



Odbor za promet in turizem

2021/0197(COD)

28.4.2022

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Pripravljalnica mnenja: Karima Delli

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Z izboljšanimi standardi emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila bi lahko zmanjšali emisije CO₂. Hkrati bi prispevali tudi k doseganju pravno zavezujočega cilja zmanjšanja emisij do leta 2030 in cilja podnebne nevtralnosti v skladu z evropskimi podnebnimi pravili. Poleg tega lahko z novimi okrepljenimi cilji za zmanjšanje emisij CO₂ ustvarimo precejšnje prihranke goriva za potrošnike in izboljšamo kakovost zraka za naše državljane.

Sedanja ciljna raven iz Uredbe (EU) 2019/631 kaže, da lahka vozila premalo prispevajo k večjim ambicijam glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Emisije toplogrednih plinov iz cestnega prometa predstavljajo skoraj 20 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU in so se od leta 1990 znatno povečale. Pripravlavec mnenja meni, da je treba določiti veliko ambicioznejše standarde CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila in da bi morali biti vsi novi avtomobili in kombinirana vozila na trgu EU do leta 2035 brezemisijski. Zato predlaga okrepitev ciljev glede emisij CO₂ od leta 2025, vmesnih ciljev od leta 2027 in ambicioznejših ciljev po letu 2030.

Prehod z vozil na fosilna goriva na brezemisijska vozila je treba izvesti z ustreznimi ukrepi, da bodo cenovno ugodna in dostopna ne le za državljane z visokimi dohodki, temveč tudi za tiste z nižjimi dohodki. Da bi bila brezemisijska vozila cenovno dostopnejša, je pomembno, da proizvajalci avtomobilov veliko vlagajo v njihov razvoj, kar lahko dodatno zmanjša stroške in spodbudi povpraševanje. Izboljšani standardi emisijskih vrednosti in cilji so ključni ukrepi za učinkovito povečanje naložb v ponudbo brezemisijskih vozil in njihovo cenovno dostopnost za vse. Dolgoročno bodo imeli potrošniki, tako lastniki novih avtomobilov kot lastniki rabljenih avtomobilov, koristi od občutnega znižanja skupnih stroškov lastništva avtomobilov, saj bodo za gorivo in vzdrževanje svojega avtomobila plačali veliko manj.

Najnovejše zaveze proizvajalcev avtomobilov glede brezemisijskih vozil kažejo, da je industrija pripravljena na ta prehod, zato cilji ne smejo zaostajati za tržnim potencialom. V avtomobilski industriji je prišlo do velikega in hitrega prehoda, tehnologije za brezemisijski promet pa se naglo razvijajo. Novi akterji se osredotočajo na brezemisijska vozila in če regulativni ukrepi ne bodo sprejeti dovolj hitro, obstaja tveganje, da avtomobilska industrija EU ne bo več konkurenčna.

Prehod na brezemisijska vozila bo zahteval strukturne spremembe v avtomobilski vrednostni verigi. Zato je treba resno upoštevati socialne posledice prehoda v avtomobilskem sektorju. Pripravlavec mnenja meni, da mora postopno opuščanje vozil na fosilna goriva potekati vzporedno s postopnim uvajanjem ukrepov za delavce v avtomobilskem sektorju. Te ukrepe je treba določiti v načrtih za pravični prehod in socialnih načrtih za podnebje v skladu z novo uredbo o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje. Zato pripravlavec mnenja predlaga, da se zneski premij za presežne emisije obravnavajo kot namenski prejemki za Socialni sklad za podnebje, da bi ublažili morebitne negativne posledice prehoda v avtomobilskem sektorju na zaposlovanje.

Za uspešen prehod na brezemisijsko mobilnost bo potreben usklajen skupni okvir politike za vozila, infrastrukturo, električna omrežja, zaposlovanje in ekonomske spodbude, ki bo veljal v vsej Uniji, na nacionalni, regionalni in lokalni ravni. Obenem bo treba nemudoma uvesti infrastrukturo za alternativna goriva. Z boljšo infrastrukturo se bo povečala konkurenca in verjetno zmanjšali stroški polnjenja in oskrbovanja z gorivom. Prav tako bo omogočila vstop

brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg, s čimer se bodo znižali stroški vozil.

Pripravljaivec mnenja želi s tem mnenjem zagotoviti, da bo prihodnji vozni park prispeval k vsaj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 in k doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050.

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe 2

Predlog spremembe

(3) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo, katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v EU do leta 2050 **in ki morajo biti usklajeni, da se preprečijo regulativna razdrobljenost in nasprotja med ukrepi iz drugih zakonodajnih aktov v zvezi z emisijami, dogovor pa določa tudi** novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom **ter dinamičnimi industrijskimi panogami, ki bodo še naprej vodilne na svetu na svojem področju in svetovna gonilna sila inovacij, ob tem pa zagotavljale visoko plačana kakovostna delovna mesta v Evropi**. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljanek pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) V Uredbi (EU) [--] Evropskega parlamenta in Sveta²⁴ je Unija v zakonodaji določila cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050. ***Ta uredba določa tudi zavezujočo nacionalno zavezo Unije za zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990, do leta 2030.***

²⁴ Uredba (EU) [.../...] z dne [...] 2021 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) [UL L, .../...].

