



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za promet in turizem

2009/0173(COD)

1.7.2010

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Pripravljavec mnenja: Oldřich Vlasák

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

1. Osnutek uredbe temelji na načelu, da bo zmanjšanje porabe goriva lahkih gospodarskih vozil zmanjšalo skupne emisije CO₂ zaradi prometa in tako ublažilo podnebne spremembe.
2. Predlog določa omejitve za emisije CO₂ za nova lahka gospodarska vozila v EU. Vsak proizvajalec ali uvoznik, ki ne bo izpolnil zahtev v določenem časovnem obdobju, se bo soočil z denarnimi kaznimi.
3. Namen Evropske komisije je zagotoviti, da bodo proizvajalci dali na trg nova vozila z izboljšanimi vrednostmi emisij CO₂, kar bo uporabnikom omogočilo, da bodo nadgradili svoj vozni park in zmanjšali svoj del emisij CO₂ v prometu.
4. Vseeno pa se pojavlja vprašanje, ali bo predlog dosegel svoj cilj:
 - i) povezava med dogodki, opisanimi kot podnebne spremembe, in človekovimi dejavnostmi (vključno s prometom) je široko sprejeta, vendar še ni bila prepričljivo dokazana;
 - ii) količina emisij CO₂ je v veliki meri odvisna od porabe goriva vozila in torej ni povezana samo s tehnologijo motorjev, ampak tudi z drugimi elementi (pnevmatike, kakovost goriva) in razmerami, v katerih vozilo deluje (kakovost infrastrukture, hitrost, zastoji, teža tovora itd.);
 - iii) zato z osredotočenjem na samo tehnologijo ne bomo nujno dosegli zelenih rezultatov;
 - iv) predlog, ki je pripravljen po vzoru uredbe o osebnih avtomobilih (Uredba (ES) št. 443/2009), ne upošteva v zadostni meri temeljnih razlik med osebnimi vozili in lahki gospodarskimi vozili ter je dejansko še bolj ambiciozen: časovno obdobje je krajše, kazni pa so višje (120 EUR proti 95 EUR);
 - v) predlagani ukrepi se osredotočajo na stran ponudnika v gospodarski verigi, vendar ne vsebujejo zahteve po izboljšanih lahkih gospodarskih vozilih (spodbude za nosilce dejavnosti/kupce) in ne obravnavajo drugih pomembnih vidikov porabe goriva;
 - vi) da bi dosegli cilja 175 (2016) in 135 (2020)g CO₂/km bodo potrebne večje investicije avtomobilske industrije v razvoj novih tehnologij;
 - vii) ne samo, da bodo te investicije vplivale na ceno vozil (do 10 % višje cene), zaradi česar bodo cenovno manj dostopna, kar bo nosilce dejavnosti odvrnilo od nakupa (to jih bo prisililo, da bodo uporabljali svoj sedanji vozni park, ki je manj uspešen glede porabe goriva in emisij CO₂, v nekaterih državah pa bi se lahko odražalo celo v večjem uvozu rabljenih avtomobilov);
 - viii) ampak se tudi avtomobilska industrija sooča s problemi, saj je povpraševanje po novih avtomobilih zaradi gospodarske krize naglo upadlo; zato je težko uresničiti potencialno obvezne naložbe v nove tehnologije, kar bo zmanjšalo donosnost industrije (zlasti glede na cilj 135 g CO₂/km leta 2020);
 - ix) poleg tega mora avtomobilska industrija že tako velik del svojih sredstev za raziskave in razvoj nameniti za doseganje ciljev Euro 5 in Euro 6.

