sreda 8. junija 2022

P9_TA(2022)0234

Standardi za emisije CO_2 za avtomobile in kombinirana vozila ***I

Spremembe Evropskega parlamenta, sprejete 8. junija 2022, o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO_2 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)) [1]

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

(2022/C 493/25)

Sprememba 1

Predlog uredbe

Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016. Njegove pogodbenice so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni.	(1) Pariški sporazum, sprejet decembra 2015 v skladu z Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), je začel veljati novembra 2016. Njegove pogodbenice so se dogovorile, da bodo dvig globalne povprečne temperature omejile na precej pod 2 °C glede na predindustrijske ravni in da bodo nadaljevale prizadevanja, da dvig temperature ne bi presegel 1,5 °C glede na predindustrijske ravni. ***Pogodbenice glasgowskega podnebnega dogovora so z njegovim sprejetjem novembra 2021 priznale, da bi močno zmanjšali tveganja in posledice podnebnih sprememb, če bi zvišanje globalne povprečne temperature ohranili pri 1,5 °C glede na predindustrijske ravni, ter se zavezale, da bodo do konca leta 2022 povečale svoje cilje za leto 2030, da bi pospešile podnebne ukrepe v tem ključnem desetletju in zapolnile vrzel med zavezami in ciljem 1,5 °C.***

[1] Zadeva je bila v skladu s četrtim pododstavkom člena 59(4) Poslovnika vrnjena pristojnemu odboru v medinstitucionalna pogajanja (A9-0150/2022).

sreda 8. junija 2022

Sprememba 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019 ([23]). Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.	(2) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019 ([23]). ***Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 15. januarja 2020 o evropskem zelenem dogovoru pozval k potrebnemu prehodu na podnebno nevtralno družbo najpozneje do leta 2050, v resoluciji z dne 28. novembra 2019 o izrednih podnebnih in okoljskih razmerah pa je razglasil izredne podnebne in okoljske razmere.*** Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.
([23]) Sporočilo Komisije – Evropski zeleni dogovor, COM(2019) ***640 final*** z dne 11. decembra 2019.	([23]) Sporočilo Komisije – Evropski zeleni dogovor, COM(2019)***0640*** z dne 11. decembra 2019.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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 državljank 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.	(3) ***EU si prizadeva, da bi*** do leta 2050 ***določila*** novo strategijo za rast, katere ***osrednji*** cilj ***bo preoblikovanje Unije*** 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 bodo zagotavljale visoko plačana kakovostna delovna mesta v Uniji. Njen*** cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov in državljank pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. ***V tem smislu je cilj 8. okoljskega akcijskega programa, ki se bo izvajal do leta 2030, na pravičen in vključujoč način pospešiti prehod na podnebno nevtralno, trajnostno, z viri gospodarno, krožno in odporno gospodarstvo brez strupov, ki bo temeljilo na energiji iz obnovljivih virov, ter varovati, obnoviti in izboljšati kakovost okolja ter podpreti in nadgraditi sklop ukrepov in pobud iz evropskega zelenega dogovora.*** Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane ***in ranljive*** skupine, kot so starejši, invalidi, osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom ***ter posamezniki in gospodinjstva z nizkimi dohodki ali dohodki, ki so nižji od povprečja. Poleg tega bo prehod različno vplival na regije Unije, predvsem na strukturno prikrajšane, oddaljene in najbolj oddaljene regije.*** Zato je treba zagotoviti, da ***bo*** prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(5) ***V Uredbi*** (EU) [-] Evropskega parlamenta in Sveta ([24]) ***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.	(5) ***Unija je z Uredbo*** (EU) ***2021/1119*** Evropskega parlamenta in Sveta ([24]) ***cilj zmanjšanja emisij, da bi najpozneje do leta 2050 dosegli podnebno nevtralnost, in poznejšega doseganja negativnih emisij vključila v zakonodajo***. Ta uredba določa tudi ***zavezujoč notranji vmesni podnebni cilj*** Unije za ***vsaj 55-odstotno*** zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (***emisije***, potem ko se odštejejo odvzemi) pod ***ravni*** 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, …/… .].	([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)***.

Sprememba 5

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(6) Vse gospodarske panoge naj bi prispevali k doseganju tega zmanjšanja emisij.	(6) Vse gospodarske panoge naj bi prispevale k doseganju tega zmanjšanja emisij. ***Prometni sektor je edini sektor, v katerem se emisije od leta 1990 povečujejo. V to je zajet cestni promet z lahkimi in težkimi vozili, ki skupaj ustvarijo več kot 70 % vseh emisij iz prometa.***

Sprememba 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(6a) Individualna mobilnost mora ostati dostopna in cenovno ugodna za vse, zlasti za vozače, ki nimajo dostopa do kakovostnega javnega prevoza ali drugih rešitev mobilnosti.

Sprememba 7

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(6b) Na konferenci OZN o podnebnih spremembah leta 2021 v Glasgowu v Združenem kraljestvu (COP26) je bila sprejeta zaveza o pospešitvi globalnega prehoda na brezemisijska 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.

Sprememba 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(7) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za dosego splošnega cilja Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov.	(7) Ukrepi iz te uredbe so potrebni kot del usklajenega in doslednega okvira, ki je nepogrešljiv za dosego splošnega cilja Unije glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov***, kot tudi za zmanjšanje odvisnosti Unije od uvoženih fosilnih goriv, v letu 2018 smo na primer porabili 227,5 milijarde EUR samo za uvoz nafte, saj je to še vedno prevladujoča oblika energije, ki jo uporabljajo avtomobili in kombinirana vozila (94 %). Medtem ko se uporaba nafte postopno opušča, je bistveno, da se ne preide z ene odvisnosti na drugo. Za vzdržnost evropske industrije in okrepitev strateške avtonomije Unije je bistveno, da Komisija sodeluje z državami članicami in industrijskimi deležniki, da bi zavarovala dobavno verigo strateških surovin in redkih zemelj, potrebnih za nove brezogljične in nizkoogljične tehnologije.***