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe 4

Predlog spremembe

(5) V Uredbi (EU) **2021/1119** Evropskega parlamenta in Sveta²⁴ je Unija v zakonodaji določila cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050 ***in po potrebi, da bi po tem letu dosegali negativne emisije. S to uredbo se je zvišal tudi vmesni podnebni cilj Unije za leto 2030 na vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 do leta 2030.***

²⁴ Uredba (EU) **2021/1119** Evropskega parlamenta in Sveta z **dne 30. junija 2021** o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredb **(ES) št. 401/2009 in** (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L **243, 9.7. 2021, str.1**).

Predlog spremembe

(6) Vse gospodarske panoge naj bi ***prispevale*** k doseganju tega zmanjšanja emisij, ***zlasti sektor cestnega prometa, ki je edini sektor, v katerem so emisije toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990 narasle in znašajo skoraj 20 % emisij toplogrednih plinov, čeprav so se zvišale tudi ravni prometa, in ki proizvajajo več kot 70 % skupnih emisij v prometu v Uniji.***

Predlog uredbe
Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) *Na konferenci OZN o podnebnih spremembah leta 2021 v Združenem kraljestvu, znani kot COP26, so bile sprejete zaveze o pospešitvi globalnega prehoda na brezemisijška vozila. Ena od zavez je tudi bila, da bo prehod pravičen in trajnosten, pri čemer ne bo prezrta nobena regija ali skupnost, poudarjen pa je bil tudi pomen zagotavljanja pravičnega prehoda delovne sile ter ustvarjanja dostojnih in kakovostnih delovnih mest.*

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) *V skladu z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta^{1a} bi bilo treba upoštevati emisije v celotnem življenjskem ciklu vozil, da bi se zagotovilo najučinkovitejše zmanjševanje emisij. Glede na okrepljene cilje je pomembno zagotoviti, da temu sledi tudi metodologija za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu vozil. Komisija mora zato najpozneje do 31. decembra 2023 razviti usklajeno metodologijo za poročanje o ogljičnem odtisu v celotnem življenjskem ciklu vozil, da bi dobili splošen pregled nad vplivi osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil na okolje, s tem pa zagotovili celovit niz okrepljenih ukrepov za dosledno doseganje podnebnih ciljev Unije.*

^{1a} *Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019*

o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 7 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7b) Doseganje ciljev iz te uredbe bo imelo pomembne posledice za industrijo, družbo in promet, zato je treba predvideti programe usposabljanja za nova delovna mesta, ki bodo dostopna vsem.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen scenarij za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. **Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, kjer je razogljichenje zahtevnejše.**

(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Prav tako je treba določiti jasen scenarij za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegli cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. **Zaradi gospodarskega in družbenega pomena cestnega prometa bodo imeli ti ukrepi medsektorske posledice. Zato bi morali z dobro usmerjenimi ukrepi skrbeti za konkurenčnost avtomobilske industrije, ohranjanje delovnih mest in uravnoteženo zastopanost spolov v povezavi s socialno usmerjenimi ukrepi, da bi bil prehod v**

²⁵ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

²⁵ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijevih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter **zagotovili**, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU **tudi** vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijevsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ **so** pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za doseganje cilja celotnega brezemisijskega voznega parka **so** in **ostajajo** na voljo različne tehnologije. Brezemisijevska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijevska in nizkoemisijevska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, imajo lahko še naprej vlogo pri prehodu.

Predlog spremembe

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež **nizkoemisijevih in** brezemisijevih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter **poskrbeti**, da se bodo inovacije **in stopnje zaposlovanja** v avtomobilski vrednostni verigi **v Evropi** lahko ohranile **in da bo mobilnost še naprej dostopna in cenovno ugodna za vse. Avtomobilska industrija v Uniji ostaja eden od stebrov gospodarstva, ki prispeva 7 % unijskega BDP, ustvarja 4,6 milijona delovnih mest in še vedno vodi na področju tehnoloških inovacij, saj vsako leto vложи 60 milijard EUR v raziskave in razvoj. To panogo je treba podpreti pri njenem okoljskem in digitalnem prehodu, saj se unijski proizvajalci zdaj spopadajo s tremi ovirami, in sicer s strožjimi okoljskimi predpisi, naraščajočimi potrebami po naložbah v inovacije in vse večjo mednarodno konkurenco.** V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU **še naprej** vodilni akter pri sedanjem prehodu na **neto** brezemisijevsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ **morajo biti** pri doseganju zastavljenih ciljev za

celoten vozni park tehnološko nevtralni. Za doseganje cilja celotnega brezemisijskega voznega parka *ostajajo* in *morajo ostati* na voljo različne tehnologije. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, *odvisno od njihovih emisij v celotnem življenjskem ciklu*, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, *ki po možnosti uporabljajo napredna biogoriva ali sintetična goriva, kot so opredeljena v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta^{1a}, ki je v postopku revizije*, imajo lahko še naprej vlogo pri prehodu. *Zato bi morala Komisija nadalje razvijati možnost vključitve digitalnih rešitev za nizkoemisijska vozila, da bi lahko zaznala brezemisijska območja in vključila električni pogon.*

