo,

da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte zaradi sprememb prilog II in III v zvezi z zahtevami glede podatkov in podatkovnimi parametri, dopolnitvami pravil o razlagi meril za upravičenost do odstopanj od ciljev specifičnih emisij, o vsebini prošenj za odstopanje ter o vsebini in oceni programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, **prilagoditami** vrednosti M0 in TM0 iz člena 13, prilagoditvami zgornje meje 7 g CO₂/km iz člena 11 in prilagoditvami formul iz Priloge I, navedenih v členu 14(3). Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet zlasti prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njunim strokovnjakom pa bi moral biti sistematično omogočen dostop do sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte zaradi sprememb prilog II in III v zvezi z zahtevami glede podatkov in podatkovnimi parametri, **določitvijo zahtev za zagotovitev skladnosti s prepovedjo odklopnih naprav in zahtevano vsebino razširjenega svežnja dokumentacije iz člena 4(3c), določitvijo pravil in postopkov za poročanje o emisijah v življenjskem ciklu iz člena 7(8a)**, dopolnitvami pravil o razlagi meril za upravičenost do odstopanj od ciljev specifičnih emisij, o vsebini prošenj za odstopanje ter o vsebini in oceni programov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, **prilagoditvami** vrednosti M0 in TM0 iz člena 13, prilagoditvami zgornje meje 7 g CO₂/km iz člena 11, **oblikovanjem testa dejanskih emisij CO₂ iz člena 12(1a)** in prilagoditvami formul iz Priloge I, navedenih v členu 14(3). Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet zlasti prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njunim strokovnjakom pa bi moral biti sistematično omogočen dostop do sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

Sprememba 25

Predlog uredbe Člen 1 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila z **namenom zagotavljanja**

Sprememba

1. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila **za doseganje podnebnih ciljev**

ustreznega delovanja notranjega trga .

Unije in izpolnjevanja njenih podnebnih zavez na mednarodni ravni tako, da bo skladno z ustreznim delovanjem notranjega trga.

Sprememba 26

Predlog uredbe Člen 1 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Od 1. januarja 2025 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **15**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I;
- (b) za povprečne emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **15**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I.

Sprememba 27

Predlog uredbe Člen 1 – odstavek 4 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Spremembi 81 in 95

Predlog uredbe

Sprememba

4. Od 1. januarja 2025 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **20**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I;
- (b) za povprečne emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **20**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I.

Sprememba

Od 1. januarja 2025 za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil velja referenčna raven, enaka 20-odstotnemu tržnemu deležu od prodaje novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v letu 2025, določena v skladu s točko 6.3 dela A Priloge I in točko 6.3 dela B Priloge I.

Člen 1 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. Od 1. januarja 2030 **veljajta** naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **30**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela A Priloge I;
- (b) za povprečne emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **30**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela B Priloge I.

Sprememba

5. Od 1. januarja 2030 **veljata** naslednja cilja:
- (a) za povprečne emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak **40**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela A Priloge I;
- (b) za povprečne emisije CO₂ iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak **40**-odstotnemu zmanjšanju povprečja ciljev specifičnih emisij v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela B Priloge I.

Sprememba 96

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Od 1. januarja 2030 za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil velja referenčna raven, enaka 35-odstotnemu tržnemu deležu od prodaje novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil v letu 2030, določena v skladu s točko 6.3 dela A Priloge I in točko 6.3 dela B Priloge I.

Sprememba 30

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

- (b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in kategorije N₁, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2)

- (b) kategorije N₁, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg, in kategorije N₁, za katera se uporablja homologacija v skladu s členom 2(2)

Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila).

Uredbe (ES) št. 715/2007 (v nadaljnjem besedilu: lahka gospodarska vozila), ki so bila prvič registrirana v Uniji in zunaj nje niso bila predhodno registrirana (v nadaljnjem besedilu: nova lahka gospodarska vozila). **Komisija je v skladu s cilji te uredbe pooblaščen, da po potrebi posodobi mejne vrednosti referenčne mase (2 610 kg) za lahka gospodarska vozila na alternativna goriva, pri katerih je potrebna dodatna teža zaradi težjih pogonskih sistemov in sistemov hrambe energije (npr. baterij), kot se uporabljajo v konvencionalnih vozilih.**

Sprememba 31

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

4a. Ta uredba velja za vozila na alternativna goriva z največjo dovoljeno maso nad 3 500 kg, ki pa ne presega 4 250 kg, pod pogojem, da masa presega 3 500 kg izključno zaradi povečane mase pogonskega sistema v primerjavi s pogonskim sistemom običajnega vozila enakih dimenzij, opremljenega z običajnim motorjem z notranjim zgorevanjem s prisilnim ali kompresijskim vžigom.