sreda 8. junija 2022

Sprememba 9

Predlog uredbe

Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(7a) Čeprav je revizija te uredbe v skladu z doseganjem okoljskih ciljev, in sicer razogljičenjem cestnega prometa za boj proti podnebnim spremembam, bi morala upoštevati tudi pomembne posledice na panožni in družbeni ravni, da se zagotovita zaposlovanje in mobilnost, dostopna vsem.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ([25]) 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 razogljičenje zahtevnejše.	(8) Da bi do leta 2030 dosegli vsaj 55-odstotno zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990 ***ter začrtali jasno pot do tega cilja in prispevali k potrebnemu zmanjšanju emisij pred letom 2030***, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ([25]) 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. ***Da bi dosegli ta cilj, bo treba emisije v prometnem sektorju zmanjšati za približno 90 % po stroškovno najučinkovitejšem scenariju, medtem ko se emisije toplogrednih plinov trenutno povečujejo le v prometnem sektorju. Obenem je izredno pomembno, da se z dopolnilnimi zakonodajnimi akti Unije, kot je Direktiva (EU) 2018/2001 ([25a]), poskrbi za hitro uvedbo energije iz obnovljivih virov, da bo vozni park Unije v večji meri lahko poganjala dodatna električna energija iz obnovljivih virov.*** Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih panogah, vključno s tistimi, kjer je razogljičenje zahtevnejše. ***Pri digitalnem in zelenem prehodu bi bilo treba torej upoštevati tudi pomen socialne razsežnosti, da se zagotovi mobilnost za vse, vključno z vplivi obdavčitve energije na cenovno dostopnost ter neposrednim in posrednim učinkom višjih cen energije na promet v različnih regijah Unije ter tudi z upoštevanjem posledic za industrijske panoge, da se zagotovi zaposlenost in konkurenčnost industrije.***

([25]) Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 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).

([25a]) Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembera 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov(UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

sreda 8. junija 2022

Sprememba 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(8a) Nedavne študije kažejo, da so električna akumulatorska vozila v več segmentih avtomobilov že konkurenčna konvencionalnim avtomobilom, če upoštevamo skupne stroške lastništva. Višji standardi CO_2 za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila bodo pospešili zmanjšanje skupnih stroškov lastništva električnih akumulatorskih vozil, s čimer bodo ta vozila za vse skupine potrošnikov po vsej Uniji privlačnejša kot vozila z motorji z notranjim zgorevanjem. Bolj ambiciozni standardi CO_2 za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila za obdobje 2025–2030 bodo prav tako pospešili razogljičenje trga rabljenih vozil v vseh segmentih avtomobilov, kar bo prineslo večje koristi za potrošnike z nižjimi in srednjimi dohodki.

Sprememba 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO_2 bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in ***prihranka*** energije, ***ter zagotovili***, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU tudi vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO_2 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. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila, imajo lahko še naprej vlogo pri prehodu.	(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO_2 bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa potrošnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka***, okrepiti energetsko varnost*** in ***učinkovitost ter s tem povečati prihranek*** energije, ***pa tudi zagotoviti***, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. V tem globalnem okviru mora biti veriga avtomobilske panoge EU tudi vodilni akter pri sedanjem prehodu na brezemisijsko mobilnost. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO_2 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. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo akumulatorska električna vozila, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se ***medtem*** nadaljujejo. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki vključujejo tudi dobro delujoča priključna hibridna električna vozila***, pod pogojem, da so za ta vozila na voljo natančni in popolni podatki o emisijah***, imajo lahko še naprej vlogo pri prehodu.

Sprememba 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

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

Sprememba 15

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(10b) Nekatere države članice so napovedale načrte za pospešitev uvedbe brezemisijskih vozil z določitvijo datuma postopne opustitve novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki povzročajo emisije CO_2, danih na trg na njihovem ozemlju, pred datumom, ki je bil določen na ravni Unije. Komisija bi morala opredeliti možnosti za olajšanje prehoda držav članic na brezemisijska lahka vozila v skladu s takimi načrti.

Sprememba 16

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(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 tržni delež na svetovnih in domačih trgih.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 17

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(10d) Ključnega pomena je, da se s pogajanji 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.

Sprememba 18

Predlog uredbe

Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO_2 mora spremljati evropska strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo širitev proizvodnje brezemisijskih vozil in s tem povezanih tehnologij, pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti. Po potrebi bi bilo treba na ravni EU in držav članic ***preučiti*** finančno podporo za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči. Spremenjena pravila o energetski in okoljski državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljičiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije.	(11) Cilje revidiranih standardov vrednosti CO_2 mora spremljati evropska strategija za spoprijemanje z izzivi, ki jih prinašajo širitev proizvodnje brezemisijskih vozil in s tem povezanih tehnologij, ***pri čemer je treba upoštevati posebnosti vsake države članice,*** pa tudi potrebe po preusposabljanju in dodatnem usposabljanju delavcev v panogi ter gospodarska diverzifikacija in preoblikovanje dejavnosti***, ob hkratnem ohranjanju zaposlitvenih ravni v avtomobilskem sektorju v Evropi. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti vplivu tega prehoda na mala in srednja podjetja v dobavni verigi.*** Po potrebi bi bilo treba na ravni EU in držav članic ***dodeliti*** finančno podporo za privabljanje zasebnih naložb, tudi prek Evropskega socialnega sklada Plus, Sklada za pravični prehod, sklada za inovacije, ***Evropskega sklada za regionalni razvoj, Kohezijskega sklada,*** mehanizma za okrevanje in odpornost ter drugih instrumentov večletnega finančnega okvira in instrumenta Next Generation EU v skladu s pravili o državni pomoči***. Poleg tega bi bil potreben tudi namenski tok financiranja na ravni Unije za prehod v avtomobilskem sektorju, da bi obravnavali zlasti morebitne negativne učinke na zaposlovanje.*** Spremenjena pravila o energetski in okoljski državni pomoči bodo državam članicam omogočila, da podjetjem pomagajo razogljičiti njihove proizvodne procese in sprejeti bolj zelene tehnologije v okviru nove industrijske strategije.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 19