^{1a} Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9a) Da bodo vse rešitve, tudi obnovljiva goriva, danes in po letu 2035 prispevale k razogljičenju prometnega sektorja, je treba pri merjenju preseči zgolj pristop „od rezervoarja do kolesa“ in upoštevati emisije na podlagi pristopa „od vrtine do kolesa“ ali ocene življenjskega cikla, takoj ko bo sprejeta skupna metodologija.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) V zvezi s tem bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ tako za nove osebne avtomobile kot za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki daje močan znak za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način.

Predlog spremembe

(10) V zvezi s tem bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ tako za nove osebne avtomobile kot za nova lahka gospodarska vozila. Te cilje je treba določiti na ravni, ki **omogoča spoštovanje načela tehnološke nevtralnosti, obenem pa** daje močan znak za pospešitev uvajanja brezemisijskih **in nizkoemisijskih** vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijskih tehnologijah na stroškovno učinkovit način. ***V tem smislu je pomembno, da cestnega prometa ne omejimo na eno samo tehnologijo, temveč spodbujamo inovacije in dopolnjevanje med dobro delujočimi alternativnimi tehnologijami. Zato bi bilo treba oceniti in obravnavati tudi tveganje težav v dobavi, da bi zadostili unijskemu povpraševanju v vse hujši mednarodni tekmi za vire, potrebne za proizvodnjo baterij, glede na napovedi, da se bo proizvodnja do leta 2050 dvajsetkratno povečala. Poleg tega je treba upoštevati varnost dobavne verige strateških materialov, vplive na električna omrežja v smislu razogljčenja, razpoložljivosti, zmogljivosti in standardizacije ali na razvoj infrastrukture za polnjenje v smislu vzpostavitve omrežja v povezavi z avtonomijo ter velikimi potrebami po zasebnih in javnih naložbah.***

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe Uvodna izjava 10 a (novo)

(10a) Povprečna starost osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil se je v Uniji povečala zaradi covida-19 in negotovosti ob prehodu na tehnologijo prihodnosti, zaradi česar so se povečale emisije CO₂, postopoma pa se je zvišalo tudi število nesreč, ki se je pri starejših avtomobilih podvojilo. Zadnji testi za Evropski program za ocenjevanje novih avtomobilov (Euro NCAP) so pokazali, da je tveganje smrtne in resne poškodbe za potnike v avtomobilih, ocenjenih s petimi zvezdicami, za 68 % oziroma za 23 % manjše kot za potnike v avtomobilih, ocenjenih z dvema zvezdicama. Da bi torej uresničili podnebne cilje za leti 2030 in 2050 ter cilje okvira politike Evropske unije za varnost v cestnem prometu za leto 2021, katerega dolgoročni strateški cilj, tj. približati se cilju nič smrtnih žrtev in nič resnih poškodb na cestah Unije do leta 2050 (vizija nič), in srednjeročni cilj 50-odstotnega zmanjšanja števila smrtnih in resnih poškodb do leta 2030, bo treba stare avtomobile nadomestiti z novejšimi in tehnološko naprednejšimi avtomobili. Povpraševanje po njih bi bilo treba po potrebi spodbujati s programi obnove, ki bi se lahko delno financirali iz proračuna Unije, in z uporabo pnevmatik visoke učinkovitosti.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 b (novo)

(10b) Uporabo pnevmatik visoke učinkovitosti bi bilo treba dodatno spodbuditi, saj zmanjšujejo porabo energije in emisije (vključno s kotalnim hrupom), obenem pa ohranjajo varnost

vozila.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10c) Jasni regulativni signali bi morali proizvajalcem omogočiti, da sprejmejo odločitve za naložbe. Brez teh signalov bi se lahko zgodilo, da bo avtomobilska industrija Unije izgubila konkurenčnost in vodilni tehnološki položaj, ker ne bi hitro vlagala, ter bi izgubila tržni delež na svetovnih in domačih trgih.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10d) Ključnega pomena je, da se s pogajanjem in sprejetjem območnih načrtov za pravični prehod in nacionalnih socialnih načrtov za podnebje okrepi socialni dialog v avtomobilskem sektorju na tovarniški, regionalni in sektorski ravni. Zelo pomembno je poskrbeti za preoblikovanje delovne sile na nekem geografskem območju tako, da se odraža potencial regije.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe

Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO₂ mora spremljati evropska

(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO₂ mora spremljati evropska

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

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Nova posodobljena industrijska strategija²⁶ predvideva soustvarjanje zelenih in digitalnih scenarijev za prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru je treba razviti scenarij za prehod, da bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami

strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo **posebnosti vsake države članice, vključno z razlikami v kupni moči državljanov**, širitev proizvodnje brezemisijских vozil in s tem povezanih tehnologij, pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti. Na ravni EU in držav članic **bi bilo treba** preučiti **možnost finančne podpore** za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, mehanizma za okrevanje in odpornost, **Socialnega sklada za podnebje, s posebno proračunsko vrstico za podporo avtomobilskem sektorju** ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči. Spremenjena pravila o energetske in okoljski državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljčiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije.