Sprememba 32

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(na) „odklopna naprava“ pomeni vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja,

zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli sistema ali dela sistema, ki povečuje emisije CO₂ pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi;

Sprememba 33

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

3a. Proizvajalec vozila opremi tako, da so sistemi in sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo omogočijo osebnim avtomobilom ali lahkim gospodarskim vozilom proizvajalca, da so skladna s cilji specifičnih emisij in drugimi zahtevami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Sprememba 34

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 3 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

3b. Uporaba odklopnih naprav je prepovedana. Prepoved ne velja, kadar:

- (a) je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila;*
- (b) naprava po zagonu motorja ne deluje več ali*
- (c) so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke iz člena 1.*

Sprememba 35

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 3 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

3c. Proizvajalec predloži razširjeni sveženj dokumentacije, da bi lahko homologacijski organi ocenili skladnost z odstavkoma 3a in 3b tega člena. Komisija je pooblaščen za sprejetje delegiranega akta v skladu s členom 16 za dopolnitev te uredbe z zahtevami za zagotovitev skladnosti s prepovedjo odklopnih naprav in zahtevano vsebino razširjenega svežnja dokumentacije.

Sprememba 36

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Za vsako koledarsko leto vsaka država članica beleži informacije za vsak nov osebni avtomobil in vsako novo lahko gospodarsko vozilo, registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A prilog II in III. Te informacije so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice **si kar najbolj prizadevajo zagotoviti** pregledno delovanje poročevalnih organov. Vsaka država članica zagotovi, da se specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov, ki niso homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, izmerijo in zabeležijo v certifikatu o skladnosti.

Sprememba 37

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 4 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Register je javno dostopen.

Sprememba

1. Za vsako koledarsko leto vsaka država članica beleži informacije za vsak nov osebni avtomobil in vsako novo lahko gospodarsko vozilo, registrirano na njenem ozemlju v skladu z delom A prilog II in III. Te informacije so na voljo proizvajalcem in njihovim pooblaščenim uvoznikom ali zastopnikom v vsaki državi članici. Države članice **zagotovijo** pregledno delovanje poročevalnih organov. Vsaka država članica zagotovi, da se specifične emisije CO₂ iz osebnih avtomobilov, ki niso homologirani v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, izmerijo in zabeležijo v certifikatu o skladnosti.

Sprememba

Register je javno dostopen, **tudi v digitalni obliki.**

Sprememba 38

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 5 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Proizvajalci **lahko** v treh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz odstavka 4 obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Sprememba

Proizvajalci v treh mesecih po prejemu obvestila o začasnem izračunu iz odstavka 4 obvestijo Komisijo o kakršnih koli napakah v podatkih in navedejo državo članico, pri kateri naj bi se pojavile te napake.

Sprememba 39

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 8 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija **lahko** sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje takih odstopanj in za njihovo upoštevanje pri izračunu povprečnih specifičnih emisij. Navedeni postopki se sprejmejo z izvedbenimi akti v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).

Sprememba

Komisija sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje takih odstopanj in za njihovo upoštevanje pri izračunu povprečnih specifičnih emisij. Navedeni postopki se sprejmejo z izvedbenimi akti v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).

Sprememba 40

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

8a. *Proizvajalci od 1. januarja 2025 na podlagi usklajene metodologije Unije poročajo Komisiji o emisijah CO₂ v življenjskem ciklu vseh novih osebnih vozil in lahkih gospodarskih vozil, ki so jih dali na trg od navedenega datuma naprej. Za te namene Komisija najkasneje do 31. decembra 2022 v skladu s členom 16 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe s podrobnimi pravili o postopkih poročanja o emisijah CO₂ v celotnem življenjskem ciklu za vse vrste goriv in*

pogonskih sistemov, registriranih na trgu Unije.

Komisija najpozneje do 31. decembra 2026 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo z analizo emisij v celotnem življenjskem ciklu novih lahkih gospodarskih vozil v Uniji, vključno z analizo možnosti za morebitne regulativne ukrepe, da bi v prihodnje bolje usmerjala prizadevanje politike za zmanjšanje emisij v sektorju. Analiza se objavi.