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(12) Nova posodobljena industrijska strategija ***(26)*** 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 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 brezemisijskih 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 brezemisijskih vozil, razvoj njihovih cen, uvedbo alternativnih goriv in postavitev 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.	(12) Nova posodobljena industrijska strategija ***(26)*** 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 ***prehod avtomobilske vrednostne verige spremljal tudi*** ekosistem mobilnosti***, in sicer s popolno preglednostjo in v posvetovanju z vsemi deležniki, vključno z razmislekom o vzpostavitvi posebnega foruma za socialni dialog v avtomobilskem sektorju***. Pri tem scenariju bi bilo treba posebno pozornost nameniti ***malim in srednjim podjetjem, tudi mikropodjetjem,*** v avtomobilski dobavni verigi, posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa bi moral temeljiti na ***priporočilih Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost ter*** 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 ***in trajnostnosti*** brezemisijskih vozil. ***Obravnavati bi bilo treba tudi vlogo, ki jo ima lahko v tem scenariju javno naročanje, Komisija pa bi morala v zvezi s tem razmisliti o reviziji Direktive (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta (26a), da bi zagotovila njeno usklajenost s cilji Uredbe (EU) 2019/631.*** Napredek, dosežen pri tem celovitem scenariju prehoda za ekosistem mobilnosti, je treba ***vsako leto spremljati*** kot del poročila o napredku, ki ga bo predložila Komisija in med drugim analizirala napredek pri uvajanju brezemisijskih vozil, razvoj njihovih cen ***in njihovo porabo energije, učinek na potrošnike***, uvedbo alternativnih goriv in postavitev infrastrukture, kot zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, ***razvoj deleža energije iz obnovljivih virov na podlagi Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta (26b),*** potencial inovativnih tehnologij za doseganje podnebno nevtralne mobilnosti, mednarodno konkurenčnost, naložbe v avtomobilsko vrednostno

(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.

sreda 8. junija 2022

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	verigo, dodatno usposabljanje in preusposabljanje delavcev ter preoblikovanje dejavnosti***, predvsem v regijah z visokim odstotkom delovnih mest, povezanih z avtomobilsko vrednostno verigo, in emisije, povezane s starostjo lahkih vozil, ob upoštevanju ukrepov, namenjenih sinhronemu, socialno pravičnemu in okolju prijaznemu opuščanju starejših vozil***. Poročilo o napredku bo temeljilo tudi na 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. ***Komisija bi se morala posvetovati tudi s številnimi neodvisnimi strokovnjaki, deležniki ter nacionalnimi in regionalnimi upravami, da bi zagotovila celovito bazo znanja.*** Inovacije v avtomobilski dobavni verigi se nadaljujejo. Inovativne tehnologije, kot ***na primer*** proizvodnja električnega goriva z zajemanjem iz zraka ***in avtomobili na vodikov pogon s tehnologijo za shranjevanje vodika v vozilu***, 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) ***0350*** z dne 5. maja 2021.

(26a) ***Direktiva (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 188, 12.7.2019, str. 116).***

(26b) ***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).***

sreda 8. junija 2022

Sprememba 20

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(12a) Čeprav se ta uredba uporablja samo za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, jo je pomembno vključiti v širši akcijski načrt za razogljičenje obstoječega voznega parka v vsej Uniji, da bomo obvarovali okolje in zdravje državljanov v vseh državah članicah. Zaradi počasne obnove voznega parka bodo sedanja vozila še dolgo ostala dejavnik, ki bo zmanjševal okoljsko učinkovitost. Poleg tega sedanji srednje- in vzhodnoevropski trg rabljenih vozil, ki onesnažujejo okolje, pomeni tveganje, da se bo onesnaževanje preneslo v gospodarsko manj razvite regije Unije. Doseganje ambicioznih podnebnih ciljev za leto 2050 bi moralo biti povezano s pravico vseh državljanov Unije do čistejšega zraka. Za pospešitev zmanjševanja emisij iz obstoječega voznega parka je izjemno pomembno, da Komisija nemudoma predlaga zakonodajne ukrepe za oblikovanje okvira, ki bo spodbujal naknadno opremljanje vozil in uporabo že razpoložljivih tehnologij za zmanjševanje emisij CO_2, kot so nizkoogljična goriva ali energijsko manj potratni žarometi, zato da se pospeši modalna preusmeritev tovornega in potniškega prometa ter spodbudijo okolju prijaznejše navade v prometu, na primer souporaba avtomobilov, „mehka mobilnost“ in mestni javni prevoz, in da se začne reševati morebitno tveganje selitve virov v avtomobilski panogi Unije.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 21

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(12b) Za zagotovitev usklajenosti z novim podnebnim ciljem Unije za leto 2030 in strožjimi standardi glede emisij CO_2 bi bilo treba predlagati posodobitev Direktive 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([26a]), vključno z možnostjo razširitve njenega področja uporabe na vozila, ki so v lasti ali zakupu zasebnega podjetja z voznim parkom določene velikosti, da bi spodbudili večje povpraševanja po brezemisijskih vozilih. Ker vozila iz podjetniških voznih parkov hitreje vstopajo na zasebni trg, bi to omogočilo hitrejšo vzpostavitev trga rabljenih brezemisijskih vozil, kar bo zlasti pomembno za regije, v katerih bo prehod težji, in prispevalo k hitrejši pariteti njihovih cen s cenami konvencionalnih vozil po vsej Uniji.