Predlog spremembe

(12) Nova posodobljena industrijska strategija²⁶ predvideva soustvarjanje zelenih in digitalnih scenarijev za prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru je treba **povsem pregledno in v posvetovanju z vsemi deležniki** razviti scenarij za prehod, da bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti MSP v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju

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

s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa bi moral temeljiti na programu znanj in spretnosti za Evropo s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za mobilizacijo zasebnega sektorja in drugih deležnikov, da se dodatno usposobi in preusposobi evropska delovna sila v skladu z zelenim in digitalnim prehodom. V scenariju je treba obravnavati tudi ustrezne ukrepe in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje **trajnostnosti in cenovne dostopnosti nizkoemisijjskih in brezemisijjskih vozil.** Napredek, dosežen pri tem celovitem scenariju prehoda za ekosistem mobilnosti, je treba spremljati vsaki dve leti kot del poročila o napredku, ki ga bo predložila Komisija in med drugim analizirala napredek pri uvajanju **nizkoemisijjskih in brezemisijjskih vozil,** razvoj njihovih cen, uvedbo alternativnih goriv in postavitve infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno verigo, dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti, **zlasti v regijah z velikim deležem delovnih mest, povezanih z avtomobilsko vrednostno verigo.** Poročilo o napredku bo temeljilo tudi na dvoletnih poročilih o napredku, ki jih države članice predložijo v skladu z uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva. Komisija bi se morala pri pripravi poročila o napredku **posvetovati s socialnimi in okoljskimi partnerji, vključiti rezultate v socialni dialog ter med drugim omogočiti obračunavanje zelenega jekla in recikliranih materialov ter mešanice energijskih virov v zadevni državi članici obtoka.** Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot je proizvodnja **naprednih biogoriv in električnega goriva** z zajemanjem iz zraka, bi lahko, če bi se nadalje razvijale, ponudile možnosti za

cenovno ugodno podnebno nevtralno mobilnost. Zato bi morala Komisija v svojem poročilu o napredku še naprej spremljati napredek na področju inovacij v panogi.

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

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

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Te cilje za celotni vozni park EU **je** treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je **določeno v Direktivi** 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁷.

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

Predlog spremembe

(13) Te cilje za celotni vozni park EU **bi bilo** treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je **predvideno s pregledom** **Direktive** 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁷, **ter z ambicioznimi cilji za uvajanje zasebnih polnilnih mest v stavbah, kot je določeno v Direktivi** 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta^{1a}. **Ambiciozen predlog uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva bi moral določati obvezne cilje za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v vseh 27 državah članicah. Komisija bi morala državam članicam dodeliti finančno podporo za uravnoteženo in enakomerno uvajanje infrastrukture za alternativna goriva na njihovem ozemlju, da se omogočita enak dostop ter brežhibno in posodobljeno evropsko prometno omrežje.**

²⁷ 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).

^{1a} **Direktiva 2010/31/EU Evropskega**

parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetski učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13a) Ustrezna uvedba infrastrukture za polnjenje in oskrbo za alternativna goriva je pogoj za razvoj trga brezemisijev in nizkoemisijevih vozil, s tem pa tudi za uspeh te uredbe. Z vsakim zvišanjem ciljev glede zmanjšanja emisij iz te uredbe bi bilo treba zvišati tudi cilje uvajanja, določene pri pregledu direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta^{1a}. Pri tem je pomembno, da se ohranijo in povečajo naložbe za njeno uvedbo. Poleg tega je pomembno poudariti, da je vprašanje oskrbe neločljivo povezano z dosegom vozil in da večji kot je doseg, manj pogosto bo treba vozilo polniti, zaradi česar bi morala Komisija pri uvedbi infrastrukture upoštevati tehnološki razvoj, zlasti v zvezi z dometom baterij.