Sprememba 41

Predlog uredbe Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Sprememba

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije. ***Ti zneski se uporabijo za dopolnitev ukrepov Unije in nacionalnih ukrepov, v tesnem sodelovanju s socialnimi partnerji, za spodbujanje pridobivanja znanj in spretnosti ter prerazporeditve delavcev v avtomobilskem sektorju v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki so najbolj prizadete zaradi prehoda, da bi prispevali k pravičnemu prehodu na brezemisijsko mobilnost.***

Sprememba 42

Predlog uredbe Člen 10 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do odstopanja, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, in če meni, da je cilj specifičnih emisij, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovo možnostjo za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju značilnosti trga za tip

Sprememba

3. Če Komisija meni, da je proizvajalec upravičen do odstopanja, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1, in če meni, da je cilj specifičnih emisij, ki ga predlaga proizvajalec, skladen z njegovo možnostjo za zmanjšanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂, mu ob upoštevanju značilnosti trga za tip

proizvedenega lahkega gospodarskega vozila odobri odstopanje. Prošnja se vloži do najpozneje do 31. oktobra prvega leta, za katero velja odstopanje.

osebnega avtomobila ali proizvedenega lahkega gospodarskega vozila odobri odstopanje. Prošnja se vloži do najpozneje do 31. oktobra prvega leta, za katero velja odstopanje.

Sprememba 43

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate.

Sprememba

Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate, **in samo, dokler izmerjene vrednosti globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila ne bodo dopolnili ali nadomestili drugi podatki, ki bodo bolj reprezentativni za dejanske emisije.**

Sprememba 44

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 1 – pododstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Dobavitelj ali proizvajalec takšne odobrene inovativne tehnologije ali inovativnega tehnološkega svežnja v dvanajstih mesecih od njene odobritve priskrbi dokaze na podlagi rezultatov emisij iz preskusov pri dejanski vožnji pri serijskih vozilih, da bi potrdil prispevek takšne tehnologije ali svežnja.

Sprememba 45

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 1 – pododstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija lahko prilagodi zgornjo mejo z učinkom od leta 2025. Navedene prilagoditve se izvedejo z delegiranimi akti v skladu s členom 16.

Sprememba

Komisija lahko prilagodi zgornjo mejo **navzdol** z učinkom od leta 2025. Navedene prilagoditve se izvedejo z delegiranimi akti v skladu s členom 16.

Sprememba 46

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 2 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje Unije. To merilo se z učinkom od 1. januarja 2025 ne uporablja za izboljšanje učinkovitosti klimatskih sistemov.

Sprememba

(d) inovativne tehnologije ne smejo biti zajete v obveznih določbah, ki izhajajo iz dodatnih dopolnilnih ukrepov v zvezi z zmanjšanjem za 10 g CO₂/km iz člena 1, ali biti obvezne po drugih določbah zakonodaje Unije. To merilo se z učinkom od 1. januarja 2025 ne uporablja za izboljšanje učinkovitosti klimatskih **in ogrevalnih** sistemov.

Sprememba 47

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151. **Zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se ta reprezentativnost sčasoma razvija.**

Sprememba

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151.

Sprememba 48

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1a. *Za zagotavljanje reprezentativnosti iz odstavka 1 se skladnost s to uredbo od 1. januarja 2023 meri s preskusi dejanskih emisij CO₂. Komisija najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te uredbe sprejme delegirane akte v skladu s členom 16, da se ta uredba dopolni z oblikovanjem preskusa dejanskih emisij CO₂.*

Sprememba 49

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1b. *Dokler ne bodo začeli veljati preskusi dejanskih emisij CO₂, se skladnost s to uredbo meri na osnovi podatkov iz merilnikov porabe goriva in velja mejna vrednost, ki je za vsakega proizvajalca v letu 2021 določena kot odstotna razlika, ki se je ne sme preseči, med temi podatki in specifičnimi emisijami CO₂, ki se izmerijo za namene postopkov certificiranja homologacije, izvedenih od leta 2021 naprej v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007.*

Sprememba 50

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1c. *Če specifične emisije CO₂ proizvajalca presegajo mejno vrednost iz odstavka 1b, se cilj specifičnih emisij CO₂ za tega proizvajalca, ki se uporablja za namen skladnosti s to uredbo, uskladi z ugotovljenim preseganjem.*

Sprememba 51

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

2a. Komisija zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se dejanska reprezentativnost iz odstavka 1 sčasoma razvija.

Sprememba 52

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

2b. Kadar niso na voljo ustrezni standardi točnosti za vgrajeno opremo za merjenje porabe goriva, Komisija zahteva, naj se določijo tehnični standardi, ki jih v pravo Unije uvede najpozneje do 1. januarja 2020.