([26a]) Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih vozil za cestni prevoz v podporo nizkoemisijski mobilnosti (UL L, 120 15.5.2009, str. 5).

sreda 8. junija 2022

Sprememba 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(13) Te cilje za celotni vozni park EU ***je*** treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, ***kot*** je ***določeno v Direktivi*** 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([27]).	(13) Te cilje za celotni vozni park EU ***bi bilo*** treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, ***ki*** je ***potrebna za dosego okrepljenih ciljev. Glede na šibko in počasno izvajanje Direktive*** 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([27]) ***bi morala okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO_2 spremljati ambiciozna uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, ki bi določala ambiciozne obvezne cilje za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v vseh 27 državah članicah. Te cilje bi bilo treba dopolniti z ambicioznimi cilji za postavitev zasebnih polnilnih mest v stavbah v skladu z Direktivo 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta. ([27a]) Pri tem je pomembno, da se ohranijo in povečajo naložbe v vzpostavitev potrebne infrastrukture.***
([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).	([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). ***([27a]) Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).***

Sprememba 23

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(13a) Ker je na svetu več kot milijarda vozil na fosilna goriva, ki povzročajo več kot 30 % svetovnih emisij CO_2, bi ponudbo tradicionalnih proizvajalcev lahko dopolnila predelava vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem v električna vozila, s tem pa bi omogočili pospešitev ekološkega prehoda v skladu s krožnim gospodarstvom;

sreda 8. junija 2022

Sprememba 24

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(14) Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijska vozila, ***zato je primerno***, ***da se pristop zmanjševanja ciljnih ravni ohrani v petletnih korakih***.	(14) Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijska vozila, ***saj bi tako podprli njihovo konkurenčnost in zagotovili podlago za inovacije***, ***hkrati pa upoštevali potrebo po jasno začrtanem poteku uvajanja teh vozil, kar bi sektorju cestnega prometa omogočilo, da prispeva k podnebnemu cilju Unije za leto 2030***.

Sprememba 25

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(15) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska 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.	(15) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park EU bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/631. Zato bi bilo treba opustiti mehanizem spodbud ZLEV. Priključna hibridna električna vozila se še naprej upoštevajo v ciljih celotnega voznega parka, ki jih morajo proizvajalci vozil doseči.

Sprememba 26

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(15a) Na podlagi Uredbe (EU) 2019/631 se zmanjšanja emisij, dosežena z inovacijami, ki v homologacijskem preskusu niso upoštevane, zdaj upoštevajo prek olajšav za ekološke inovacije, ki se lahko upoštevajo pri proizvajalčevem cilju glede zmanjšanja emisij. Zmanjšanje emisij, ki ga je mogoče uveljavljati na ta način, je trenutno omejeno na 7 g CO_2/km za posameznega proizvajalca. To zgornjo mejo bi bilo treba v skladu s strožjimi cilji znižati, s čimer bi se zagotovilo, da bo ta sistem še naprej omejen na resnične inovacije in ne bo spodbujal manjših ambicij glede prodaje brezemisijskih vozil.

Sprememba 27

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(15b) Podpiranje tehnoloških in socialnih inovacij je pomemben element spodbujanja hitrejšega prehoda na brezemisijsko mobilnost. Znatna sredstva za inovacije v ekosistemu mobilnosti so že na voljo v različnih instrumentih financiranja Unije, zlasti programu Obzorje Evropa, InvestEU, Evropskem skladu za regionalni razvoj, Kohezijskem skladu, skladu za inovacije ter mehanizmu za okrevanje in odpornost. Čeprav se pričakuje, da bodo ambiciozni letni cilji zmanjšanja emisij CO_2 spodbudili inovacije v avtomobilski dobavni verigi, je glavni cilj te uredbe doseči dejansko, učinkovito in preverljivo zmanjšanje emisij CO_2.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 28

Predlog uredbe

Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(16a) Cilji, določeni v Uredbi (EU) 2019/631, se delno dosegajo s prodajo hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV). Emisije teh vozil se zdaj izračunavajo na podlagi faktorja uporabe, ki je določen z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151 ([1a]) ter predstavlja razmerje med prevoženo razdaljo z uporabo baterije in prevoženo razdaljo z uporabo zgorevalnega motorja. Faktor uporabe pa ne temelji na reprezentativnih dejanskih podatkih, temveč na oceni. Komisija v skladu s členom 12(2) Uredbe (EU) 2019/631 od 1. januarja 2021 zbira dejanske podatke o porabi goriva prek števcev porabe goriva, nameščenih v osebnih vozilih. Faktor uporabe za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) bi bilo treba na podlagi teh podatkov takoj dopolniti, tako da bo odražal dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo. Dopolnjeni faktor uporabe bi bilo treba uporabljati najpozneje od leta 2025, z njegovim rednim pregledovanjem pa bi bilo treba zagotoviti, da bo še naprej odražal dejanske emisije.
	([1a]) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

Sprememba 30

Predlog uredbe

Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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 CO_2.	***črtano***

sreda 8. junija 2022

Sprememba 121

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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 1000 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.	(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 ***2036*** dalje.

Sprememba 31

Predlog uredbe

Uvodna izjava 23

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

sreda 8. junija 2022

Sprememba 32

Predlog uredbe

Uvodna izjava 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(23a) Emisije v celotnem življenjskem ciklu lahkih vozil je pomembno ocenjevati na ravni Unije. Zato bi morala Komisija najpozneje 31. decembra 2023 oblikovati skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO_2 v celotnem življenjskem ciklu lahkih vozil, ki se dajo na trg Unije, in dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah, da bi dobili celoten pregled nad njihovim okoljskim vplivom. Komisija bi morala sprejeti nadaljnje ukrepe, po potrebi tudi zakonodajne predloge v podporo napredku Unije pri doseganju njenih podnebnih ambicij. Poleg tega je pomembno razviti metodologijo za oceno celotnega okoljskega vpliva vozil, ki se ne izračuna le v smislu emisij CO_2, ampak upošteva celoten okoljski odtis.

Sprememba 33

Predlog uredbe

Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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) ***Prihodke*** od premij za presežne emisije ***bi bilo treba nameniti za podporo pravičnemu prehodu na podnebno nevtralno gospodarstvo in zlasti za ublažitev morebitnih negativnih učinkov na zaposlovanje v avtomobilskem sektorju. Komisija bi morala po potrebi predložiti predlog za vzpostavitev takega instrumenta financiranja.*** Pri ***tem je treba pozornost nameniti posebej močno prizadetim regijam in skupnostim, ki so lahko bolj ranljive, ker imajo obsežno avtomobilsko industrijo ali posebne značilnosti, ki otežujejo prehod na cestni promet z ničelnimi emisijami, kot na primer najbolj oddaljene regije***.

Sprememba 74

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 4 – točka a

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(-a) v odstavku 4 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
(a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I;	„(a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela A Priloge I***, kot je navedeno v Uredbi (EU) 2019/631, da bi spoštovali proizvodne cikle***;“;

Sprememba 35

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 4 – točka (b)

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(-aa) v odstavku 4 se točka (b) nadomesti z naslednjim:
(b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I.	***„(b)*** za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 15-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.1 dela B Priloge I***, kot je določeno v Uredbi (EU) 2019/631***.“

Sprememba 36

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – točka c

Uredba (EU) 2019/631

Člen 1 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(c) ***v odstavku 6*** se ***besedilo „od 1. januarja 2025“ nadomesti z besedilom „od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029,“;***	(c) ***črta*** se ***odstavek 6***.

sreda 8. junija 2022

Sprememba 37

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(aa) vstavi se naslednja točka:
	„(aa) ‚priključni hibrid' pomeni vozilo, ki ga poganja kombinacija električnega motorja s polnilnim akumulatorjem in motorja z notranjim zgorevanjem, ki lahko obratujeta skupaj ali ločeno."

Sprememba 38

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(ba) vstavi se naslednja točka:
	„(ba) ‚službeno vozilo' je vozilo, ki je v lasti ali zakupu zasebnega podjetja, kot je opredeljeno v Uredbi Sveta (ES) št. 2157/2001 ([1a]) in se uporablja v poslovne namene.
	([1a]) Uredba Sveta (ES) št. 2157/2001 z dne 8. oktobra 2001 o statutu evropske družbe (SE) (UL L 294, 10.11.2001, str. 1).";

Sprememba 41

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 7 – odstavek 10

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(aa) odstavek 10 se nadomesti z naslednjim:
10. Komisija najpozneje do leta 2023 ***preuči možnost***, ***da bi razvili*** skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO_2 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.	„10. Komisija najpozneje do leta 2023 ***objavi poročilo***, ***v katerem navede*** skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO_2 v celotnem življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah ***ter metodologijo za oceno emisij CO_2 od goriv in energije, ki jih vozila porabijo v celotnem življenjskem ciklu***. Komisija ***poročilo*** posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za nadaljnje ukrepe, kot so zakonodajni predlogi.“;

Sprememba 42

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 7 – odstavek 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(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 CO_2 v življenjskem ciklu osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, danih na trg EU, iz odstavka 10, ki jih nato sporočijo Komisiji v skladu z odstavkom 2 tega člena. Od 1. januarja 2028 so ti podatki vključeni v informacije, navedene v prilogah II in III, del B.“;

sreda 8. junija 2022

Sprememba 43

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 8 – odstavek 4

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(5a) v členu 8 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:
4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.	„4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.
	Komisija do 31. decembra 2023 predloži poročilo, v katerem podrobno navede potrebo po ciljno usmerjenem financiranju za zagotovitev pravičnega prehoda v avtomobilskem sektorju, da bi ublažili negativne posledice na zaposlovanje in druge gospodarske učinke v vseh prizadetih državah članicah, še posebej v regijah in skupnostih, ki jih je prehod najbolj prizadel. Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog o vzpostavitvi finančnega instrumenta Unije za zadovoljitev te potrebe, še posebej za usklajevanje in financiranje preventivnih in reaktivnih ukrepov za obravnavanje prestrukturiranja na lokalni in regionalni ravni ter za financiranje usposabljanja, prekvalificiranja in izpopolnjevanja delavcev v avtomobilskem sektorju, vključno s proizvajalci avtomobilov, njihovimi dobavitelji sestavnih delov ter izvajalci pomožnih storitev vzdrževanja in popravil, zlasti pri malih in srednjih podjetjih.
	Finančni instrument je lahko v obliki namenskega finančnega instrumenta ali pa je del Socialnega sklada za podnebje ali spremenjenega Sklada za pravični prehod. Vsi prihodki iz premij za presežne emisije se dodelijo v ta namen.“

Sprememba 122

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Uredba (EU) 2019/631

Člen 10 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
„Lahko se odobri odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta ***2029***, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;	„Lahko se odobri odstopanje od ciljev specifičnih emisij, ki se uporabljajo do vključno koledarskega leta ***2035***, za katero se zaprosi na podlagi odstavka 1.“;

Sprememba 44

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 10 – odstavek 4 – pododstavek 1

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(6a) v členu 10 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:
4. Prošnjo za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s točkami 1 do 4 in 6.3 dela A Priloge I, lahko vloži proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji vsako koledarsko leto.	„4. Prošnjo za odstopanje od cilja specifičnih emisij, izračunanih v skladu s točkami 1 do 4 in 6.3 dela A Priloge I, lahko za leta do vključno leta 2028 vloži proizvajalec, ki je skupaj z vsemi svojimi povezanimi podjetji odgovoren za 10 000 do 300 000 novih osebnih avtomobilov, registriranih v Uniji vsako koledarsko leto.“;

Sprememba 45

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 11 – odstavek 1

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(6b) v členu 11 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:
1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki emisij CO_2, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacijo inovativnih tehnologij (v nadaljnjem besedilu: inovativni tehnološki svežnji).	„1. Na prošnjo dobavitelja ali proizvajalca se upoštevajo prihranki emisij CO_2, doseženi z uporabo inovativnih tehnologij ali kombinacijo inovativnih tehnologij (v nadaljnjem besedilu: inovativni tehnološki svežnji).
Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate.	Tovrstne tehnologije se upoštevajo samo, če lahko metodologija, uporabljena za njihovo oceno, ustvari preverljive, ponovljive in primerljive rezultate.
Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju povprečnih specifičnih emisij CO_2 posameznega proizvajalca je lahko največ 7 g CO_2/km.	Skupni prispevek teh tehnologij k zmanjšanju povprečnih specifičnih emisij CO_2 posameznega proizvajalca je ***do leta 2024*** lahko največ 7 g CO_2/km;
	— 5 g CO_2/km od leta 2025;
	— 4 g CO_2/km od leta 2027;
	— 2 g CO_2/km od leta 2030 do vključno leta 2034.

sreda 8. junija 2022

Veljavno besedilo	*Sprememba*
Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni to uredbo s tem, da ***prilagodi*** zgornjo mejo iz tretjega pododstavka tega odstavka z učinkom od leta 2025 dalje, da se upošteva tehnološki razvoj in hkrati zagotovi uravnotežena raven zgornje meje glede na povprečne specifične emisije CO_2 posameznih proizvajalcev.	Na Komisijo je preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni to uredbo s tem, da ***zmanjša*** zgornjo mejo iz tretjega pododstavka tega odstavka z učinkom od leta 2025 dalje, da se upošteva tehnološki razvoj in hkrati zagotovi uravnotežena raven zgornje meje glede na povprečne specifične emisije CO_2 posameznih proizvajalcev.“;

Sprememba 46

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(6c) vstavi se naslednji člen:
	„Člen 11 a
	Okoljsko primerna zasnova
	Da bi Komisija zagotovila, da prehod na brezemisijsko mobilnost v celoti prispeva k ciljem Unije glede energetske učinkovitosti in krožnega gospodarstva, do 31. decembra 2023 po potrebi pripravi predloge o minimalnih zahtevah glede okoljsko primerne zasnove za vse nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, vključno z zahtevami glede energetske učinkovitosti, trajnosti in možnosti popravila osnovnih delov, kot so luči, električne komponente in akumulatorji, ter minimalnimi zahtevami glede predelave kovin, plastike in kritičnih surovin, pri tem pa upošteva načela, ki veljajo za druge izdelke, povezane z energijo, iz Direktive 2009/125/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1a]).
	([1a]) Direktiva 2009/125/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o vzpostavitvi okvira za določanje zahtev za okoljsko primerno zasnovo izdelkov, povezanih z energijo (UL L 285, 31.10.2009, str. 10).“;

sreda 8. junija 2022

Sprememba 47

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 12 – odstavek 3

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(6d) v členu 12 se odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:
3. Za preprečitev, da bi se razkorak dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, še povečal, Komisija najpozneje do 1. junija 2023 oceni, kako bi lahko uporabili podatke o porabi goriva in energije, da bi zagotovili, da bodo vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva ali energije vozil, ugotovljene na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, dolgoročno odražale dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za vsakega proizvajalca.	„3. Za preprečitev, da bi se razkorak dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, še povečal, Komisija najpozneje do 1. junija 2023 oceni, kako bi lahko uporabili podatke o ***dejanski*** porabi goriva in energije***, zbrane v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/392 ([1a])***, da bi zagotovili, da bodo vrednosti emisij CO_2 in porabe goriva ali energije vozil, ugotovljene na podlagi Uredbe (ES) št. 715/2007, dolgoročno odražale dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za vsakega proizvajalca.
V obdobju od 2021 do 2026 Komisija spremlja in letno poroča o spremembah v razkoraku iz prvega pododstavka ***in leta 2027 z namenom***, ***da se prepreči povečanje razkoraka, oceni, ali bi bilo izvedljivo od leta 2030 uvesti mehanizem za prilagajanje*** povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca***, in po potrebi predloži zakonodajni predlog za vzpostavitev takega mehanizma***.	***Od leta 2021 naprej Komisija in po potrebi takoj, ko je na voljo dovolj podatkov,*** spremlja in letno poroča o spremembah v razkoraku iz prvega pododstavka, ***vendar najpozneje 31. decembra 2026 predloži zakonodajni predlog z namenom zapolnitve te vrzeli s prilagoditvijo*** povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca ***na podlagi uporabe dejanskih podatkov, zbranih v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/392***.
	Poleg tega Komisija zlasti oceni, kako se podatki o porabi goriva in energije iz odstavka 1 tega člena 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.“;

([1a]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 z dne 4. marca 2021 o spremljanju in sporočanju podatkov v zvezi z emisijami CO_2 iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi izvedbenih uredb Komisije (EU) št. 1014/2010, (EU) št. 293/2012, (EU) 2017/1152 in (EU) 2017/1153 (UL L 77, 5.3.2021, str. 8).

sreda 8. junija 2022

Sprememba 48

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 12 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(6e) v členu 12 se doda naslednji odstavek:
	„4a. Komisija do 31. decembra 2023 sprejme delegirane akte v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo metodologije za merjenje in primerjavo učinkovitosti brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na podlagi električne energije, ki jo potrebujejo, da prevozijo 100 kilometrov. Pri tej metodologiji se upošteva zlasti to, kako porabljena električna energija vpliva na količino virov, ki jih potrebujejo baterije za notranje shranjevanje energije v teh vozilih.
	Komisija najpozneje do 31. decembra 2024 predstavi zakonodajni predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za določitev minimalnih pragov energetske učinkovitosti za nove brezemisijske osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki se dajo na trg Unije.“;

Sprememba 50

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Člen 14 a	Člen 14 a
Poročilo o napredku	Poročilo o napredku
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 ***vsako leto*** Komisija poroča o napredku na področju brezemisijske cestne mobilnosti. V poročilu se zlasti spremlja in ocenjuje potreba po morebitnih dodatnih ukrepih za olajšanje ***pravičnega*** prehoda, tudi s finančnimi sredstvi.

sreda 8. junija 2022

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje ***uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, napredek pri doseganju ciljev za postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot to zahteva uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv k doseganju podnebno nevtralne mobilnosti, učinek na potrošnike, napredek v socialnem dialogu in vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost.“;***	V poročilu Komisija upošteva vse dejavnike, ki prispevajo k stroškovno učinkovitemu napredku na področju podnebne nevtralnosti do leta 2050. To vključuje:
	(a) napredek pri uvajanju brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil ter njihovi cenovni dostopnosti in energetski učinkovitosti;
	(b) učinke na potrošnike, zlasti tiste z nizkimi in srednjimi dohodki, hitrost uvajanja brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v teh skupinah potrošnikov ter razpoložljivost in obseg ukrepov za podporo tej uvedbi na ravni Unije, držav članic in na lokalni ravni;
	(c) trg rabljenih vozil;
	(d) napredek pri doseganju zadostne postavitve javne in zasebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, med drugim tudi napredek pri doseganju ciljev, kot to zahtevata uredba o infrastrukturi za alternativna goriva in Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([1a]);
	(e) napredek pri povečanju deleža energije iz obnovljivih virov v Uniji v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001;
	(f) potencialni prispevek inovacijskih tehnologij in trajnostnih alternativnih goriv, tudi sintetičnih goriv, k doseganju podnebne nevtralnosti v prometnem sektorju;
	(g) emisije v življenjskem ciklu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, danih na trg, z uporabo metodologije, sprejete v skladu s členom 7(10);

sreda 8. junija 2022

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(h) napredek v socialnem dialogu in vidike za nadaljnje olajšanje ekonomsko izvedljivega in družbeno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost, pri čemer je treba upoštevati zaposlovanje in konkurenčnost;
	(i) učinke na zaposlovanje, ki jih je treba oceniti s podrobnim evidentiranjem razvoja delovnih mest v avtomobilski industriji in učinek na regije, kjer ta industrija je, ter ukrepe, tudi finančne, na ravni Unije, držav članic ali lokalni ravni za ublažitev socialno-ekonomskih posledic v teh regijah, vključno s programi izpopolnjevanja in preusposabljanja;
	(k) morebitni prispevek dodatnih nacionalnih ukrepov in ukrepov Unije za znižanje povprečne starosti in s tem emisij voznega parka lahkih tovornih vozil, kot so ukrepi za podporo socialno pravičnemu in okolju prijaznemu opuščanju starejših vozil;
	([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).“;

Sprememba 51

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	V skladu s priporočilom Sveta (EU) …/… [priporočilo Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost] so države članice pozvane, naj v tesnem dialogu s socialnimi partnerji pripravijo območne načrte za pravični prehod za svojo avtomobilsko industrijo, da bi usmerjale družbeno sprejemljive strukturne spremembe in preprečile družbene motnje.

Sprememba 80

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(9a) vstavi se naslednji člen:
	„Člen 14aa
	Dodatni ukrepi za podporo povpraševanju po brezemisijskih osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih na trgu Unije
	Komisija do 28. februarja 2023 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži zakonodajni predlog za povečanje deleža brezemisijskih vozil v javnih in poslovnih voznih parkih lahkih vozilih. Ta predlog vključuje zavezujočo nalogo brezemisijskih voznih parkov za podjetniške in javne lastnike in upravljavce, upošteva pa tudi regionalne razlike.“

Sprememba 53

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(9a) vstavi se naslednji člen:
	„Člen 14b
	V skladu s členom 3(1), točka (b), Direktive (EU) …/… Države članice [prenovljena direktiva o energijski učinkovitosti] pri sprejemanju odločitev o politikah, načrtovanju in naložbah, povezanih z vzpostavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva, tudi v zvezi z učinkovito rabo energije od vira do kolesa pri različnih brezemisijskih tehnologijah, upoštevajo načelo ‚energijska učinkovitost na prvem mestu‘.“;

sreda 8. junija 2022

Sprememba 54

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 b (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Člen 14 a b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(9b) vstavi se naslednji člen:
	„Člen 14ab
	Dodatni ukrepi za podporo prehodu na brezemisijske osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila na trgu Unije
	Komisija [6 mesecev po začetku datuma veljavnosti te uredbe] sprejme delegirani akt v skladu s členom 17, s katerim uskladi pravila o homologaciji vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, ki so bila pretvorjena na električni pogon na baterije ali gorivne celice, da se omogoči homologacija serije. Komisija oceni tudi uvedbo pravila za izračun ekvivalentov CO_2 za vozila z motorjem z notranjim izgorevanjem, ki so pretvorjena na električni pogon na baterije ali gorivne celice v okviru uporabe te uredbe.“;

Sprememba 55

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10 – točka a

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	1. Komisija ***do*** leta ***2027*** na podlagi dveh letnih poročanj ***temeljito*** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.
Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe.	Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe.

Sprememba 56

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(aa) v členu 15 se vstavi naslednji odstavek:
	„1a. Komisija v pregledu iz odstavka 1 poroča tudi o emisijah CO_2 v življenjskem ciklu novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil na podlagi metodologije iz člena 7(10). Poročilo po potrebi spremlja zakonodajni predlog za dopolnitev te uredbe, ki vključuje emisije.“;

Sprememba 57

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Člen 15 – odstavek 6

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(ba) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:
6. Komisija do ***31. decembra 2020*** pregleda Direktivo 1999/94/ES, pri čemer upošteva, da je treba potrošnikom zagotoviti točne, zanesljive in primerljive informacije o porabi goriva, emisijah CO_2 ***in*** emisijah onesnaževal zraka za nove osebne avtomobile, ki se dajo na trg, ter oceni možnosti za uvedbo oznake o ekonomičnosti porabe goriva in ***emisij*** CO_2 za nova lahka gospodarska vozila. ***Pregledu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.***	***„6.*** Komisija do ***[šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]*** pregleda Direktivo 1999/94/ES, pri čemer upošteva, da je treba potrošnikom zagotoviti točne, zanesljive in primerljive informacije o ***dejanski*** porabi goriva, emisijah CO_2, emisijah onesnaževal zraka ***in energetski učinkovitosti*** za nove osebne avtomobile, ki se dajo na trg, ter oceni možnosti za uvedbo oznake o ekonomičnosti porabe goriva in ***emisijah*** CO_2 za nova lahka gospodarska vozila.“;

sreda 8. junija 2022

Sprememba 60

Predlog uredbe

Priloga – odstavek 1 – točka 1 – točka f

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del A – točka 6.3.1 – pododstavka 1–2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij, ***faktor ZLEV***	Cilj specifičnih emisij = referenčni cilj specifičnih emisij,
pri čemer je:	pri čemer je:
referenčni cilj specifičnih emisij referenčni cilj specifičnih emisij CO_2, določen v skladu s točko 6.2.1;	referenčni cilj specifičnih emisij referenčni cilj specifičnih emisij CO_2, določen v skladu s točko 6.2.1;
faktor ZLEV (1 + y – x), če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV glede na primer določi na 1,05 ali 1,0,	
pri čemer je:	
y delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novih osebnih avtomobilov, izračunan kot skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, pri čemer se v skladu z naslednjo formulo vsak med njimi šteje za ZLEV, deljeno s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v zadevnem koledarskem letu:	
$ZLEV_{specifični} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$	
Za nove osebne avtomobile, registrirane v državah članicah, v katerih je v letu 2017 delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v voznem parku manjši od 60 % povprečja Unije in manj kot 1 000 novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, registriranih v letu 2017 (*), se ZLEVspecifični do vključno leta 2029 izračuna v skladu z naslednjo formulo:	
$ZLEV_{specifični} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$	
Če delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice, registriranih v letu med letoma 2025 in 2028, preseže 5 %, ta država članica v naslednjih letih ne more uporabiti multiplikatorja 1,85;	

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
x je 15 % v letih 2025 do 2029.	

(*) Delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v celotnem voznem parku novih osebnih avtomobilov države članice se izračuna kot skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, registriranih v letu 2017, deljeno s skupnim številom novih osebnih avtomobilov, registriranih v istem letu.

Sprememba 78

Predlog uredbe

Priloga I – odstavek 1 – točka 2 – točka d

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del B – točka 6.2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(d) točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:	(d) točka 6.2.2 se nadomesti z naslednjim:
„6.2.2 Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034	„6.2.2 Referenčni cilji specifičnih emisij za leta 2030 do 2034
Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU_{2030} + α· (TM –TM_0),	Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU_{2030} + α· (TM –TM_0),
pri čemer je:	pri čemer je:
cilj za celotni vozni park EU_{2030} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.***3***;	cilj za celotni vozni park EU_{2030} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.***2***;
α je $\mathbf{a_{2030,L}}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 in $\mathbf{a_{2030,H}}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0;	α je $\mathbf{a_{2030}}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 in $\mathbf{a_{2021}}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0;
pri čemer je:	pri čemer je:
$a_{2030,L}$ ***je*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2030}}{\text{Povprečne emisije}_{2021}}$	a_{2030} ***je*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2030}}{\text{Povprečne emisije}_{2021}}$
$a_{2030,H}$ ***je*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2030}}{\text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2025}}$	***a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1***
povprečne emisije_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1	povprečne emisije_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1
TM 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“	TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“

sreda 8. junija 2022

Sprememba 79

Predlog uredbe

Priloga I – odstavek 1 – točka 2 – točka e

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del B – točka 6.2.3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(e) doda se naslednja točka 6.2.3:	(e) doda se naslednja točka 6.2.3:
„6.2.3 Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje	„6.2.3 Referenčni cilji specifičnih emisij od leta 2035 dalje
Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU_{2035} + α· (TM –TM_0),	Referenčni cilj specifičnih emisij = cilj za celotni vozni park EU_{2035} + α· (TM –TM_0),
pri čemer je:	pri čemer je:
cilj za celotni vozni park EU_{2035} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;	cilj za celotni vozni park EU_{2035} vrednost, določena v skladu s točko 6.1.3;
α je $\mathbf{a}_{2035,L}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 in $\mathbf{a}_{2035,H}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0;	α je $\mathbf{a}_{2035}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca enaka ali manjša od TM_0 in $\mathbf{a}_{2021}$, pri čemer je povprečna preizkusna masa novih lahkih gospodarskih vozil proizvajalca večja od TM_0;
pri čemer je:	pri čemer je:
$a_{2035,L}$ *je* $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{Povprečne emisije}_{2021}}$	a_{2035} *je* $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{Povprečne emisije}_{2021}}$
$a_{2035,H}$ *je* $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2035}}{\text{Cilj za celotni vozni park } EU_{2025}}$	***a_{2021} vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1***
povprečne emisije2021 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1	povprečne $emisije_{2021}$ vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1
TM 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“	TM_0 vrednost, določena v skladu s točko 6.2.1“

sreda 8. junija 2022

Sprememba 69

Predlog uredbe

Priloga – odstavek 1 – točka 2 – točka e a (novo)

Uredba (EU) 2019/631

Priloga I – del B – točka 6.3.1

Veljavno besedilo	*Sprememba*
	(ea) V odstavku 1 se pododstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:
Cilj specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – ($ø_{cilji}$ – cilj za celotni vozni park EU_{2025})) ***faktor ZLEV***,	***„Cilj*** specifičnih emisij = (referenčni cilj specifičnih emisij – ($ø_{cilji}$ – cilj za celotni vozni park EU_{2025})),
pri čemer je:	pri čemer je:
referenčni cilj specifičnih emisij referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca, določen v skladu s točko 6.2.1;	referenčni cilj specifičnih emisij referenčni cilj specifičnih emisij za proizvajalca, določen v skladu s točko 6.2.1;
$ø_{cilji}$ povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.1, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;	$ø_{cilji}$ povprečna vrednost vseh referenčnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.2.1, ponderirana glede na število novih lahkih gospodarskih vozil vsakega posameznega proizvajalca;
faktor ZLEV (1 + y – x), če pa je seštevek večji od 1,05 ali manjši od 1,0, se faktor ZLEV glede na primer določi na 1,05 ali 1,0,	
pri čemer je:	
y delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novih lahkih gospodarskih vozil, izračunan kot skupno število novih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, pri čemer v skladu z naslednjo formulo vsako izmed njih šteje za $ZLEV_{specifični}$, deljeno s skupnim številom novoregistriranih lahkih gospodarskih vozil v zadevnem koledarskem letu; [ENAČBA]	
x 15 %.	