^{1a} **Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).**

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14) Proizvajalci morajo imeti dovolj

(14) Proizvajalci morajo imeti dovolj

prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijška vozila, zato je primerno, da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v petletnih korakih.

prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijška *in nizkoemisijška* vozila. Zato je primerno, da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v petletnih korakih. ***Da se zagotovi učinkovitost ukrepov, sprejetih v tej uredbi, bi bilo treba uredbo ob upoštevanju razvoja sektorja, višjih stroškov doseganja skladnosti za proizvajalce in vedenja javnosti leta 2027 pregledati.***

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU od leta 2030 ***dalje*** bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijških vozil. ***V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila (ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/631. Zato bi bilo treba od leta 2030 opustiti mehanizem spodbud ZLEV. Pred tem datumom in torej v tem desetletju bo mehanizem spodbud za ZLEV še naprej podpiral uvedbo vozil z emisijami od 0 do 50 g CO₂/km, vključno z akumulatorskimi električnimi vozili, električnimi vozili s pogonom na gorivne celice, ki uporabljajo vodik, in priključnimi hibridnimi električnimi vozili. Po tem datumu se priključna hibridna električna vozila še naprej upoštevajo v ciljih celotnega voznega parka, ki jih morajo proizvajalci vozil doseči.***

Predlog spremembe 21

Predlog spremembe

(15) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU od leta 2030 bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več ***nizkoemisijških in*** brezemisijških vozil. Mehanizem spodbud za ZLEV bo še naprej podpiral uvedbo vozil z emisijami od 0 do 50 g CO₂/km.

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(18) Da bi zagotovili pravično porazdelitev prizadevanj za zmanjšanje emisij, je treba dve krivulji mejnih vrednosti za lažja in težja lahka gospodarska vozila prilagoditi tako, da odsevata okrepljene cilje zmanjšanja CO₂.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe
Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe
Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(23) Napredek, dosežen v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev

Predlog spremembe

(23) Napredek, dosežen v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 pri doseganju ciljev

zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, je treba pregledati leta **2026**. Pri tem pregledu je treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava dvoletno poročilo.

zmanjšanja, določenih za leto 2030 in pozneje, je treba pregledati leta **2027**. Pri tem pregledu je treba upoštevati vse vidike, ki jih obravnava dvoletno poročilo.

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Uvodna izjava 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23a) Pregled uredb je pomemben del sledenja napredku Unije pri njenih podnebnih ciljih, obenem pa zagotavlja, da je mogoče doseči dejanske cilje zmanjšanja z usklajeno metodologijo za poročanje o življenjskem ciklu vozil, pri tem pa upoštevati industrijske ter socialne posledice opredeljenih ciljev.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

(24) Zneske premij za presežne emisije bi bilo treba šteti za prejemke, ki se dodelijo v posebno proračunsko vrstico Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilskem sektorju“, da se zagotovi pravičen prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo, zlasti za ublažitev morebitnih negativnih posledic prehoda v avtomobilskem sektorju na zaposlovanje v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki jih prehod najbolj prizadene.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe
Uvodna izjava 25 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(25a) Medtem ko se priznavajo nizke emisije biometana v življenjskem ciklu in njegov potenciala za stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij CO₂, bi bilo določeno število jasno opredeljenih novih osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil na biometan izključenih iz določitve povprečnih specifičnih emisij CO₂ za vse nove avtomobile in kombinirana vozila v prehodnem obdobju. Čeprav Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta^{1a} ne zajema osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil z referenčno maso, ki presega 2,61 tone, bi bilo treba emisije iz teh vozil meriti po istih postopkih merjenja, kot so določeni v Uredbi (ES) št. 715/2007, ter postopkih korelacije, sprejetih na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta^{1b} in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta^{1c}. Tako pridobljene vrednosti emisij CO₂ bi bilo treba vpisati v certifikat o skladnosti vozil, da bi jih lahko vključili shemo za spremljanje.

^{1a} 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).

^{1b} Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

^{1c} Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega

parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – točka b

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 3 – odstavek 1 – točka m

Veljavno besedilo

m) „brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo“ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo z emisijami **iz izpušne cevi** od 0 do 50 g CO₂/km, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151;

Predlog spremembe

(ba) točka (m) se nadomesti z naslednjim:

„**(m)** „brezemisijsko in nizkoemisijsko vozilo“ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo z emisijami od 0 do 50 g CO₂/km, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151;“;

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 3 – točka n a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(bb) v odstavku 1 se doda naslednja točka:

„(na) „priključni hibrid“ (ali PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle): vozilo, ki ga poganja kombinacija električnega motorja s polnilno baterijo in motorja z notranjim izgorevanjem, ki lahko obratujeta skupaj ali ločeno.“;

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4 a (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 4 – odstavek 3

Veljavno besedilo

Predlog spremembe

3. *Za namene določanja* povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotni deleži novih osebnih avtomobilov *vsakega proizvajalca*, registriranih v *ustreznem* letu:

- 95 % v letu 2020,
- 100 % od leta 2021 *dalje*.

(4a) v členu 4 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Pri določanju povprečnih specifičnih emisij CO₂ vsakega proizvajalca se upoštevajo naslednji odstotni deleži vsakega proizvajalca novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, registriranih v referenčnem letu:

- 95 % v letu 2020,
- 100 % od leta 2021 *[datum iz člena 19]. Proizvajalci biometanskih vozil, katerih delež ne presega 5 % na novo registriranih ustreznih vozil v referenčnem letu, so izključeni do 31. decembra 2029.“*

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4 b (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 6 – odstavek 2 – točka d

Veljavno besedilo

(d) kategorijo vozil, registriranih kot vozila M1 ali N1, za katero se bo združenje prijavilo.