Sprememba 53

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

3. Komisija **lahko** z izvedbenimi akti v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2) **sprejme ukrepe iz tega člena.**

3. Komisija z izvedbenimi akti **sprejme podrobna pravila o postopkih za sporočanje podatkov merilnikov porabe goriva. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo** v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2).

Sprememba 82

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1. Komisija leta **2024** Evropskemu

1. Komisija leta **2023** Evropskemu

parlamentu in Svetu predloži poročilo o učinkovitosti te uredbe, po potrebi s predlogom spremembe Uredbe. V poročilu **bodo** med drugim **obravnavane** dejanska reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151, uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije **in** postavitev infrastrukture za polnjenje in oskrbo v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁹.

²⁹ 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).

Sprememba 54

Predlog uredbe Člen 14 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija upošteva ocene, opravljene v skladu s členom 12, in lahko po potrebi pregleda postopke za merjenje emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 . Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih.

parlamentu in Svetu predloži poročilo o učinkovitosti te uredbe, po potrebi s predlogom spremembe **te** uredbe. V **tem** poročilu **se** med drugim **obravnavajo** dejanska reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151, uvedba brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije, **zlasti v zvezi z lahkimi gospodarskimi vozili**, postavitev infrastrukture za polnjenje in oskrbo v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁹ **ter učinek te uredbe na potrošnike, zlasti na tiste z nizkimi in srednjimi dohodki. V poročilu se prav tako upoštevajo možnosti za spodbujanje uporabe naprednih nizkoogljičnih goriv, vključno z bioplinom in sintetičnimi gorivi, proizvedenimi z energijo iz obnovljivih virov.**

²⁹ 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).

Sprememba

2. Komisija upošteva ocene, opravljene v skladu s členom 12, in lahko po potrebi pregleda postopke za merjenje emisij CO₂ iz Uredbe (ES) št. 715/2007 . Komisija zlasti predloži predloge za prilagoditev postopkov, tako da odražajo dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, pri osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, **tudi z uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij in daljinskega zaznavanja.**

Sprememba 55

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

3a. Komisija do 31. decembra 2019 pregleda Direktivo 1999/94/ES in po potrebi predstavi ustrezen zakonodajni predlog, da bi bili potrošniki seznanjeni z natančnimi, zanesljivimi in primerljivimi podatki o porabi goriva, emisijah CO₂ in emisijah onesnaževal zraka za nove osebne avtomobile, ki se dajo na trg.

V okviru pregleda iz prvega pododstavka Komisija tudi oceni možnosti za uvedbo oznake o ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila in po potrebi predloži ustrezen zakonodajni predlog.

Sprememba 56

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 3 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

3b. Komisija po potrebi predloži zakonodajni predlog Evropskemu parlamentu in Svetu, da se za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila od 1. januarja 2031 določijo dodatni cilji za zmanjšanje emisij, da bi ohranili vsaj krivuljo zmanjševanja emisij, doseženo v obdobju do leta 2030.

Sprememba 57

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz **člena 4(3c)**, drugega

člena 7(7), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(2) in drugega pododstavka člena 14(3) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe] .

pododstavka člena 7(7), **člena 7(8a)**, člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), **člena 12(1a)**, člena 13(2) in drugega pododstavka člena 14(3) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

Sprememba 58

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Pooblastilo iz drugega pododstavka člena 7(7), člena 10(8), četrtega pododstavka člena 11(1), člena 13(2) in drugega pododstavka člena 14(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa . Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Sprememba

2. Pooblastilo iz **člena 4(3c)**, drugega pododstavka člena 7(7), člena **7(8a)**, **člena 10(8)**, četrtega pododstavka člena 11(1), **člena 12(1a)**, člena 13(2) in drugega pododstavka člena 14(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Sprememba 59

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Delegirani akt, sprejet v skladu z drugim pododstavkom člena 7(7), členom 10(8), četrtem pododstavkom člena 11(1), členom 13(2) in drugim pododstavkom člena 14(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo

Sprememba

4. Delegirani akt, sprejet v skladu s **členom 4(3c)**, drugim pododstavkom člena 7(7), členom **7(8a)**, **členom 10(8)**, četrtem pododstavkom člena 11(1), **členom 12(1a)**, členom 13(2) in drugim pododstavkom člena 14(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta

Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Sprememba 60

Predlog uredbe

Člen 17 – odstavek 1

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 11a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija sprejme **izvedbene** akte v skladu s členom **15**, da določi postopke za preverjanje skladnosti lahkih vozil v prometu glede vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, navedenih v certifikatu o skladnosti.“

Sprememba

2. Komisija sprejme **delegirane** akte v skladu s členom **14a**, da določi postopke za preverjanje skladnosti lahkih vozil v prometu glede vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, navedenih v certifikatu o skladnosti.

Sprememba 61

Predlog uredbe

Člen 17 – odstavek 1 a (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Vstavi se naslednji člen:

„Člen 14a

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11a(2) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od ... [datum začetka veljavnosti te uredbe o spremembi]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje

temu podalšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 11a(2) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.*

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 11a(2), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

** UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“.*

Sprememba 62

Predlog uredbe

Priloga I – del A – točka 6.3 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Za izračun te formule se cilj specifičnih emisij za leto 2021, kot je določen v točki 4, popravi, da se upošteva razlika med izmerjenimi emisijami CO₂ WLTP in

prijavljenimi emisijami CO₂ WLTP.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da za nove udeležence na trgu sprejme delegirane akte v skladu s členom 16 za dopolnitev te uredbe z razvojem formule za izračun ustreznega cilja specifičnih emisij za leto 2021 za vsakega proizvajalca.

Sprememba 63

Predlog uredbe

Priloga I – del A – točka 6.3 – odstavek 3 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 **ali manjši od 1,0**, se faktor ZLEV določi na **1,05 ali 1,0**, odvisno od primera,

Sprememba

za obdobje od 2025 do 2029 faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05, se faktor ZLEV določi na 1,05; **če je seštevek med 1,0 in 0,98**, se faktor ZLEV določi na **1,0**; **če je seštevek manjši od 0,95**, se faktor ZLEV določi na **0,95**;

od 2030 dalje faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 0,95, se faktor ZLEV določi na **1,05 ali 0,95**, odvisno od primera,

Sprememba 98

Predlog uredbe

Priloga I – del A – točka 6.3 – odstavek 4 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

x **15 %** v obdobju 2025–2029 in **30 %** v obdobju od leta 2030 dalje.

Sprememba

x **20 %** v obdobju 2025–2029 in **35 %** v obdobju od leta 2030 dalje.

Sprememba 65

Predlog uredbe

Priloga I – del B – točka 6.3.1 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Za izračun te formule se cilj specifičnih emisij za leto 2021, kot je določen v točki 4, popravi, da se upošteva razlika med izmerjenimi emisijami CO₂ WLTP in prijavljenimi emisijami CO₂ WLTP.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da za nove udeležence na trgu sprejme delegirane akte v skladu s členom 16 za dopolnitev te uredbe z razvojem formule za izračun ustreznega cilja specifičnih emisij za leto 2021 za vsakega proizvajalca.

Sprememba 66

Predlog uredbe

Priloga I – del B – točka 6.3.1 – odstavek 3 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ***ali manjši od 1,0***, se faktor ZLEV določi na 1,05 ***ali 1,0, odvisno od primera***,

faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05, se faktor ZLEV določi na 1,05; ***če je seštevek med 1,0 in 0,98***, se faktor ZLEV določi na ***1,0***; ***če je seštevek manjši od 0,95***, se faktor ZLEV določi na ***0,95***.

Sprememba 67

Predlog uredbe

Priloga I – del B – točka 6.3.1 – odstavek 4 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

x 15%.

x 20 %.

Sprememba 68

Predlog uredbe

Priloga I – del B – točka 6.3.2 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Za izračun te formule se cilj specifičnih emisij za leto 2021, kot je določen v točki 4, popravi, da se upošteva razlika med izmerjenimi emisijami CO₂ WLTP in prijavljenimi emisijami CO₂ WLTP.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da za nove udeležence na trgu sprejme delegirane akte v skladu s členom 16 za dopolnitev te uredbe z razvojem formule za izračun ustreznega cilja specifičnih emisij za leto 2021 za vsakega proizvajalca.

Sprememba 69

Predlog uredbe

Priloga I – del B – točka 6.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV določi na 1,05 ali 1,0, odvisno od primera,

faktor ZLEV (Zero Level Emission Vehicle – vozilo z ničelno stopnjo emisij), $(1 + y - x)$, če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 0,95, se faktor ZLEV določi na 1,05 ali 0,95, odvisno od primera,

Sprememba 99

Predlog uredbe

Priloga I – del B – točka 6.3.2 – odstavek 4 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

x **30 %.**

x **35 %.**