5. Precej pomislekov je glede tega, ali bodo ukrepi dosegli prvotni cilj preprečevanja podnebnih sprememb in ali so predlagani cilji in časovni raspored realistični in izvedljivi.
6. Ob upoštevanju:
- i) uredb št. 2007/46, 715/2007 in 443/2009;
 - ii) relativno nizkega deleža, ki ga ima sektor pri skupnih emisijah CO₂;
 - iii) potrebe po izboljšanju učinkovitosti porabe goriva in s tem vrednosti emisij CO₂ v prometnem sektorju, da bi se izboljšala kakovost zraka;
 - iv) prostovoljnih zavez industrije (na primer resolucije Mednarodne zveze za cestni promet o prostovoljnih zavezah za zmanjšanje emisij CO₂ za 30 % do leta 2030);
 - v) splošnih trendov izboljševanja učinkovitosti porabe goriva, ki izhajajo iz zahtev nosilcev dejavnosti v tej visoko konkurenčni industriji;
 - vi) obstoječe optimizacije porabe goriva lahkih gospodarskih vozil in s tem manjšega potenciala za nadaljnje izboljšave;
 - vii) posebnega proizvodnega ciklusa lahkih gospodarskih vozil (približno deset let), ki je daljši kot pri osebnih avtomobilih;
 - viii) tveganja, da bi izginili razredi lahkih gospodarskih vozil, ki ne morejo doseči ciljev, saj uporabniki raje kupijo več vozil z nizkimi emisijami namesto večjega vozila, ki je bilo umaknjeno, ker ni moglo doseči ciljev;
 - ix) da posebne vrste lahkih gospodarskih vozil, ki jih na primer uporabljajo policija in reševalne enote ali se uporabljajo za drug poseben namen v javnem interesu, morda ne bodo mogle doseči ciljev;
 - x) gospodarske recesije in njenih hudih posledic za proizvajalce avtomobilov in uporabnike;
 - xi) da je treba podpreti industrijo (proizvajalce), ne pa poslabšati njenega položaja z obremenjujočimi ukrepi (ali celo s kaznimi);
 - xii) da je treba podpreti podjetja (uporabnike), ne pa uvesti dodatnih stroškov z vprašljivimi političnimi ukrepi;
 - xiii) da so potrebne nadaljnje pobude za spodbujanje povpraševanja po vozilih in uporabo vozil z izboljšano učinkovitostjo goriva;
 - xiv) nevarnosti nalaganja praktičnih bremen na industrijo in s tem povezane sektorje z inovativnimi, a nepraktičnimi politikami;
 - xv) vloge odbora TRAN pri spodbujanju mobilnosti v EU.

Glavne točke pripravljavca mnenja so torej:

- naj se odloži začetek veljavnosti uredbe (za 3 leta za cilj 175 g CO₂/km);
- naj se cilj za leto 2020 zniža s 135 na 162 g CO₂/km;
- naj se prihodki od premij za presežne emisije namenijo za zmanjšanje učinka, ki ga ima promet na okolje;
- in naj se poleg drugih predlogov sprememb izboljšajo ukrepi glede olajšav ter uskladijo kazni za lahka gospodarska vozila in osebna vozila.

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil določa celosten pristop za doseg cilja Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012, hkrati pa vsebuje tudi dolgoročnejšo vizijo za nadaljnje zmanjšanje emisij. V Uredbi (ES) št. 443/2009 se ta dolgoročnejši vidik podkrepljuje z določitvijo cilja omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park. Da se zagotovi skladnost z navedenim pristopom in omogoči zanesljivo načrtovanje za industrijo, je treba določiti dolgoročni cilj specifičnih emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil za **leto 2020**.

Predlog spremembe

(15) Strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil določa celosten pristop za doseg cilja Skupnosti 120 g CO₂/km do leta 2012, hkrati pa vsebuje tudi dolgoročnejšo vizijo za nadaljnje zmanjšanje emisij. V Uredbi (ES) št. 443/2009 se ta dolgoročnejši vidik podkrepljuje z določitvijo cilja omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park. Da se zagotovi skladnost z navedenim pristopom in omogoči zanesljivo načrtovanje za industrijo, je treba določiti **tudi** dolgoročni cilj specifičnih emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil za **leto 2022**. **Do leta 2022 je treba doseči cilj povprečnih emisij 135 g CO₂/km.**

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(20) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati **premijo** za presežne emisije za vsako koledarsko leto od 1. januarja 2014. To

Predlog spremembe

(20) Skladnost proizvajalcev s cilji te uredbe je treba oceniti na ravni Skupnosti. Proizvajalci, pri katerih povprečne specifične emisije CO₂ presežejo vrednosti, dovoljene s to uredbo, morajo plačati **kazen** za presežne emisije za vsako koledarsko leto od 1. januarja 2014. To

premijo je treba prilagoditi glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. Za zagotovitev skladnosti mora biti mehanizem **premi**j podoben tistemu, določenemu v Uredbi (ES) št. 443/2009. Zneske **premi**je za presežne emisije je treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.

kazen je treba prilagoditi glede na obseg neizpolnjevanja ciljev proizvajalcev. Za zagotovitev skladnosti mora biti mehanizem **kazni** podoben tistemu, določenemu v Uredbi (ES) št. 443/2009. Zneske **kazni** za presežne emisije je treba šteti za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije.

(V predlogu spremembe se beseda „premija“ zamenja z besedo „kazen“, kar velja za celotno besedilo.)

Obrazložitev

V predlogu spremembe se beseda „premija“ zamenja z besedo „kazen“, kar velja za celotno besedilo (uvodni izjavi 23 in 26 ter člani 6, 8, 10, in 12).

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(21a) Da bi zagotovili, da bodo vrednosti emisij CO₂ in učinkovitosti porabe goriv dodelanih vozil reprezentativne, mora Komisija preučiti, ali naj se po potrebi pregleda zakonodaja o homologaciji.

Obrazložitev

Da bi upoštevali posebne razmere pri „večstopenjskih vozilih“, torej vozilih, ki so najprej izdelana v nedokončanem stanju in je zanje potem potrebna še vsaj ena nadaljnja stopnja za dokončanje pri drugem proizvajalcu, je Evropska komisija predložila priporočene spremembe za prvotni predlog. Predlog spremembe odraža ta priporočila.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23a) Koristni učinki naprav za omejevanje hitrosti v zvezi z varstvom

okolja, porabe energije, zdržljivostjo in trajnostjo motorjev in pnevmatik ter varnostjo na cestah bodo pomagali doseči cilje te uredbe.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Hitrost cestnih vozil močno vpliva na porabo goriva in emisije CO₂. Če ni omejitve hitrosti za lahka gospodarska vozila, lahko poleg tega obstaja tudi element konkurenčnosti glede največje hitrosti, kar lahko vodi do prevelikih sistemov za prenos moči in povezano neučinkovitost pri počasnejših pogojih delovanja. Zato je primerno **proučiti možnost razširitve področja** uporabe Direktive Sveta 92/6/EGS o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti tudi na lahka gospodarska vozila, obravnavana v tej uredbi.

Predlog spremembe

(24) Hitrost cestnih vozil močno vpliva na porabo goriva in emisije CO₂. Če ni omejitve hitrosti za lahka gospodarska vozila, lahko poleg tega obstaja tudi element konkurenčnosti glede največje hitrosti, kar lahko vodi do prevelikih sistemov za prenos moči in povezano neučinkovitost pri počasnejših pogojih delovanja. Zato je primerno **razširiti področje** uporabe Direktive Sveta 92/6/EGS o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti tudi na lahka gospodarska vozila, obravnavana v tej uredbi.

Obrazložitev

Pri lahkih gospodarskih vozilih zaenkrat hitrost ni omejena, kakor je to pri težkih tovornih vozilih. Omejevalniki hitrosti so stroškovno zelo učinkovit način za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂ ter prispevajo k varnosti na cesti. Področje uporabe Direktive 92/6/ES, kot je bila spremenjena z Direktivo 2002/85/ES, je treba razširiti, da bodo v določbe te direktive zajeta tudi lahka tovorna vozila.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Člen 1 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Ta uredba od **leta 2020** določa cilj

Predlog spremembe

2. Ta uredba od **leta 2022** določa cilj

omejitve povprečnih emisij na 135 g CO₂/km za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Skupnosti.

omejitve povprečnih emisij na 135 g CO₂/km za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Skupnosti.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) „povprečne specifične emisije CO₂“ glede na proizvajalca pomenijo povprečje specifičnih emisij CO₂ za vsa nova lahka gospodarska vozila tega proizvajalca;

Predlog spremembe

(a) „povprečne specifične emisije CO₂“ glede na proizvajalca pomenijo povprečje specifičnih emisij CO₂ za vsa nova lahka gospodarska vozila **iz člena 2** tega proizvajalca;

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka (f)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(f) „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije iz lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti;

Predlog spremembe

(f) „specifične emisije CO₂“ pomenijo emisije iz lahkega gospodarskega vozila, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in opredeljene kot masa emisije CO₂ (skupna) v certifikatu o skladnosti **dokončanega ali dodelanega vozila**;

Obrazložitev

Da bi upoštevali posebne razmere pri „večstopenjskih vozilih“, je Evropska komisija predložila priporočene spremembe za prvotni predlog. Predlog spremembe odraža ta priporočila.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ga) „dokončano vozilo“ pomeni vsako vozilo, ki ga ni treba dodelati, da bi izpolnjevalo ustrezne tehnične zahteve Direktive 2007/46/ES.

Obrazložitev

Dodelana vozila so zajeta v zakonodajnem predlogu.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(gb) "odtis" pomeni kolotek, pomnožen z medosno razdaljo, kakor je navedeno v potrdilu o skladnosti ter opredeljeno v oddelkih 2.1 in 2.3 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES.