Predlog spremembe

(4b) v členu 6 se odstavek 2(d) nadomesti z naslednjim:

„(d) kategorijo vozil, registriranih kot vozila M1 ali N1 **ali kot oboje**, za katero se bo združenje prijavilo.“;

(Uredba (EU) 2019/631)

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 7 – odstavek 10

Veljavno besedilo

10. Komisija najpozneje do **leta 2023 preuči možnost, da bi razvili** skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu **osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil**, ki **se dajo na trg Unije**, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija **ugotovitve** posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi.

Predlog spremembe

(aa) odstavek 10 se nadomesti z naslednjim:

„**10.** Komisija najpozneje do **31. decembra 2023 oblikuje** skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu **goriv in energije**, ki **jo porabijo vozila na trgu EU**, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija **metodologijo** posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi.“;

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ab) vstavi se naslednji odstavek:

„10a. Od 1. januarja 2024 lahko proizvajalci pristojnim organom iz odstavka 6 in državi članici prostovoljno predložijo podatke o emisijah CO₂ v življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, danih na trg Unije, iz odstavka 10, ki jih nato sporočijo Komisiji v skladu z odstavkom 2. Od 1. januarja 2028 bodo ti podatki vključeni v informacije, navedene v prilogah II in III, del B.“;

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 8 – odstavek 4

Veljavno besedilo

Predlog spremembe

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

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

„4. Zneske premij za presežne emisije bi bilo treba šteti za prejemke, ki se dodelijo v posebno proračunsko vrstico Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilskemu sektorju“, da se zagotovi pravičen prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo, zlasti za ublažitev morebitnih negativnih posledic prehoda v avtomobilskem sektorju na zaposlovanje v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki jih prehod najbolj prizadene. Ta posebna proračunska vrstica Socialnega sklada za podnebje podpira cilj glede naložb za delovna mesta in rast v vseh državah članicah. Zagotavlja podporo državam članicam pri financiranju ukrepov in naložb za odziv na gospodarske in socialne posledice prehoda, zlasti v zvezi s

preusposabljanjem in izgubami delovnih mest, ki se pričakujejo v avtomobilski panogi, tudi v malih in srednjih podjetjih. Temu dodeljena sredstva prihajajo iz proračuna Unije in premij za presežne emisije, kot so opredeljene v členu 8 te uredbe. Podpirajo naslednje dejavnosti: preusposabljanje delavcev, pomoč iskalcem zaposlitve pri iskanju zaposlitve in dejavno vključevanje ter naložbe v preoblikovanje industrijske strukture Unije.“;

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Uredba (EU) 2019/631

Člen 10 – odstavek 2 – prvi stavek

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(6) v členu 10(2) se prvi stavek nadomesti z naslednjim besedilom:

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

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) vstavi se naslednji člen 11a:

„Člen 11 a

Uporaba sintetičnih in alternativnih goriv

1. Na prošnjo proizvajalca se v skladu z odstavkoma 2 in 3 tega člena

upoštevajo prihranki emisij CO₂, doseženi z uporabo sintetičnih in naprednih alternativnih goriv (v nadaljnjem besedilu: alternativna goriva).

2. Prispevek prihrankov CO₂, doseženih z uporabo alternativnih goriv, se lahko upošteva pri povprečnih specifičnih emisijah CO₂ proizvajalca iz odstavka 1 tega člena. Prihranki CO₂, doseženi z uporabo alternativnih goriv, se lahko dodelijo posameznim vozilom, ki so tehnično zmožna uporabe pripisanega alternativnega goriva v skladu z Uredbo (ES) 715/2007.

3. Vsaka država članica za vsako leto zabeleži količine alternativnih goriv, ki jih proizvajalec da trg, oziroma količine alternativnih goriv, dodeljenih proizvajalcu, ter zagotovi ustrezno certificiranje teh količin in nastalih prihrankov CO₂ z ustrezno uporabo postopka izdaje certificiranja in dokumentiranja iz Direktive (EU) 2018/2001.

Države članice zagotovijo, da se olajšave izdajo le za količine, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive (EU) 2018/2001, in kadar se zagotovi, da se istočasno ne opravijo dodelitve za cilje zmanjšanja, določene v členu 25(1) Direktive (EU) 2018/2001. Olajšave vsebujejo navedbo države članice, ki jih je izdala, njihovo obdobje veljavnosti ter količino in vrsto alternativnega goriva, za katero so bile izdane. Z olajšavami je mogoče trgovati. Da bi čim bolj zmanjšale tveganje večkratnega prevzema posameznih količin v Uniji, države članice in Komisija okrepijo sodelovanje med nacionalnimi sistemi in izmenjavo podatkov, kadar je to ustrezno. Kadar pristojni organ ene od držav članic sumi ali odkrije goljufijo, o tem po potrebi obvesti druge države članice.

4. Višina prihrankov iz odstavkov 1 in 2 se izračuna v skladu s Prilogo I, del C.“;

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 12 – odstavek 3 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6b) v členu 12(3) se doda naslednji pododstavek:

„Poleg tega Komisija zlasti oceni, kako se podatki o porabi goriva in energije iz odstavka 1 uporabljajo za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV). Na podlagi teh podatkov Komisija v skladu s členom 17 sprejme delegirane akte za prilagoditev faktorjev porabe, ki se uporabljajo za OVC-HEV, da bi zagotovila, da bodo emisije teh vozil od leta 2025 odražale dejansko vožnjo.“;

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

Do 31. decembra 2025 in nato vsaki dve leti Komisija poroča o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se **na podlagi skupnih metodologij oceni in ugotovi, ali je treba to uredbo spremeniti**. V poročilu se zlasti spremlja in ocenjuje potreba po morebitnih dodatnih ukrepih, **kot so ukrepi, ki podpirajo povpraševanje po brezemisijskih vozilih, da bi pospešili prehod na socialno vključujoč način**, tudi s finančnimi sredstvi, **zlasti v regijah in skupnostih, ki jih je prehod najbolj prizadel**. V poročilu Komisija oceni tudi razvoj prometne revščine v posamezni državi članici, kot je določena v Uredbi (EU) .../... [uredba o

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje uvajanje brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil, ***ki se ne analizira le z merjenjem izključno na podlagi emisij iz izpušne cevi, temveč s celostnim pristopom k emisijam vozil, goriva in energije na podlagi analize življenjskega cikla, pri čemer se upoštevajo tudi intenzivnost toplogrednih plinov v fazi pridobivanja mineralov, proizvodnje in ob koncu življenjske dobe ter prag CO₂ v gramih, ki se uporabi za določitev nizkoemisijjskih vozil in po potrebi njegova sprememba***, napredek pri doseganju ciljev za postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot to zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti, učinek na potrošnike, napredek v socialnem dialogu in vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na brezemisijjsko cestno mobilnost.;

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka a

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. V poročilu iz odstavka 1 Komisija med drugim obravnava dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali energije, določenih na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007; uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije, zlasti lahkih gospodarskih vozil; postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v skladu z **Direktivo 2014/94/EU** Evropskega parlamenta in Sveta (2), vključno z njenim financiranjem; potencialni prispevek uporabe sintetičnih in naprednih alternativnih goriv, proizvedenih iz obnovljivih virov energije, k zmanjšanju emisij; dejansko ugotovljeno zmanjšanje emisij CO₂ na ravni obstoječega voznega parka; delovanje mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila; morebitne učinke prehodnega ukrepa iz točke 6.3 dela A Priloge I; učinek te uredbe na potrošnike, zlasti na tiste z nizkimi in srednjimi dohodki; pa tudi vidike nadaljnjega pospeševanja ekonomsko vzdržnega in

Predlog spremembe

1. Komisija leta **2027** na podlagi **metodologije iz člena 7(10)** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe, **da bi emisije iz sektorja uskladila s ciljem Unije glede ogljične nevtralnosti, in sicer na podlagi dveh letnih poročanj**, ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Predlog spremembe

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

„2. V poročilu iz odstavka 1 Komisija med drugim obravnava dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva ali energije, določenih na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007; uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg Unije, zlasti lahkih gospodarskih vozil; postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v skladu z **Uredbo [..../...]** Evropskega parlamenta in Sveta **o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva**, vključno z njenim financiranjem; **izvajanje Direktive 2010/31/EU o energetske učinkovitosti in njen predvideni pregled**; potencialni prispevek uporabe sintetičnih in naprednih alternativnih goriv, proizvedenih iz obnovljivih virov energije, k zmanjšanju emisij; dejansko ugotovljeno zmanjšanje emisij CO₂ na ravni obstoječega voznega parka; delovanje mehanizma spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila; morebitne učinke prehodnega ukrepa iz točke 6.3 dela A Priloge I; učinek te uredbe

socialno pravičnega prehoda na čisto, konkurenčno in cenovno dostopno mobilnost v Uniji.

na potrošnike, zlasti na tiste z nizkimi in srednjimi dohodki; pa tudi vidike nadaljnega pospeševanja ekonomsko vzdržnega in socialno pravičnega prehoda na čisto, konkurenčno in cenovno dostopno mobilnost v Uniji.

Komisija v tem poročilu opredeli tudi jasno pot do nadaljnega zmanjšanja emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila po letu 2030, da bi bistveno prispevala k uresničitvi dolgoročnega cilja iz Pariškega sporazuma.

² *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).*

^{1a} *COM(2021)0559.*“;

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka b

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavki 3 do 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) odstavki 2 do 5 se črtajo;

Predlog spremembe

(b) odstavki 3 do 5 se črtajo;

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Priloga I – odstavek 1 – točka 2 – točka d

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del B

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) **točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:**

6.2.2. Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034

Predlog spremembe

črtano

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU_{2030} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;

α je $a_{2035,L}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 , in $a_{2035,H}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0 ;

pri čemer je:

$a_{2030,L}$

nič

$a_{2030,H}$

nič

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe

Priloga I – odstavek 1 – točka 2 – točka e

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del B – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(e) doda se naslednja točka 6.2.3:

črtano

6.2.3. Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje

Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park $EU_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

pri čemer je:

cilj za celotni vozni park EU₂₀₃₅ vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;

a je a_{2035,L}, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM₀, in a_{2035,H}, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM₀;

pri čemer je:

a_{2035,L}

nič

a_{2035,H}

nič

povprečne emisije₂₀₂₁ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

TM₀ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe

Priloga I – odstavek 1 – točka 3 (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del C (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V Prilogi I se doda nov del C:

„DEL C

Izračun prihrankov CO₂, doseženih z uporabo alternativnih goriv v skladu s členom 11a Skupne (izvor) olajšave za vse prihranke CO₂ (skupne olajšave) v g v letu t v skladu s členom 11a se izračunajo s formulo:

$$\text{olajšave}_{\text{skupaj}, t} = \sum_k (\text{fuel}_{k,t} \times \text{CO2}_{\text{ref}} \times \text{CO2savings}_k) + \text{shranjene dodeljene letne emisije}_{t-1}$$

Skupne (uporaba) olajšave za vse prihranke CO₂ se prav tako izračunajo s formulo:

$$\text{olajšava}_{\text{skupaj}, t} = \text{olajšava}_{\text{vozni park}, t} + \sum_j \text{credit}_{\text{vehicle}, j, t} + \text{shranjene dodeljene letne emisije}_t$$

Količina zmanjšanja CO₂ v g, ki se v letu t pripiše specifičnim povprečnim emisijam v

skladu s členom 11a(1) (količina zmanjšanja za vozni park), se izračuna s formulo:

$$\text{olajšava}_{\text{skupaj}, t} = \text{olajšava}_{\text{vozni park}, t} + \sum_j \text{credit}_{\text{vehicle}, j, t} + \text{shranjene dodeljene letne emisije}_t$$

Količina zmanjšanja CO₂, ki se v letu t pripiše posameznemu vozilu „j“ v skladu s členom 11a(2) (količina zmanjšanja za vozilo, j, t), se izračuna s formulo:

$$\text{količina zmanjšanja}_{\text{vozilo}, j, t} = \frac{\text{credit}_{\text{vehicle}, j, t}}{\text{mileage}}$$

pri čemer je:

$\sum_k (\cdot)$

vsota vseh alternativnih goriv vseh vrst, danih na trg

$\sum_j (\cdot)$

vsota vseh zmanjšanj CO₂, pripisanih posameznim vozilom v skladu s členom 11a(2)

gorivo_{k, t}

prispevana ali dodeljena količina alternativnega goriva k, danega na trg v letu t, v MJ

CO_{2ref}

primerjalna vrednost emisij CO₂ za fosilna goriva v g/MJ v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001

prihranek_k CO₂

prihranek emisij toplogrednih plinov za posamezno alternativno gorivo v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 v primerjavi s fosilnimi gorivi v %

shranjene dodeljene letne emisije_t

olajšave za alternativna goriva, ki jih proizvajalec ni uporabil in jih je prenesel v letu t

olajšava_{vozni park, t}

skupne olajšave za zmanjšanje emisij CO₂ v g, pripisane v letu t v skladu s členom 11a(1)

olajšava_{vozilo, j, t}

zmanjšanje emisij CO₂ v g, pripisane vozilu j v letu t v skladu s členom 11a(2)

število prevoženih kilometrov

povprečna pričakovana prevožena razdalja novoregistriranega vozila posameznega proizvajalca v njegovi življenjski dobi v km. Glede na pretekle vrednosti se lahko uporabi 180 000 km. To je v skladu s poročilom Komisije Ricardo-AEA (sklic: Ares (2014)2298698); povprečno število prevoženih kilometrov avtomobila z dizelskim motorjem v življenjski dobi znaša približno 208.000 km, medtem ko se število prevoženih kilometrov v življenjski dobi avtomobila z bencinskim motorjem giblje med 160.000 in 170.000 km. Dizelska vozila so leta 2018 predstavljala približno 35 % novih osebnih avtomobilov. število vozil posameznega proizvajalca, registriranih v letu t.

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Sprememba Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije
Referenčni dokumenti	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 13.9.2021
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 13.9.2021
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Karima Delli 28.4.2022
Nadomeščeni/-a pripravljavec/-ka mnenja	Peter Vitanov (Petar Vitanov)
Obravnava v odboru	25.1.2022
Datum sprejetja	28.4.2022
Izid končnega glasovanja	+: 27 –: 14 0: 7
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kundera (Elena Kountoura), Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

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

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	István Ujhelyi

14	-
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Peter Vitanov (Petar Vitanov)
The Left	Leila Chaibi, Clare Daly, Elena Kundura (Elena Kountoura)
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

7	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Ismail Ertug, Isabel García Muñoz

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani