



EVROPSKI PARLAMENT

2014 - 2019

Odbor za promet in turizem

2014/0012(COD)

19.6.2015

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 v zvezi z zmanjšanjem emisij onesnaževal iz cestnih vozil
(COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Pripravljalca mnenja: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

I. Predlog Komisije

Namen tega predloga je uvesti nekatere spremembe v Uredbo (ES) št. 715/2007 in Uredbo (ES) št. 595/2009 v zvezi z zmanjšanjem emisij onesnaževal iz cestnih vozil. Predlog vsebuje pet ukrepov, s katerimi naj bi:

- preprečili, da bi sedanje mejne vrednosti amonijaka (NH₃) za težka tovorna vozila ovirala zanimanje na trgu za nekatera vozila na prisilni vžig, zlasti vozila na zemeljski plin;
- povečali največjo dovoljeno maso iz Uredbe (ES) št. 715/2007, da bi proizvajalcem omogočili izbiro med homologacijo vozil po zakonodaji za lahka ali težka tovorna vozila;
- Komisiji omogočili, da bi za lahka tovorna vozila Euro 6 uvedla strožje mejne vrednosti emisij pri hladnem zagonu;
- Komisiji omogočili, da bi za lahka tovorna vozila Euro 6 uvedla mejne vrednosti emisij NO₂;
- Komisiji omogočili, da bi predlagala deregulacijo emisij metana (CH₄) po zakonodaji za lahka tovorna vozila, pod pogojem, da bodo te emisije vključene v zakonodajo EU, ki določa obvezne cilje glede emisij CO₂ za potniška in lahka gospodarska vozila, in sicer kot emisije ekvivalenta CO₂.

II. Splošno stališče pripravljavke mnenja

Pripravljavka mnenja odobrava predlog Komisije, zlasti zaradi določb o uvedbi mejnih vrednosti za NO₂, strožjih mejnih vrednosti emisij pri hladnem zagonu za lahka tovorna vozila in odprave nepotrebnih upravnih bremen pri homologaciji vozil, ki nimajo pozitivnega okoljskega vpliva.

Onesnaženje zraka, tako v zaprtih prostorih kot na prostem, je veliko okoljsko tveganje za človekovo zdravje. Po ocenah Svetovne zdravstvene organizacije samo zaradi onesnaženja zraka na prostem na mestnih območjih letno umre 1,3 milijona ljudi. Dolgotrajna in kronična izpostavljenost ima lahko številne zdravstvene posledice – od manjših obolenj dihal do prezgodnje smrti. Kot najbolj problematični sta splošno priznani dve onesnaževali: prizemni ozon (O₃) in drobni trdni delci (PM 2,5). Že samo zvišano koncentracijo ozona v EU povezujejo z 21.000 prezgodnjimi smrtmi na leto. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije drobni trdni delci povprečno znižujejo pričakovano življenjsko dobo vsakega Evropejca za skoraj leto dni.

Onesnaženje zraka močno povečujejo emisije izpušnih plinov iz lahkih in težkih tovornih vozil. To je še posebej kritično na mestnih območjih, kjer sta motorni promet in poseljenost večja. Cestni promet povzroči več kot 40 % emisij NO_x. NO₂, ena od sestavin NO_x, neposredno vpliva na zdravje, je pa tudi glavni vir dušikovih aerosolov, ki tvorijo precejšen delež trdnih delcev, ob ultravijolični svetlobi pa ozon. Na ta način emisije NO₂ povečujejo problem onesnaženja z ozonom in drobnimi trdnimi delci (PM 2,5). Nova motorna vozila so v

povprečju energetsko učinkovitejša in oddajajo manj onesnaževal kot starejša. Ker pa obseg cestnega prometa nezadržno narašča, to ne prinaša ustreznega zmanjšanja onesnaževal v ozračju in emisij toplogrednih plinov.

Zanimivo je, da želi Komisija s svojim predlogom obravnavati nekatere od teh problemov z manj strogimi mejnimi vrednostmi za amonijak (NH_3) iz težkih tovornih vozil s prisilnim vžigom in metana (CH_4) iz lahkih tovornih vozil s prisilnim vžigom. Namen teh določb je, da bi na trgu spodbudili zanimanje za vozila na zemeljski plin, ki težje dosegajo veljavne mejne vrednosti amonijaka in metana. Predvideva se, da bi večje nadomeščanje dizelskih vozil z vozili na zemeljski plin, zlasti na mestnih območjih, z vidika emisij NO_x in CO_2 zelo pozitivno vplivalo na okolje.

Komisija torej predlaga, da bi ta pozitivni okoljski vpliv izravnali s potencialno nekoliko višjimi emisijami amonijaka in metana. Ocena učinka je pokazala, da bi bilo povečanje emisij amonijaka zaradi odprave mejne vrednosti za težka tovorna vozila na zemeljski plin zanemarljivo. Zato bi bil celokupni okoljski vpliv te možnosti pozitiven, če upoštevamo nižje emisije NO_x in CO_2 zaradi pričakovane večje uporabe vozil na zemeljski plin, katerih delež na trgu je zaenkrat neznaten. Kar zadeva emisije metana, bi morala Komisija povečati mejno vrednost skupnih emisij ogljikovodikov (THC) za lahka tovorna vozila s prisilnim vžigom le, če bi se to izravnalo s splošnim zmanjšanjem učinka tople grede skupnih emisij CO_2 in metana. Pripravljavka mnenja poudarja, da bi morala Komisija še naprej spremljati razvoj emisij amonijaka in metana iz vozil na prisilni vžig, ki se dajo na trg, in po potrebi predlagati ustrezne ukrepe.

Nenazadnje želi pripravljavka mnenja tudi zagotoviti, da bodo nova motorna vozila opremljena s sistemi, ki pomagajo vozniku pri okoljsko učinkovitem načinu vožnje, da se zmanjša poraba goriva in s tem emisije onesnaževal in toplogrednih plinov. Komisija je v presoji vpliva poglobljeno ocenila prednosti, ki bi jih dosegli z minimalnimi stroški, če bi v nove avtomobile vgrajevali merilnike porabe goriva in kazalnike menjanja prestav. Zato pripravljavka mnenja meni, da je treba ta sistema uvesti kot standardno opremo novih vozil v skladu z ugotovitvami Komisije iz ocene učinka.

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Čeprav ni znano, da bi imele emisije metana neposreden škodljiv učinek na zdravje ljudi, je metan plin z močnim toplogrednim učinkom. Zato bi morala Komisija v skladu z njenim sporočilom o uporabi in prihodnjem razvoju zakonodaje Skupnosti v zvezi z emisijami iz lahkih tovornih vozil ter dostopom do informacij o popravilu in vzdrževanju (Euro 5 in 6)² ter s členom 14(1) Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta³ razmisliti o vključitvi emisij metana v izračun emisij CO₂.

² UL C 182, 19.7.2008, str. 17.

³ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Predlog spremembe

(2) Čeprav ni znano, da bi imele emisije metana neposreden škodljiv učinek na zdravje ljudi, je metan plin z močnim toplogrednim učinkom. Zato bi morala Komisija v skladu z njenim sporočilom o uporabi in prihodnjem razvoju zakonodaje Skupnosti v zvezi z emisijami iz lahkih tovornih vozil ter dostopom do informacij o popravilu in vzdrževanju (Euro 5 in 6)² ter s členom 14(1) Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta³ **po posvetovanju z deležniki in izvedbi ocene učinka, če je potrebno, v okviru pregleda Uredbe (ES) št. 443/2009 in Uredbe (EU) št. 510/2011** razmisliti o vključitvi emisij metana v izračun emisij CO₂.

² UL C 182, 19.7.2008, str. 17.

³ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Za olajšanje uvedbe vozil na zemeljski plin bi bilo treba povišati sedanjo mejno vrednost emisij skupnih ogljikovodikov **ter upoštevati učinek** emisij metana in **ga izraziti kot ekvivalent CO₂ za regulativne namene in namene obveščanja potrošnikov.**

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3) Za olajšanje uvedbe vozil na zemeljski plin bi bilo treba povišati sedanjo mejno vrednost emisij skupnih ogljikovodikov. **Vendar bi bilo treba za največje dovoljene emisije skupnih ogljikovodikov določiti mejno vrednost, ki zagotavlja, da bi se morebitno povečanje emisij metana z vozil s prisilnim vžigom izravnalo s skupnim zmanjšanjem toplogrednega učinka skupnih emisij CO₂ in metana iz teh vozil.**

Predlog spremembe

(3a) Rezultati preskusnega postopka, ki je osnova za predpise o emisijah pri podeljevanju ES-homologacije, bi morali odražati stopnje emisij v dejanskih pogojih vožnje ob upoštevanju izidov in ocen projekta ARTEMIS, ki ga financira Unija. Zato bi bilo treba sisteme za uravnavanje emisij in preskusne cikle oblikovati tako, da bi odražali dejanske pogoje vožnje, zlasti na mestnih območjih, kjer so pogoji vožnje veliko bolj spremenljivi kot med regularnim preskusnim ciklom.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) Da bi dosegli cilj zmanjšanja vpliva emisij onesnaževal iz cestnih vozil na okolje, bi bilo treba goriva z visoko vsebnostjo ogljika postopno nadomestiti z

drugimi možnostmi z nižjo vsebnostjo ogljika, kot je zemeljski plin, čeprav je treba uvesti nove tehnologije z manjšim vplivom na okolje, kot so električna vozila, vozila na vodik ali stisnjen zrak, da bi cestni prevoz dolgoročneje postal resnično okoljsko trajnosten.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe

Uvodna izjava 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) Visokim koncentracijam onesnaženosti zraka zaradi predhodnikov O₃ (visoke koncentracije ozona skupaj s visokimi poletnimi temperaturami) ter dizelskih trdnih delcev in drugih emisij (ki skupaj s tako imenovano inverzijo pozimi povzročajo smog) bi se bilo treba izogniti s sprejetjem previdnostnih ukrepov. Zlasti intenzivno sodelovanje z meteorološkimi službami bi lahko omogočilo pravočasno in ustrezno ukrepanje.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Potencial za zmanjšanje porabe goriva z varčnim načinom vožnje (tako imenovano ekološko vožnjo) in s tem za zmanjšanje emisij onesnaževal in toplogrednih plinov se ne izkorišča v zadostni meri. Razlog je predvsem premajhna obveščenost ali ozaveščenost voznikov o tem, kako učinkovito voziti. Tehnični sredstvi, ki podpirata ekološko vožnjo, sta predvsem dve vrsti avtomobilskih sistemov: merilniki porabe goriva in kazalniki menjanja prestav.

Merilnik porabe goriva daje vozniku točne informacije o realni porabi goriva, med drugim trenutno porabo goriva, povprečno porabo goriva, porabo goriva v prostem teku, porabo goriva v vsej življenjski dobi ter oceno dosega vozila na podlagi trenutne količine goriva v vozilu. Kazalnik menjanja prestav nakazuje najprimernejšo prestavo, če je drugačna od izbrane, in kaj bi moral voznik storiti, da bi zmanjšal porabo goriva (prestaviti v višjo ali nižjo prestavo). Namen kazalnika je voznika vozila z ročnim menjalnikom vizualno opozoriti, kdaj mora prestaviti. Kazalniki menjanja prestav so že obvezni za nova osebna vozila kategorije M1 z ročnim menjalnikom, ne pa za druge tipe motornih vozil, na primer lahka gospodarska vozila, tovornjake ali avtobuse. Merilniki porabe goriva pa se še ne zahtevajo v nobeni kategoriji motornih vozil. Študije kažejo, da so koristi ekološke vožnje večje, kadar se uporabita oba sistema. Poleg tega lahko merilniki porabe goriva pomagajo potrošnikom pri nakupu vozil z nizko porabo goriva. To bi bilo zlasti primerno pri težkih tovornih vozilih, za katera še ni zakonskih zahtev o navajanju učinkovitosti pri porabi goriva in emisijah CO₂ pri prodaji. Merilniki porabe goriva in kazalniki menjanja prestav se lahko vgradijo ob nizkih stroških za proizvajalca vozil, vendar pogosto še niso na voljo ali se prodajajo kot dodatna oprema, kar ovira njihovo večjo razširjenost. Poleg tega te naprave, če so na voljo, niso najprimerneje vgrajene za učinkovito ekološko vožnjo (na primer niso stalno vidne, ni sprotnih informacij o porabi goriva, prihaja do razlik med prikazano in dejansko porabo).

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 7

(7) **Za dosego ciljev** EU v zvezi s kakovostjo zraka in za zagotovitev stalnih prizadevanj za zmanjšanje emisij iz vozil, bi bilo treba **Komisiji** v skladu s členom 290 Pogodbe **o delovanju Evropske unije podeliti pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov** v zvezi s podrobnimi pravili o uporabi Uredbe (ES) št. 715/2007 za vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, katerih referenčna masa presega 2 610 kg, največja dovoljena masa vozila pa ne presega **5 000 kg**; s posebnimi postopki, preskusi in zahtevami za homologacijo; z zahtevami za izvajanje prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij; z ukrepi, potrebnimi za izvajanje obveznosti proizvajalca, da zagotovi neomejen in standardiziran dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil; z nadomestitvijo informacij o masi emisij CO₂ v certifikatu o skladnosti z informacijami o skupni masi ekvivalentov emisij CO₂; s povečanjem ali odpravo mejnih vrednosti emisij skupnih ogljikovodikov za vozila na prisilni vžig; s spremembo Uredbe (ES) št. 715/2007 zaradi ponovnega kalibriranja mejnih vrednosti na podlagi mase delcev in uvedbe mejnih vrednosti na podlagi števila delcev, ki bi bile približno v sorazmerju z mejnimi vrednostmi za bencin in dizelsko gorivo; s sprejetjem revidiranega meritvenega postopka za mejno vrednost za delce in mejno vrednost za število delcev, mejno vrednost emisij NO₂ in mejno vrednost emisij izpušnih plinov pri nizkih temperaturah za vozila, ki so odobrena kot skladna z mejnimi vrednostmi emisij Euro 6. Komisija bi pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov morala zagotoviti, da so ustrezni dokumenti Evropskemu parlamentu in Svetu predloženi istočasno, pravočasno in na ustrezen način.

(7) **Da se dosežejo cilji** EU v zvezi s kakovostjo zraka in za zagotovitev stalnih prizadevanj za zmanjšanje emisij iz vozil, bi bilo treba **na Komisijo o delovanju Evropske unije prenesti pooblastila, da** v skladu s členom 290 Pogodbe **sprejme delegirane akte** v zvezi s podrobnimi pravili o uporabi Uredbe (ES) št. 715/2007 za vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, katerih referenčna masa presega 2 610 kg, največja **tehnično** dovoljena masa **obremenjenega** vozila pa ne presega **7 500 kg**; s posebnimi postopki, preskusi in zahtevami za homologacijo; z zahtevami za izvajanje prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij; z ukrepi, potrebnimi za izvajanje obveznosti proizvajalca, da zagotovi neomejen in standardiziran dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil; z nadomestitvijo informacij o masi emisij CO₂ v certifikatu o skladnosti z informacijami o skupni masi ekvivalentov emisij CO₂; s povečanjem ali odpravo mejnih vrednosti emisij skupnih ogljikovodikov za vozila na prisilni vžig; s spremembo Uredbe (ES) št. 715/2007 zaradi ponovnega kalibriranja mejnih vrednosti na podlagi mase delcev in uvedbe mejnih vrednosti na podlagi števila delcev, ki bi bile približno v sorazmerju z mejnimi vrednostmi za bencin in dizelsko gorivo; s sprejetjem revidiranega meritvenega postopka za mejno vrednost za delce in mejno vrednost za število delcev, mejno vrednost emisij NO₂ in mejno vrednost emisij izpušnih plinov pri nizkih temperaturah za vozila, ki so odobrena kot skladna z mejnimi vrednostmi emisij Euro 6. Komisija bi pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov morala zagotoviti, da so ustrezni dokumenti Evropskemu parlamentu in Svetu predloženi istočasno, pravočasno in

na ustrezen način.

Obrazložitev

Po veljavni zakonodaji sta za dve različici istega tipa vozila potrebni dve homologaciji. To pomeni odvečno upravno breme, nima pa pozitivnega vpliva na okolje. Povečanje najvišje dovoljene mase obremenjenega vozila na 7 500 kg bi omogočilo, da bi lahko vozila, ki presegajo sedanjo najvišjo dovoljeno maso za lahka tovorna vozila 2610 kg oziroma 2840 kg, homologirali bodisi po zakonodaji za lahka bodisi za težka tovorna vozila, kakor bi se odločil proizvajalec.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 1

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 2 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po objavi delegiranih aktov, sprejetih v skladu z drugim pododstavkom in na zahtevo proizvajalca, se ta uredba uporablja za vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta* ter katerih referenčna masa presega 2 610 kg, največja dovoljena masa vozila pa ne presega **5 000 kg**.

Komisija je pooblaščena za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a v zvezi s podrobnimi pravili o uporabi te uredbe za vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES ter katerih referenčna masa presega 2 610 kg, največja dovoljena masa vozila pa ne presega **5 000 kg**. Z delegiranimi akti se zlasti zagotovi, da se pri preskusih dinamometra ustrezno upošteva dejanska operativna masa vozila za določitev enakovredne vztrajnostne mase ter drugih privzetih parametrov moči in obremenitve.

Predlog spremembe

Po objavi delegiranih aktov, sprejetih v skladu z drugim pododstavkom in na zahtevo proizvajalca, se ta uredba uporablja za vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta* ter katerih referenčna masa presega 2 610 kg, največja **tehnično** dovoljena masa **obremenjenega** vozila pa ne presega **7 500 kg**.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a v zvezi s podrobnimi pravili o uporabi te uredbe za vozila kategorij M1, M2, N1 in N2, kot so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES ter katerih referenčna masa presega 2 610 kg, največja **tehnično** dovoljena masa **obremenjenega** vozila pa ne presega **7 500 kg**. Z delegiranimi akti se zlasti zagotovi, da se pri preskusih dinamometra ustrezno upošteva dejanska operativna masa vozila za določitev enakovredne vztrajnostne mase ter drugih privzetih parametrov moči in obremenitve.

Obrazložitev

Povečanje najvišje dovoljene mase obremenjenega vozila na 7 500 kg bi omogočilo, da bi lahko vozila, ki presegajo sedanjo najvišjo dovoljeno maso za lahka tovorna vozila 2610 kg oziroma 2840 kg, homologirali bodisi po zakonodaji za lahka bodisi za težka tovorna vozila, kakor bi se odločil proizvajalec. Najvišja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila je skupna masa motornega vozila in priklopnika ali priklopnikov, ki jo navede proizvajalec.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 a (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 5 – odstavek 1

Veljavno besedilo

Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da **med normalno uporabo** omogočijo vozilu, da je skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Predlog spremembe

(2a) Člen 5(1) se spremeni:

„Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da **v dejanskih pogojih vožnje** omogočijo vozilu, da je skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.“

Proizvajalec mora zagotoviti učinkovitost sistemov za nadzor emisij, tako da upošteva faktor skladnosti, ki odraža možna odstopanja postopkov merjenja emisij.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 2 b (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 5 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2b) Členu 5 se doda naslednji odstavek:

„1a. Proizvajalci morajo zagotoviti, da imajo vozila vgrajen merilnik porabe goriva v skladu z zahtevami te uredbe in

delegiranih aktov, sprejetih na njeni podlagi.“

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3 a (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 5 – odstavek 3 – točka a

Veljavno besedilo

„(a) emisijami iz izpušne cevi, vključno s preskusnimi cikli, emisijami pri nizkih temperaturah okolja, emisijami v prostem teku, motnostjo dima ter pravilnim delovanjem in regeneracijo sistemov za naknadno obdelavo;“

Predlog spremembe

(3a) V členu 5(3) se točka (a) spremeni:

„(a) emisijami iz izpušne cevi, vključno s preskusnimi cikli **emisij pri dejanski vožnji, uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij**, emisijami pri nizkih temperaturah okolja, emisijami v prostem teku, motnostjo dima ter pravilnim delovanjem in regeneracijo sistemov za naknadno obdelavo;“

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3 b (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 5 – odstavek 3 – točka e a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) v člen 5(3) se vstavi naslednja točka:

„(ea) merilniki porabe goriva, ki dajo vozniku točne informacije o realni porabi goriva, ki vključujejo vsaj naslednje podatke: trenutno porabo goriva (l/100 km), povprečno porabo goriva (l/100 km), porabo goriva v prostem teku ((l/100 km), porabo goriva v vsej življenjski dobi vozila (l) ter oceno dosega vozila na podlagi trenutne količine goriva;“

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3 c (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 5 – odstavek 3 – točka i a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3c) v člen 5(3) se vstavi naslednja točka:

„(ia) faktorjem skladnosti, ki predstavlja razmerje med najvišjo ravnjo emisij določenega onesnaževala v dejanskih razmerah in regulativno mejno vrednostjo Euro 6 za isto onesnaževalo, za katero bi bilo treba določiti najnižjo možno vrednost;“

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 3 d (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 5 – odstavek 3 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3d) v členu 5(3) se doda naslednji pododstavek:

„Komisija do 31. decembra 2016 sprejme delegirane akte za dopolnitev zahtev iz odstavka 1a in točke (ea) tega odstavka. Nacionalni organi od 1. januarja 2018 naprej zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki ne izpolnjujejo teh zahtev. Od 1. januarja 2019 nacionalni organi štejejo, v primeru, ko nova vozila niso skladna s temi zahtevami, da certifikati o skladnosti ne veljajo več in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil.“

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 5 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Komisija je pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a v zvezi z naslednjim, ne da bi se pri tem znižala raven varstva okolja v Uniji:

a) nadomestitvijo informacij o masi emisij CO₂ v certifikatu o skladnosti iz člena 18 Direktive 2007/46/ES z informacijami o skupni masi ekvivalentov emisij CO₂, ki je vsota mase emisij CO₂ in emisij metana, izražena kot ekvivalentna masa emisij CO₂ glede na njihove učinke toplogrednih plinov;

b) povečanje ali odprava mejne vrednosti emisij skupnih ogljikovodikov za vozila z motorjem na prisilni vžig.

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 5 – točka a

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 14 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Komisija preuči možnost vključitve emisij metana v izračun emisij CO₂, tako da se upošteva učinek emisij metana in izrazi kot ekvivalent CO₂ za regulativne namene in namene obveščanja potrošnikov. V ta namen Komisija, če je potrebno, predloži zakonodajni predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za pregled Uredbe (ES) št. 443/2009 in Uredbe (ES) št. 510/2011.

Predlog spremembe

Ia. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a v zvezi z povečanjem mejnih vrednosti emisij skupnih ogljikovodikov za vozila z motorjem na prisilni vžig, ne da bi se pri tem znižala raven varstva okolja v Uniji. Za največje dovoljene emisije ogljikovodikov se določi mejna vrednost, ki naj zagotovi, da bi se morebitno

povečanje emisij metana iz vozil na prisilni vžig izravnalo s splošnim zmanjšanjem učinka tople grede skupnih emisij CO₂ in metana iz teh vozil.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 6

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 14 a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 2(2), člena 5(3), člena 8 in člena 14(I) do (5) *je preneseno* na Komisijo za *nedoločen čas od [...]* [Publications Office, please insert the exact date of entry into force].

Predlog spremembe

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 2(2), člena 5(3), člena 8 in člena 14(Ia) do (5) *se prenese* na Komisijo za *obdobje petih let od [datum začetka veljavnosti te uredbe]*. *Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.*

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe

Člen 1 – točka 7 a (novo)

Uredba (ES) št. 715/2007

Člen 18 – odstavek 3

Veljavno besedilo

„3. Spremembe ali *izvedbeni ukrepi* iz člena 5(3) in člena 14(6) se sprejmejo do **2. julija 2008**.

Predlog spremembe

(7a) v členu 18 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Spremembe ali *delegirani akti* iz člena 2(2), člena 5(3) in člena 14(Ia) do (5) se sprejmejo *najkasneje* do [eno leto po začetku veljavnosti te uredbe].“

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe

Člen 2 – točka 1 a (novo)

Uredba (ES) št. 595/2009

Člen 5 – odstavek 2 a (novo)

Veljavno besedilo

Predlog spremembe

(1a) členu 5 se doda naslednji odstavek:

„2a. Proizvajalci morajo zagotoviti, da imajo vozila vgrajen merilnik porabe goriva v skladu z zahtevami te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih na njeni podlagi.“

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe

Člen 2 – točka 1 b (novo)

Uredba (ES) št. 595/2009

Člen 5 – odstavek 4 – uvodni stavek

Veljavno besedilo

Predlog spremembe

(1b) v členu 5(4) se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

4. Komisija sprejme ukrepe za izvajanje tega člena, ki med drugim zadevajo:

„4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12a v zvezi s pripravo posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo iz tega člena, vključno z zahtevami, ki zadevajo:“.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Člen 2 – točka 1 c (novo)

Uredba (ES) št. 595/2009

Člen 5 – odstavek 4 – točka e a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1c) v členu 5(4) se vstavi naslednja točka:

„(ea) opremo vozil z merilniki porabe goriva, ki vozniku dajejo točne informacije o realni porabi goriva, ki vključuje vsaj naslednje podatke: trenutno porabo goriva (l/100 km), povprečno porabo goriva (l/100 km), porabo goriva v prostem teku ((l/100 km) in porabo goriva v vsej življenjski dobi vozila (l) ter oceno dosega vozila na podlagi trenutne količine goriva.“

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Člen 2 – točka 1 d (novo)

Uredba (ES) št. 595/2009

Člen 5 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1d) v členu 5(4) se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Komisija do 31. decembra 2016 sprejme delegirani akt za dopolnitev zahtev iz odstavka 2a in točke (ea) tega odstavka. Nacionalni organi od 1. januarja 2018 naprej zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki ne izpolnjujejo teh zahtev. Od 1. januarja 2019 nacionalni organi štejejo, v primeru, ko nova vozila niso skladna s temi zahtevami, da certifikati o skladnosti ne veljajo več in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil.“

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1e) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 12a

Izvajanje 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 5(4) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [datum sprejetja te uredbe]. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 5(4) 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 takoj po sprejetju delegiranega akta, o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 5(4), 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 obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva

meseca.“

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe Člen 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3a

Kazalniki menjanja prestav

Komisija oceni, ali je ustrezno uvesti zahteve, da se v vozila z ročnim menjalnikom, z izjemo vozil kategorije M1, za katera v veljavni zakonodaji Unije ta zahteva že obstaja, namestijo kazalniki menjanja prestav. Komisija na podlagi te ocene Evropskemu parlamentu in Svetu po potrebi predloži predlog za razširitev področja uporabe člena 11 Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta^{1a} na dodatne kategorije vozil.

^{1a} Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 200, 31.7.2009, str. 1).

POSTOPEK

Naslov	Zmanjšanje emisij onesnaževal iz cestnih vozil	
Referenčni dokumenti	COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)	
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 6.2.2014	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 6.2.2014	
Pripravljalavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Elżbieta Katarzyna Łukacijewska 26.11.2014	
Obrazložitev v odboru	5.5.2015	15.6.2015
Datum sprejetja	16.6.2015	
Izid končnega glasovanja	+: 35 –: 8 0: 1	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kuloglou (Stelios Kouloglou), Miltiadis Kirkos (Miltiadis Kyrkos), Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Ivo Belet, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Ulrike Rodust, Patricija Šulin, Henna Virkkunen	
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Jarosław Wałęsa	