Obrazložitev

Za doslednost s Prilogo II, del B, odstavek 5.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Člen 4 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Kadar specifične emisije dodelanega vozila niso na voljo, proizvajalec osnovnega vozila za določitev povprečnih specifičnih emisij CO₂ uporabi specifične

emisije osnovnega vozila.

Obrazložitev

Da bi upoštevali posebne razmere pri „večstopenjskih vozilih“, je Evropska komisija predložila priporočene spremembe za prvotni predlog. Predlog spremembe odraža ta priporočila.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Člen 4 – pododstavek 2 – alinee 1, 2 in 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

- 75 % v letu 2014,
- 80 % v letu 2015,
- 100 % od leta 2016 dalje.

Predlog spremembe

- **50 %** v letu 2014,
- 75 % v letu 2015,
- 100 % od leta 2016 dalje.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Člen 5 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Olajšave

Predlog spremembe

Olajšave **in finančne spodbude**

Obrazložitev

Razširiti je treba področje uporabe uredbe, da bi spodbudili obnavljanje voznega parka lahkih gospodarskih vozil.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- 1a. Države članice lahko določijo finančne spodbude, ki se uporabljajo za vozila iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajo na trg v državi članici in so skladna najmanj s cilji specifičnih emisij iz Priloge I še pred obdobjema iz te priloge, ter prenehajo z njunim začetkom.

Obrazložitev

Da bi dosegli zastavljene cilje, je treba spodbujati obnovo voznega parka.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- 1b. Države članice lahko odobrijo finančne spodbude za naknadno opremljanje vozil v uporabi in razgradnjo vozil, ki ne ustrezajo tej uredbi.

Obrazložitev

Da bi dosegli zastavljene cilje, je treba spodbujati obnovo voznega parka.

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- 1c. Finančne spodbude za vsako vrsto vozila iz odstavkov -1a in -1b ne presegajo dodatnih stroškov tehničnih naprav, ki so uvedene za zagotovitev skladnosti s cilji specifičnih emisij iz Priloge I, vključno s stroški vgradnje v vozilo.

Obrazložitev

Finančne spodbude je treba povezati z dodatnimi stroški zaradi tehničnih naprav, ki jih je treba uvesti za zagotovitev skladnosti z omejitvami emisij.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- 1d. Komisijo je treba pravočasno seznaniti z načrti za oblikovanje ali spremembo finančnih spodbud iz odstavkov -1a in -1b.

Obrazložitev

Komisija ima vlogo koordinatorja.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe

Člen 5 – uvodni del – alinee 1, 2 in 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- 2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,
- 1,5 lahkega gospodarskega vozila v **letu 2015**,
- 1 lahko gospodarsko vozilo v **letu 2016**.

- 2,5 lahkega gospodarskega vozila v letu 2014,
- 1,5 lahkega gospodarskega vozila v **letu 2016**,
- 1 lahko gospodarsko vozilo v **letu 2018**.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe

Člen 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 5a

Omejitev hitrosti

Od leta 2018 dalje proizvajalci lahkih gospodarskih vozil zagotovijo, da so vsa nova lahka gospodarska vozila, ki sodijo v področje uporabe te uredbe, kakor je opredeljeno v členu 2, opremljena z

omejevalniki hitrosti, tako da je največja hitrost omejena na 120 km/h.

Obrazložitev

Pri lahkih gospodarskih vozilih zaenkrat hitrost ni omejena, kakor je to pri težkih tovornih vozilih. Omejevalniki hitrosti so stroškovno zelo učinkovit način za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂ ter prispevajo k varnosti na cesti.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Komisija za obdobje od 1. januarja 2014 in za vsako koledarsko leto po tem proizvajalcu, ali kadar je to primerno, vodi združenja naloži plačilo premije za presežne emisije, če bodo povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegle cilj specifičnih emisij, ki bo veljal zanj.

Predlog spremembe

1. Komisija za obdobje od 1. januarja 2014 in za vsako koledarsko leto po tem **vsakemu** proizvajalcu, ali kadar je to primerno, vodi združenja **dosledno** naloži plačilo premije za presežne emisije, če bodo povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca presegle cilj specifičnih emisij, ki bo veljal zanj.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 2 – pododstavek 1 – točka a – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) od leta 2014 do leta 2018:
(i) za presežne emisije, večje od 3 g CO₂/km:
((presežne emisije – 3) × **120 EUR** + 45 EUR) × število novih lahkih gospodarskih vozil;

Predlog spremembe

(a) od leta 2014 do leta 2018:
(i) za presežne emisije, večje od 3 g CO₂/km:
((presežne emisije – 3) × **95 EUR** + 45 EUR) × število novih lahkih gospodarskih vozil;

Obrazložitev

Premije za presežne emisije morajo biti v skladu s tistimi iz Uredbe (ES) št 443/2009 (CO₂ iz avtomobilov).

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 2 – pododstavek 1 – točka b – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) od leta 2019:

(presežne emisije × **120 EUR**) × število novih lahkih gospodarskih vozil.

Predlog spremembe

(b) od leta 2019:

(presežne emisije × **95 EUR**) × število novih lahkih gospodarskih vozil.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 2 – pododstavek 2 – prva točka

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„presežne emisije“ pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ – upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi inovativnih tehnologij, odobrenih v skladu s členom 11 – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu ali delu koledarskega leta, za katero velja obveznost iz člena 4, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, in

Predlog spremembe

„presežne emisije“ pomenijo pozitivno število gramov na kilometer, s katerim so proizvajalčeve povprečne specifične emisije CO₂ – upoštevajoč zmanjšanje emisij CO₂ zaradi inovativnih tehnologij, odobrenih v skladu s členom 11, **in uporabe omejevalnikov hitrosti v skladu s členom 5a** – presegle njegov cilj specifičnih emisij v koledarskem letu ali delu koledarskega leta, za katero velja obveznost iz člena 4, zaokroženo na najbližja tri decimalna mesta, in

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Evropske unije **in se uporabljajo samo za financiranje projektov, katerih cilj so inovativne tehnologije za znižanje negativnega vpliva prometa na okolje.**

Obrazložitev

Prihodki od premij za presežne emisije morajo biti namenjeni za raziskave za nadaljnje izboljšanje okoljske uspešnosti sektorja.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki izdelava manj kot **22 000** novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu, ter:

Predlog spremembe

Za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s Prilogo I, lahko zaprosi proizvajalec, ki izdelava manj kot **25 000** novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu, ter:

Obrazložitev

Glede na to, da je skupni delež malih proizvajalcev na trgu lahkih gospodarskih vozil samo 5 %, pripravljavec mnenja predlaga, da se omejitev 22 000 registriranih vozil (1 % vseh prodanih lahkih gospodarskih vozil v EU) zviša na 25 000 (približno 1,4 %). To bi bilo še vedno manj od števila, sprejetega v uredbi (ES) št. 443/2009 o zmanjšanju CO₂ iz novih osebnih avtomobilov, ki ustreza 2 % celotne prodaje. S tem bi se malim proizvajalcem omogočila večja prožnost pri premagovanju gospodarske krize.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 1 – uvodni del – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot **22 000** novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu, ali

Predlog spremembe

(b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je v celoti odgovorna za manj kot **25 000** novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v Skupnosti v vsakem koledarskem letu, ali or

Obrazložitev

Glede na to, da je skupni delež malih proizvajalcev na trgu lahkih gospodarskih vozil samo 5 %, pripravljavec mnenja predlaga, da se omejitev 22 000 registriranih vozil (1 % vseh prodanih lahkih gospodarskih vozil v EU) zviša na 25 000 (približno 1,4 %). To bi bilo še

vedno manj od števila, sprejetega v uredbi (ES) št. 443/2009 o zmanjšanju CO₂ iz novih osebnih avtomobilov, ki ustreza 2 % celotne prodaje. S tem bi se malim proizvajalcem omogočila večja prožnost pri premagovanju gospodarske krize.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 2 – točka (d)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvodjalčevo možnostjo za zmanjševanje emisij, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega lahkega gospodarskega vozila.

Predlog spremembe

(d) cilj specifičnih emisij, skladen s proizvodjalčevo možnostjo za zmanjševanje emisij **in s povprečjem v industriji**, vključno z gospodarskimi in tehnološkimi možnostmi za zmanjševanje njegovih specifičnih emisij CO₂ ob upoštevanju lastnosti trga za tip proizvedenega lahkega gospodarskega vozila.

Obrazložitev

Medtem ko povprečno zmanjšanje emisij CO₂ v industriji s ciljem 175 g CO₂/km pomeni zmanjšanje za 14 %, bi se morali nekateri mali proizvajalci soočiti z dvakrat tolikšnim zmanjšanjem. Da ne bi bili diskriminirani, mora biti povprečje v industriji eno od meril, ki se upoštevajo pri odobritvi odstopanja.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija do 31. decembra 2012 sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja takšnih inovativnih tehnologij v skladu z regulativnim postopkom iz člena 13(2). Navedene podrobne določbe temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:

Predlog spremembe

2. Komisija do 31. decembra 2012 sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja takšnih inovativnih tehnologij v skladu z regulativnim postopkom iz člena 13(2). Navedene podrobne določbe **so v skladu z določbami člena 12(2) Uredbe (ES) št. 443/2009 in** temeljijo na naslednjih merilih za inovativne tehnologije:

Obrazložitev

V členu 12(2) Uredbe (EC) št. 443/2009 o CO₂ iz osebnih avtomobilov je omenjeno, da

Komisija do leta 2010 sprejme podrobne določbe o postopku potrjevanja takšnih inovativnih tehnologij.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev števila M0, opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih treh koledarskih let se sprejmejo do 31. oktobra 2016 in nato vsaka tri leta.

Predlog spremembe

Ukrepi za spremembo Priloge I za prilagoditev števila M0, opredeljenega v navedeni prilogi, povprečni masi **registriranih** novih lahkih gospodarskih vozil iz preteklih treh koledarskih let se sprejmejo do 31. oktobra 2016 in nato vsaka tri leta.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 4 – pododstavek 1 – alinea 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

načine za doseg dolgoročnega cilja 135 g CO₂/km do **leta 2020**, ki bodo stroškovno učinkoviti, ob upoštevanju potrditve njegove izvedljivosti na podlagi posodobljenih rezultatov ocene učinka in

Predlog spremembe

načine za doseg dolgoročnega cilja 135 g CO₂/km do **leta 2022**, ki bodo stroškovno učinkoviti, ob upoštevanju potrditve njegove izvedljivosti na podlagi posodobljenih rezultatov ocene učinka in

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija do leta 2015 pregleda metodo določanja specifičnih emisij CO₂ iz dodelanih vozil v odstavku 7 dela B Priloge II in po potrebi predlog predloži Evropskemu parlamentu in Svetu za

Predlog spremembe

7. Kjer je to primerno, Komisija do leta 2014 Komisija vzpostavi postopek za pridobitev reprezentativnih vrednosti emisij CO₂ in učinkovitosti porabe goriv

spremembo Priloge II.

dodelanih vozil.

Obrazložitev

Da bi upoštevali posebne razmere pri „večstopenjskih vozilih“, je Evropska komisija predložila priporočene spremembe za prvotni predlog. Predlog spremembe odraža ta priporočila.

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe

Priloga II – del A – točka 3 – točka d – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ii) specifične emisije CO₂;

(ii) specifične emisije CO₂ **in delež zmanjšanja emisij kot rezultat inovativnih tehnologij v skladu s členom 11;**

Obrazložitev

Za usklajenost besedila.

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe

Priloga II – del B – točka 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

7. Specifične emisije iz dodelanih vozil
Specifične emisije iz dodelanih vozil se določijo v skladu z Direktivo 2004/3/ES. Če navedena vrednost ni na voljo, so specifične emisije iz dodelanih vozil enake največji vrednosti specifičnih emisij iz vseh dodelanih vozil, ki so istega tipa kot nedodelano vozilo, ki je podlaga za dodelano vozilo, in ki so registrirana v EU v istem letu spremljanja, pri čemer se „tip vozila“ opredeli v skladu s členom 3 Direktive 2007/46/ES. Če obstajajo več kot tri različne vrednosti specifičnih emisij iz vseh dodelanih vozil, se uporabi druga največja vrednost specifičnih emisij.

črtano

Obrazložitev

Da bi upoštevali posebne razmere pri „večstopenjskih vozilih“, je Evropska komisija predložila priporočene spremembe za prvotni predlog. Predlog spremembe odraža ta priporočila.

POSTOPEK

Naslov	Standardi emisijskih vrednosti za nova lahka tovorna vozila	
Referenčni dokumenti	KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)	
Pristojni odbor	ENVI	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 24.11.2009	
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Oldřich Vlasák 9.11.2009	
Obravnava v odboru	27.4.2010	21.6.2010
Datum sprejetja	22.6.2010	
Izid končnega glasovanja	+: 32	-: 4
	0: 2	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Kumucakos (Georgios Koumoutsakos), Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spiros Danels (Spyros Danellis), Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu	