Evropski parlament
2024-2029

Odbor za okolje, podnebje in varnost hrane
Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov
Odbor za promet in turizem

2025/0422(COD)

26.6.2026

PREDLOGI SPREMEMB
1 - 170

Poenostavljen postopek brez osnutka poročila (člen 52 Poslovnika)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
o spremembi uredb (ES) št. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 in (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta glede poenostavitve tehničnih zahtev in postopkov preizkušanja za motorna vozila ter o razveljavitvi Direktive Sveta 70/157/EGS in Uredbe (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta

Predlog uredbe
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

AM_Com_LegReport

Predlog spremembe 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) ***V poročilu Maria Draghija iz leta 2024[3] je poudarjeno, da število pravil in njihova zapletenost omejujeta manevrski prostor za podjetja Unije in jim preprečujeta, da bi ostala konkurenčna. Podrobna analiza*** uredb (ES) št. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] in (EU) 2024/1257[7] Evropskega parlamenta in Sveta ***je opozorila tudi na*** čezmerno upravno breme in stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. ***Na podlagi teh ugotovitev je primerno*** poenostaviti nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ter zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil.	(1) ***Predsednica Ursula von der Leyen je v političnih usmeritvah za mandatno obdobje Evropske komisije 2024–2029 predstavila novo vizijo za trajnostno blaginjo in konkurenčnost Evrope, vključno z dogovorom o čisti industriji za podpiranje in ustvarjanje pravih pogojev, da bodo podjetja lahko dosegla naše skupne cilje. Komisija je na podlagi izmenjav mnenj v okviru strateškega dialoga o prihodnosti avtomobilske industrije in ankete, ki jo je poslala več kot 130 deležnikom, je Komisija opredelila devet sprememb*** uredb (ES) št. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] in (EU) 2024/1257[7] Evropskega parlamenta in Sveta***, s katerimi bi lahko zmanjšali*** čezmerno upravno breme in stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. ***Namen teh sprememb je*** poenostaviti nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ter zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil ***ali varnost udeležencev v cestnem prometu, vključno z ranljivimi udeleženci, kot so pešci in kolesarji***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.
[4] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102,	[4] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102,

11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb

11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb

(ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Predlog spremembe 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) V poročilu Maria Draghija iz leta 2024[3] je poudarjeno, da število pravil in njihova zapletenost omejujeta manevrski prostor za podjetja Unije in jim preprečujeta, da bi ostala konkurenčna. Podrobna analiza uredb (ES) št. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] in (EU) 2024/1257[7] Evropskega parlamenta in Sveta je opozorila tudi na ***čezmerno upravno breme in*** stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. Na podlagi teh ugotovitev je primerno ***poenostaviti*** nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ***ter zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe***, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil.	(1) V poročilu Maria Draghija iz leta 2024[3] je poudarjeno, da število pravil in njihova zapletenost omejujeta manevrski prostor za podjetja Unije in jim preprečujeta, da bi ostala konkurenčna. Podrobna analiza uredb (ES) št. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] in (EU) 2024/1257[7] Evropskega parlamenta in Sveta je opozorila tudi na ***potrebo po ponovni oceni upravnih postopkov, da bi zmanjšali*** stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. Na podlagi teh ugotovitev je primerno ***racionalizirati*** nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil ***in njihovih potnikov, vključno z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, ter varne delovne pogoje za voznike***.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

[4] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o

[4] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o

homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Predlog spremembe 3
Philippe Olivier

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) V poročilu Maria Draghija iz leta 2024[3] je poudarjeno, da število pravil in njihova zapletenost omejujeta manevrski prostor za podjetja Unije in jim preprečujeta, da bi ostala konkurenčna. Podrobna analiza uredb (ES) št. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] in (EU) 2024/1257[7] Evropskega parlamenta in Sveta je opozorila tudi na čezmerno upravno breme in stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. Na podlagi teh ugotovitev je primerno poenostaviti nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ter zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil.	(1) V poročilu Maria Draghija iz leta 2024[3] je poudarjeno, da število pravil in njihova zapletenost omejujeta manevrski prostor za podjetja Unije in jim preprečujeta, da bi ostala konkurenčna. Podrobna analiza uredb (ES) št. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] in (EU) 2024/1257[7] Evropskega parlamenta in Sveta je opozorila tudi na čezmerno upravno breme in stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. Na podlagi teh ugotovitev ***in da bi ohranili konkurenčnost evropskih proizvajalcev avtomobilov,*** je primerno poenostaviti ***ali celo odpraviti*** nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ter zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe, ne da bi pri tem ogrozili varstvo

okolja in varnost vozil.

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

[4] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

[4] Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in

(EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Obrazložitev

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Predlog spremembe 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1a) Čeprav je mogoče nekatere zahteve poenostaviti, da ne bi bilo nepotrebnih bremen in stroškov za podjetja in organe, je treba opozoriti, da EU s sprejemanjem strogih in v prihodnost usmerjenih

varnostnih zahtev določa standarde, to pa pozitivno vpliva na avtomobilski sektor in njegovo konkurenčnost, saj se krepi ugled njegovih blagovnih znamk v smislu varnosti, poleg tega močno vpliva na mednarodne razprave o standardizaciji, zlasti v okviru Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo. To je treba upoštevati tudi pri razpravah o nadaljnjih poenostavitvah in odstopanjih od obstoječih zahtev.

Or. en

Predlog spremembe 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) ***Industrijski akcijski načrt*** za evropski avtomobilski sektor[8] ***vključuje poziv*** k pripravi svežnja za poenostavitev ureditve za avtomobilsko industrijo ***z izboljšanjem skladnosti in doslednosti*** med različnimi regulativnimi zahtevami.	(2) ***V industrijskem akcijskem načrtu*** za evropski avtomobilski sektor[8] ***se priznava, da obstoječi regulativni okvir prinaša predvidljivost in prispeva k doseganju naših skupnih ciljev javne politike, hkrati pa se poziva*** k pripravi svežnja za poenostavitev ureditve za avtomobilsko industrijo***, da bi se izboljšali skladnost in doslednost*** med različnimi regulativnimi zahtevami.
[8] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final).	[8] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final).

Or. en

Predlog spremembe 6
Maria Grapini

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor[8] vključuje poziv k pripravi svežnja za poenostavitev ureditve za avtomobilsko industrijo z izboljšanjem skladnosti in doslednosti med različnimi regulativnimi zahtevami.	(2) Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor[8] vključuje poziv k pripravi svežnja za poenostavitev ureditve za avtomobilsko industrijo z izboljšanjem skladnosti in doslednosti med različnimi regulativnimi zahtevami ***ter zmanjšanjem upravnega bremena***.
[8] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final).	[8] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Predlog spremembe 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(2a) Zaradi hitrega tehnološkega razvoja sistemov za avtomatizirano vožnjo in potrebe po usklajenem regulativnem okviru je treba posodobiti in racionalizirati sedanji okvir za homologacijo. Da bi omogočili obsežne naložbe, bi bilo treba pod določenimi pogoji zvišati pragove za majhne serije, saj omejujejo obseg proizvodnje vozil, opremljenih s sistemi za avtomatizirano vožnjo, postopki homologacije pa bi morali postati prilagodljivejši in stopenjski, da bi se lahko upošteval tehnološki razvoj. Popolnoma avtomatizirana vozila ustvarjajo operativne podatke, pomembne za varnost in potrebne za popolno homologacijo, šele

z dejansko uporabo. Zato je primerno, da se v obstoječem okviru za majhne serije vzpostavi posebna vmesna homologacija, priznana po vsej Uniji, ki bo omogočala preizkušanje in komercialno predhodno uporabo avtomatiziranih vozil, za katera bodo veljali opredeljeno območje operativne zasnove, obvezno spremljanje med uporabo in omejeno obdobje veljavnosti. Poleg tega bi bilo treba za zmanjšanje ovir za vstop inovatorjev, osredotočenih na programsko opremo, in spodbujanje konkurenčnega evropskega ekosistema za tehnologijo avtomatizirane vožnje prilagoditi obstoječi večstopenjski postopek homologacije, da bi se omogočilo neodvisno certificiranje osnovnega vozila kot pripravljenega na sistem za avtomatizirano vožnjo (v nadaljnjem besedilu: sistem ADS)[1a], s čimer bi se potrdilo, da njegovi elementi strojne opreme izpolnjujejo opredeljene minimalne zahteve, tako da lahko naslednja faza homologacije zajema samo integracijo programske opreme sistema za avtomatizirano vožnjo.

[1a] Opredelitev na podlagi člena 2, točka 1, Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1426.

Or. en

Predlog spremembe 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(2b) Ker ni harmoniziranih pravil za preizkušanje in uvajanje sistemov za avtomatizirano vožnjo na javnih cestah, je regulativno okolje v državah članicah razdrobljeno, to pa povečuje stroške za

upravljavce in preprečuje širitev. Zato bi bilo treba na ravni Unije določiti harmonizirane minimalne zahteve, da bi se v primeru, ko je ena država članica odobrila preizkušanje ali uporabo avtomatiziranega ali popolnoma avtomatiziranega vozila, ali v primeru čezmejnih preizkusnih okolij, ki so bistvena za pridobitev operativnih podatkov za celovito uvedbo in javno podporo, taka odobritev priznala na celotnem ozemlju Unije. Za zagotovitev varnosti in nadzora bi bilo treba takšno vzajemno priznavanje preizkušanja in uvajanja podpreti in usklajevati s harmoniziranim mehanizmom za zbiranje in pošiljanje operativnih podatkov, ki bi ga upravljala Komisija ali imenovani organ Unije. Poleg tega lahko dobro ciljno usmerjeno in usklajeno javno financiranje spodbudi zasebne naložbe, zmanjša tehnološko tveganje, okrepi zaupanje vlagateljev in ustvari pogoje, pod katerimi se lahko zasebni kapital uporabi v komercialno smiselnem obsegu. Da bi bil tak učinek finančnega vzvoda čim večji, je bistveno, da se javno financiranje Unije in držav članic osredotoči na omejeno število obsežnih in čezmejnih pobud z velikim potencialom, ki vključujejo tehnologije in sisteme za avtonomno vožnjo, tudi z instrumenti, kot so program Obzorje Evropa, Instrument za povezovanje Evrope in drugi prihodnji programi na podlagi večletnega finančnega okvira.

Or. en

Predlog spremembe 9
Philippe Olivier

Predlog uredbe
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(4) Čeprav je ta uredba sprejeta za vzpostavitev in delovanje notranjega trga, poenostavitev in racionalizacija tehničnih zahtev za motorna vozila, preizkusnih postopkov in pravil o homologaciji podpirata tudi širši cilj Unije***, tj. spodbujanje postopnega vključevanja držav kandidatk na trg Unije***. Ta uredba s spodbujanjem regulativnega zbliževanja, usklajevanja s predpisi Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) in skladnega izvajanja pravnega reda Unije prispeva k zmanjševanju tehničnih ovir v trgovini, krepitvi integriranih evropskih avtomobilskih vrednostnih verig ter krepitvi odpornosti in konkurenčnosti evropskega avtomobilskega ekosistema, ne da bi to vplivalo na avtonomijo ***prava Unije ali*** odločanje.	(4) Čeprav je ta uredba sprejeta za vzpostavitev in delovanje notranjega trga, poenostavitev in racionalizacija tehničnih zahtev za motorna vozila, preizkusnih postopkov in pravil o homologaciji podpirata tudi širši cilj Unije. Ta uredba s spodbujanjem regulativnega zbliževanja, usklajevanja s predpisi Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) in skladnega izvajanja pravnega reda Unije prispeva k zmanjševanju tehničnih ovir v trgovini, krepitvi integriranih evropskih avtomobilskih vrednostnih verig ter krepitvi odpornosti in konkurenčnosti evropskega avtomobilskega ekosistema, ne da bi to vplivalo na avtonomijo ***in*** odločanje ***držav članic***.

Or. fr

Obrazložitev

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Predlog spremembe 10
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(4a) Ohranitev sedanjega časovnega okvira za popravek faktorja uporabe novembra 2026 in novembra 2027 je bistvena, da bi predpisi o emisijah CO_2, obdavčitev vozil in informacije za potrošnike natančno odražali učinkovitost priključnih hibridnih vozil med vožnjo. Vendar pa tudi po teh popravkih dejanski podatki kažejo, da priključna hibridna vozila porabljajo bencin in oddajajo 1,7- do 2-krat več CO_2, kot kažejo uradne številke. Zato bi bilo treba od leta 2030 posodobiti faktor uporabe za nova priključna hibridna vozila v skladu z najnovejšimi podatki iz naprav za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM). Od tega leta dalje bi bilo treba faktor uporabe posodabljati vsako leto z uporabo vrednosti, specifičnih za posameznega proizvajalca, in sicer na podlagi njegove učinkovitosti, ki izhaja iz podatkov OBFCM.

Or. en

Predlog spremembe 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(5) Da bi se izboljšali delovni pogoji voznikov, varnost v cestnem prometu in poštena konkurenca, se v uredbah (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta[9] zahteva vgradnja tahografov v tovorna vozila, katerih masa presega 3,5 tone. Vendar člen 3(2) Uredbe (EU) št. 165/2014	(5) Da bi se izboljšali delovni pogoji voznikov, ***okrepila*** varnost v cestnem prometu in ***izboljšala*** poštena konkurenca, se v uredbah (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta[9] zahteva vgradnja tahografov v tovorna vozila, katerih masa presega 3,5 tone***, kot eno do ključnih orodij za***

državam članicam omogoča, da iz te zahteve izvzamejo vozila, navedena v členu 13(1) in (3) Uredbe (ES) št. 561/2006.	***nadzor časa vožnje in počitka***. Vendar člen 3(2) Uredbe (EU) št. 165/2014 državam članicam omogoča, da iz te zahteve izvzamejo vozila, navedena v členu 13(1) in (3) Uredbe (ES) št. 561/2006***, če takšna izvzetja ne posegajo v cilje iz člena 1 te uredbe, in sicer harmonizacijo pogojev konkurence med vrstami notranjega prevoza, zlasti cestnega prevoza, izboljšanje delovnih pogojev in varnosti v cestnem prometu, spodbujanje okrepljenega spremljanja in izvrševanja s strani držav članic ter izboljšanje delovnih praks v sektorju cestnega prevoza***.
[9] Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Predlog spremembe 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne	(6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne

spadajo na področje uporabe teh uredb. Skladnost z zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 predstavlja pomemben napor za prevoznike in voznike ter upočasnjuje povečanje števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.

spadajo na področje uporabe teh uredb. ***Vendar gospodarska vozila nad 3,5 tone še naprej pomenijo resno varnostno tveganje zaradi svoje teže in potencialne silovitosti trčenja z drugimi udeleženci v cestnem prometu. Obvezna uporaba tahografov za ta vozila lahko prispeva k zmanjšanju teh tveganj, saj bi se zlasti preprečile nesreče, povezane z utrujenostjo, in spodbudili pošteni delovni pogoji. Poleg tega, čeprav nekatera električna kombinirana vozila trenutno tehtajo več kot 3,5 tone, obstaja velik potencial za zmanjšanje teže električnih kombiniranih vozil zaradi razvoja na področju zasnove baterij in uporabe lahkih materialov. Zato je treba spodbuditi hitrejši prehod na lažja električna kombinirana vozila, ki bo prinesel tudi dodatne koristi za uporabnike v smislu izboljšane energijske učinkovitosti in posledično nižjih stroškov polnjenja, širše družbene koristi v smislu manjših vplivov na cestno infrastrukturo in koristi za varnost v cestnem prometu v smislu manjših posledic nesreč.***

Or. en

Predlog spremembe 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(6) ***Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe teh uredb.*** Skladnost z	(6) ***Prag 3,5 tone, nad katerim veljajo pravila o tahografih, je bil določen pred splošno uvedbo obvezne varnostne opreme in opreme za uravnavanje emisij, ki je zdaj nameščena na lahka gospodarska vozila. Zaradi te opreme se lahko zmanjša koristni tovor, zato lahko sodobna kombinirana vozila z različnimi pogonskimi sklopi presežejo navedeni prag, čeprav opravljajo enake naloge***

zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 predstavlja pomemben napor za prevoznike in voznike ter upočasnjuje povečanje števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.	***prevoza v notranjem prometu kot lažja vozila. Poleg tega je Unija priznala 4,25 tone kot ustrezno omejitev za ta razred vozil v Direktivi (EU) 2025/2205, s katero se imetnikom vozniškega dovoljenja kategorije B dovoljuje vožnja teh vozil. Zato je primerno, da se ustrezne omejitve v tej uredbi uskladijo, hkrati pa se ohrani diskrecijska pravica držav članic za notranje prevoze.***

Or. en

Predlog spremembe 14
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe teh uredb. ***Skladnost z zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 predstavlja pomemben napor za prevoznike in voznike ter upočasnjuje povečanje števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.***	(6) Zaradi teže ***sedanje obvezne varnostne opreme v*** lahkih gospodarskih vozilih ***ta običajno*** presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014***. Ne glede na vrsto pogona bi moral režim za težka tovorna vozila veljati samo za*** lahka gospodarska vozila ***od 4,25 tone***.

Or. en

Predlog spremembe 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe teh uredb. Skladnost z zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 predstavlja pomemben napor za prevoznike in voznike ter upočasnjuje povečanje števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.	(6) ***Prag 3,5 tone, nad katerim veljajo pravila o tahografih, je bil določen pred splošno uvedbo obvezne varnostne opreme in opreme za uravnavanje emisij, ki je zdaj nameščena na vsa*** lahka gospodarska vozila***, s čimer se znatno zmanjša koristni tovor, posledično pa sodobna kombinirana vozila z vsemi pogonskimi sklopi presežejo navedeni prag***, čeprav ***opravljajo enake naloge prevoza v notranjem prometu kot lažja*** vozila***. Poleg tega je Unija že priznala 4,25 tone kot ustrezno omejitev za ta razred*** vozil ***v Direktivi (EU) 2025/2205, s katero se imetnikom vozniškega dovoljenja kategorije B dovoljuje vožnja takih vozil***. ***Nedosledno je ohraniti 3,5-tonski prag za tahograf, ki ga je Unija drugje dejansko opustila, zato bi bilo treba s to uredbo uskladiti te omejitve.***

Or. en

Predlog spremembe 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe teh uredb. Skladnost z zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014	(6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe teh uredb. Skladnost z zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 ***bi lahko***

predstavlja pomemben napor za prevoznike in voznike ter upočasnjuje povečanje števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.	***privedla do dodatnih zahtev in prispevala k upočasnitvi*** povečanja števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.

Or. en

Predlog spremembe 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.	(7) Lahka gospodarska vozila ***v razponu od 3,5 do 4,25 tone pretežno uporabljajo mala in srednja podjetja ter obrtniki, ki prevažajo orodje in materiale v okviru notranjega prevoza***. ***Obveznosti v zvezi s tahografi povzročajo ponavljajoče se upravne stroške in stroške opreme, ki so nesorazmerni za te dejavnosti. Zato je primerno, da se izvzamejo vsa vozila, ki se uporabljajo za prevoz blaga v tem razponu mase vozil, kadar se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo, ampak za lastni račun podjetja ali voznika, in kadar vožnja ni glavna dejavnost voznika vozila, ne glede na vrsto pogona, tako da izvzetje temelji na funkciji in masi vozila in ne na njegovem pogonskem sistemu ter ne postavlja samovoljno v slabši položaj običajnih ali hibridnih vozil, s katerimi se opravljajo enake naloge.***

Or. en

Predlog spremembe 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za	(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi ***morale imeti države članice možnost, da odpravijo*** zahtevo po

baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.	vgradnji tahografov za lahka gospodarska vozila, katerih ***največja dovoljena*** masa ***presega 3,5 tone, vendar*** ne presega 4,25 tone***, ne glede na vrsto pogona, kadar se ta vozila uporabljajo izključno v notranjem prometu***.

Or. en

Obrazložitev

S takim izvzetjem naj bi se zmanjšala nesorazmerna upravna bremena za mala in srednja podjetja ter obrtnike, hkrati pa to ne bi vplivalo na obstoječe nacionalne prometne predpise, izvršilna pooblastila in pravila o delovnem času.

Predlog spremembe 21
Philippe Olivier

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.	(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba ***na nacionalni ravni*** odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone***, vendar bi jo bilo treba ohraniti, kadar se ta vrsta vozil uporablja za mednarodni prevoz blaga***.

Or. fr

Obrazložitev

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de

chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Predlog spremembe 22
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.	(7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za ***vsa*** lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.

Or. en

Predlog spremembe 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(7a) Pametni tahografi lahko prispevajo k operativni učinkovitosti gospodarskih subjektov, in sicer ne le kot eno od ključnih orodij za izvrševanje pravil EU o času vožnje in počitka, temveč tudi kot varen in zanesljiv vir podatkov, ki omogoča učinkovitejšo logistiko in upravljanje voznega parka, vključno z izboljšanim načrtovanjem, spremljanjem in dodeljevanjem virov.

Or. en

Predlog spremembe 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(7b) Vloga tahografov kot enega od ključnih orodij za nadzor upoštevanja pravil Unije o času vožnje in počitka, s čimer se podpirajo enotno izvrševanje, poštena konkurenca in zaščita delavcev v cestnem prometu po vsej Uniji, je odvisna od interoperabilnosti med tahografi ter opremo in sistemi, ki jih uporabljajo izvršilni organi.

Or. en

Predlog spremembe 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz. ***Ta izjema se nanaša samo na obveznost evidentiranja, poleg tega se z njo odpravlja podvojeno upravno breme za gospodarske subjekte, zlasti mala in srednja podjetja ter obrtnike. Ne vpliva na omejitve delovnega časa iz Direktive 2002/15/ES niti na zahteve glede tahografov, ki veljajo v mednarodnem prevozu ali v okviru kabotaže z vozili nad 2,5 tone v skladu z Uredbo (EU) 2020/1054. Izjema prav tako ne vpliva na nacionalne cestnoprometne predpise in izvršilna pooblastila.***

Or. en

Predlog spremembe 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz. ***Ta izjema se nanaša samo na obveznost evidentiranja in nikakor ne zmanjšuje zaščite voznikov. Omejitve delovnega časa iz Direktive 2002/15/ES se še naprej v celoti uporabljajo za vse zadevne voznike, za mednarodni prevoz in kabotažo z vozili nad 2,5 tone pa še naprej veljajo zahteve glede tahografov iz Uredbe (EU) 2020/1054. Z izjemo se tako odpravlja podvojeno upravno breme, ne da bi se zmanjšali obstoječi socialni zaščitni ukrepi ali zaščitni ukrepi na področju varnosti v cestnem prometu.***

Or. en

Predlog spremembe 29
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz. ***Ta izjema se nanaša samo na obveznost evidentiranja in nikakor ne zmanjšuje zaščite voznikov. Omejitve delovnega časa iz Direktive 2002/15/ES se še naprej v celoti uporabljajo za vse zadevne voznike, za mednarodni prevoz in kabotažo z vozili nad 2,5 tone pa še naprej veljajo zahteve glede tahografov iz Uredbe (EU) 2020/1054. Z izjemo se tako odpravlja podvojeno upravno breme, ne***

da bi se zmanjšali obstoječi socialni zaščitni ukrepi ali zaščitni ukrepi na področju varnosti v cestnem prometu.

Or. en

Predlog spremembe 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	(8) ***Da bi se zagotovilo učinkovito delovanje enotnega trga in olajšal čezmejni promet brezemisijskih vozil kategorije N2 z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, vendar največ 4,25 tone***, bi se morala izjema uporabljati za ***brezemisijska*** lahka gospodarska vozila ***kategorije N2***, ki ***tehtajo med 3,5 in 4,25 tone, ne glede na to, ali*** opravljajo notranji ***ali čezmejni*** prevoz.

Or. en

Obrazložitev

Glede na veljavno zakonodajo EU so v slabšem položaju električna lahka gospodarska vozila (3,5–4,25 tone), saj zaradi mase njihove baterije zanje veljajo zahteve glede tahografa in omejevalnika hitrosti, ki se jim enakovredna kombinirana vozila na fosilna goriva izognejo. Zaradi tega neskladja je ovirano uvajanje brezemisijskih vozil med MSP, poleg tega to škoduje konkurenčnosti proizvajalcev in spodkopava podnebne cilje EU. Da bi to odpravili in spodbudili čistejši prevoz, se v besedilu predlaga, da se ta brezemisijska vozila N2 izvzamejo iz zahtev za te naprave in da se odpravijo stroge regionalne omejitve prevoza.

Predlog spremembe 31
Maria Grapini

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati ***le*** za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.	(8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji ***in zunanji*** prevoz.

Or. ro

Predlog spremembe 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(9) Da bi se zmanjšala breme namestitve in uporabe tahografa za nepoklicne voznike, ki upravljajo velika bivalna vozila za nekomercialne namene, ter vpliv te zahteve na povpraševanje po takih vozilih, bi morali imeti nacionalni organi možnost, da taka vozila in dejavnosti izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter uporabe tahografov, če to ne ogroža ciljev iz člena 1 navedene uredbe.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(9) Da bi se zmanjšala breme namestitve in uporabe tahografa za	(9) Da bi se zmanjšala breme ***pravil o času vožnje in času počitka ter namestitvi***

nepoklicne voznike, ki upravljajo velika bivalna vozila za nekomercialne namene, ter vpliv te zahteve na povpraševanje po takih vozilih, bi morali imeti nacionalni organi možnost, da taka vozila in dejavnosti izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter uporabe tahografov, če to ne ogroža ciljev iz člena 1 navedene uredbe.	***in uporabi*** tahografa za nepoklicne voznike, ki upravljajo velika bivalna vozila za nekomercialne namene, ter vpliv te zahteve na povpraševanje po takih vozilih, bi morali imeti nacionalni organi možnost, da taka vozila in dejavnosti izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter uporabe tahografov, če to ne ogroža ciljev iz člena 1 navedene uredbe.

Or. en

Predlog spremembe 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(9) Da bi se zmanjšala breme namestitve in uporabe tahografa za nepoklicne voznike, ki upravljajo velika bivalna vozila za nekomercialne namene, ter vpliv te zahteve na povpraševanje po takih vozilih, bi morali imeti nacionalni organi možnost, da taka vozila in dejavnosti izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter uporabe tahografov, če to ne ogroža ciljev iz člena 1 navedene uredbe.	(9) Da bi se ***zagotovila pravna jasnost glede*** namestitve in uporabe tahografa za nepoklicne voznike, ki upravljajo velika bivalna vozila za nekomercialne namene, ter vpliv te zahteve na povpraševanje po takih vozilih, bi morali imeti nacionalni organi možnost, da taka vozila in dejavnosti izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter uporabe tahografov, če to ne ogroža ciljev iz člena 1 navedene uredbe.

Or. en

Predlog spremembe 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(10) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta dovoljuje homologacijo motornih vozil glede ravni hrupa in sistemov vozila za zvočno opozarjanje v skladu z Uredbo (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta[10] oziroma v skladu s pravilniki ZN, vključno s pravilniki št. 138[11], št. 51[12] in št. 59[13] UN/ECE. Navedeni vzporedni sistem lahko povzroči razdrobljenost trga. Poleg tega je Uredba (EU) št. 540/2014 zastarela zaradi nezadostnega posodabljanja v primerjavi z navedenimi tremi pravilniki UN/ECE. Za zagotovitev skladnega okvira in popolne usklajenosti s pravilniki ZN bi bilo treba Uredbo (EU) št. 540/2014 razveljaviti, Prilogo II k Uredbi (EU) 2018/858 pa spremeniti tako, da bo dovoljena le skladnost z veljavnimi pravilniki ZN.	(10) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta dovoljuje homologacijo motornih vozil glede ravni hrupa in sistemov vozila za zvočno opozarjanje v skladu z Uredbo (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta[10] oziroma v skladu s pravilniki ZN, vključno s pravilniki št. 138[11], št. 51[12] in št. 59[13] UN/ECE. Navedeni vzporedni sistem lahko povzroči razdrobljenost trga. Poleg tega je Uredba (EU) št. 540/2014 zastarela zaradi nezadostnega posodabljanja v primerjavi z navedenimi tremi pravilniki UN/ECE. Za zagotovitev skladnega okvira in popolne usklajenosti s pravilniki ZN bi bilo treba Uredbo (EU) št. 540/2014 razveljaviti, Prilogo II k Uredbi (EU) 2018/858 pa spremeniti tako, da bo dovoljena le skladnost z veljavnimi pravilniki ZN. ***Zaradi te uskladitve se ne bi smela znižati raven zaščite pred prometnim hrupom, poleg tega pa Uniji ne bi smela preprečiti sprejetja strožjih zahtev, kadar je to potrebno za varovanje javnega zdravja, ranljivih udeležencev v prometu in mestnega okolja.***
[10] Uredba (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ravni hrupa motornih vozil in nadomestnih sistemih za dušenje zvoka ter o spremembi Direktive 2007/46/ES ter razveljavitvi Direktive 70/157/EGS (UL L 158, 27.5.2014, str. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).	[10] Uredba (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ravni hrupa motornih vozil in nadomestnih sistemih za dušenje zvoka ter o spremembi Direktive 2007/46/ES ter razveljavitvi Direktive 70/157/EGS (UL L 158, 27.5.2014, str. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj).
[11] Pravilnik št. 138 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji tihih vozil za cestni prevoz glede na njihovo zmanjšano slišnost [2017/71] (UL L 9, 13.1.2017, str. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).	[11] Pravilnik št. 138 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji tihih vozil za cestni prevoz glede na njihovo zmanjšano slišnost [2017/71] (UL L 9, 13.1.2017, str. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).
[12] Pravilnik št. 51 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) –	[12] Pravilnik št. 51 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) –

Enotne določbe o homologaciji motornih vozil z vsaj štirimi kolesi glede na emisije zvoka [2018/798] (UL L 138, 4.6.2018, str. 1, ELI:	Enotne določbe o homologaciji motornih vozil z vsaj štirimi kolesi glede na emisije zvoka [2018/798] (UL L 138, 4.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).
[13] Pravilnik št. 59 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji nadomestnih sistemov za dušenje zvoka [2025/844] (UL L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	[13] Pravilnik št. 59 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji nadomestnih sistemov za dušenje zvoka [2025/844] (UL L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Predlog spremembe 36
Nikola Minčev (Nikola Minchev), Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(10a) Razpoložljivost in cenovna dostopnost infrastrukture za polnjenje v vseh državah članicah sta ključna dejavnika za uvajanje električnih vozil med evropskimi državljani in podjetji, saj pomembno vplivata na odločitve potrošnikov o nakupu. Naložbe v obsežno in interoperabilno infrastrukturo za polnjenje so zato bistvene, da se omogoči širša uvedba brezemisijske mobilnosti ter poveča uporaba priključnih hibridnih vozil, s čimer se podpre njihov predvideni prispevek k zmanjšanju emisij CO_2. Potrebna je ustrezna infrastruktura za polnjenje po vsej Uniji, da se zagotovi priročnost za potrošnike, olajša čezmejna mobilnost in podpre pravilno delovanje notranjega trga.

Or. en

Predlog spremembe 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(10a) Za vozila, proizvedena v skladu z regulativnimi zahtevami, veljavnimi v času njihove proizvodnje, ne bi smele veljati naknadne omejitve glede njihove registracije, prodaje ali začetka uporabe zgolj zaradi začetka veljavnosti novih tehničnih zahtev, kar pa ne vpliva na uporabo zaščitnih ali korektivnih ukrepov v primerih, ko vozila pomenijo resno tveganje za varnost ali okolje, niti ne bi smelo preprečiti sprejetja prihodnjih ukrepov na podlagi ustrezno utemeljenih dokazov.

Or. en

Obrazložitev

Da bi se odpravila razdrobljenost trga in upravno breme, ki izhaja iz neharmoniziranih nacionalnih postopkov za odobritev izjem za vozila zaključka serije, kot so različni mehanizmi kvot ali presečnih datumov, bi bilo treba poenostaviti okvir za registracijo vozil. Sedanji postopki povzročajo nepotrebno birokracijo tako za industrijo kot tudi za nacionalne pristojne organe. Če je datum proizvodnje vozila pred datumom začetka uporabe nove zakonske zahteve, bi torej moral njegov certifikat o skladnosti ostati veljaven, s čimer bi se odpravila potreba po obremenjujočih postopkih za odobritev izjem za vozila zaključka serije.

Predlog spremembe 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Ker se tehnologija baterijskih	(11) Ker se tehnologija baterijskih

električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.

električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša ***ter je nujen prvi korak za spodbujanje razvoja in namestitve dvosmernih polnilnih mest***. ***Hkrati baterije v električnih vozilih ponujajo velik potencial za začasno shranjevanje in vračanje električne energije iz obnovljivih virov v omrežje z dvosmernim polnjenjem, kadar je podjetja in gospodinjstva ne potrebujejo.*** Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]) ***ali revidiranega okvira za merilne instrumente (Direktiva (EU) 2026/706[15a]). Za namene dvosmernega polnjenja se z Direktivo (EU) 2018/2001[15b] (direktiva o energiji iz obnovljivih virov) in členom 14 Uredbe (EU) 2023/1542[15c] (uredba o baterijah) zahteva, da vozila beležijo podatke, ki jih morajo dati na voljo proizvajalci***. Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi

sistemi***, pri tem pa zagotoviti skladnost z zahtevami iz direktive o energiji iz obnovljivih virov, uredbe o baterijah in akta o podatkih[15d]***.

---

[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Direktiva (EU) 2026/706 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2026 o spremembi Direktive 2014/32/EU glede merilnih sistemov za opremo za polnjenje električnih vozil in naprav za polnjenje s stisnjenim plinom ter števcev električne energije, plinomerov in merilnikov toplotne energije (UL L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Uredba (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2023 o baterijah in odpadnih baterijah, spremembi Direktive 2008/98/ES in Uredbe (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi Direktive 2006/66/ES (UL L 191, 28.7.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15d] Uredba (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2023 o harmoniziranih

pravilih za pravičen dostop do podatkov in njihovo uporabo ter spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive (EU) 2020/1828 (akt o podatkih) (UL L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Predlog spremembe 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve	(11) Ker se število električnih vozil na trgu povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in ***omogočilo interoperabilno pametno polnjenje***. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in

glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.	hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi. ***To pooblastilo bi moralo biti omejeno na fizično povezavo in komunikacijski protokol za enosmerno pametno polnjenje – kateri vtič, kateri kabel in katera oblika komunikacije – ter bi moralo temeljiti na standardih, ki jih je Unija že izbrala v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804, zlasti na kombiniranem sistemu polnjenja in, za težka vozila, na megavatnem sistemu polnjenja. Vsako sodelovanje pri storitvah prenosa energije vozilo-omrežje ali dvosmernega prenosa energije bi moralo ostati prostovoljno, poleg tega bi se moralo zanj zahtevati izrecno in prekliclјivo soglasje lastnika vozila; pooblastilo ne bi smelo povzročiti posrednih obveznosti za lastnike vozil, da delijo podatke ali sodelujejo v shemah za uravnoteženje omrežja.***
[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Predlog spremembe 40
Nikola Minčev (Nikola Minchev), Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.	(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila ***taka*** interoperabilnost***, bi morala Komisija sprejeti delegirani akt, ki bi določal*** tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi. ***V delegiranem aktu bi morali biti določeni tudi oznaka, da je vozilo pripravljeno za tehnologijo vozilo-omrežje, ki se vključi v certifikat o skladnosti vozil, ter ustrezna metodologija za preverjanje skladnosti. Delegirani akt bi bilo treba sprejeti v roku, določenem v Uredbi (EU) 2018/858, da bi se zagotovil pravočasen in skladen okvir Unije.***
[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev	[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev

(UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

(UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Predlog spremembe 41
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba	(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba

Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.	Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi. ***To pooblastilo bi moralo biti omejeno na fizično povezavo in komunikacijski protokol.***
[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Predlog spremembe 42
Maria Grapini

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti	(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti

glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.

[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). ***Pomanjkanje usklajenega pristopa bi lahko povzročilo razdrobljenost enotnega trga in neenake pogoje za uporabnike.*** Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.

[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Predlog spremembe 43
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.	(11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388[14], in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631[15]). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba v Uredbi (EU) 2018/858 ***določiti časovno omejeno zahtevo***, da ***Komisija*** določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi.
[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne	[15] Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne

14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Predlog spremembe 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(11a) Na podlagi interoperabilnosti, ki jo omogoča ta uredba, so vozila trajno dvosmerno povezana s polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, s tem pa je kibernetska varnost povezanih vozil sestavni del varnosti samega energetskega sistema. Vozila, ki neprekinjeno komunicirajo z zunanjimi strežniki in prejemajo posodobitve programske opreme po zraku, z vidika varnosti odpirajo enaka vprašanja, kot so bila že obravnavana za telekomunikacijsko opremo in opremo energetske infrastrukture v okviru zbirke orodij za kibernetsko varnost 5G, ki državam članicam omogoča, da dobaviteljem z visokim tveganjem omejijo dostop do kritičnih funkcij na podlagi usklajene ocene tveganja in ne s kategorično izključitvijo na podlagi porekla. Komisija bi zato morala oceniti potrebo po evropskem okviru za kibernetsko varnost povezanih vozil, ki bi temeljila na logiki navedene zbirke orodij, temelječe na tveganju, in po potrebi predložiti predlog. Dokler se ne vzpostavi tak okvir, bi morale države članice ohraniti pristojnost za sprejemanje sorazmernih ukrepov, kadar to upravičujejo kritični primeri uporabe, kot

so bližina obrambnih objektov, kritične nacionalne infrastrukture ali voznih parkov javnih uprav.

Or. en

Predlog spremembe 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(11a) Z uvedbo dodatne prožnosti glede skladnosti v okviru standardov vrednosti emisij CO_2 za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila [revizija Uredbe (EU) 2019/63] se bo omogočila nadaljnja uporaba motorjev z notranjim zgorevanjem. Ta prožnost ne bi smela oslabiti ciljev Unije na področju podnebja, kakovosti zraka in javnega zdravja. Da bi ohranili skladnost med standardi CO_2 in pravili Unije o homologaciji, bi morala Komisija oceniti, ali Uredba (EU) 2024/1257 (okvir Euro 7) še naprej učinkovito podpira prehod na brezemisijsko mobilnost, med drugim s strogimi zahtevami glede emisij onesnaževal, trajnosti baterij in dejanske učinkovitosti vozil. Če Komisija pri tej oceni ugotovi tveganja, da bi se lahko zaradi regulativne prožnosti odložilo zmanjšanje emisij, podaljšala uporaba vozil, ki bolj onesnažujejo okolje, ali ogrozili cilji podnebne nevtralnosti Unije, bi morala razmisliti o ustreznih zakonodajnih ukrepih za okrepitev okvira Euro 7.

Or. en

(Uredba (EU) 2019/63, Uredba (EU) 2024/1257)

Predlog spremembe 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (***daljše prehodno obdobje*** za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije ***CO_2*** iz vozil) ***ter davčne*** (kot so subvencijske sheme) in ***nedavčne ugodnosti*** (kot ***je rezervirano parkirno mesto***) ki so ***skladne*** s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko ***prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil***. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.	(12) ***Za*** prehod na bolj trajnosten cestni promet ***so potrebni regulativni okviri, ki spodbujajo dejansko zmanjšanje emisij, hkrati pa ohranjajo tehnološko nevtralnost, svobodno izbiro potrošnikov in*** cenovno ***dostopno mobilnost***. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (***daljša prehodna obdobja*** za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije ***CO_2*** iz vozil)***, davčni ukrepi*** (kot so subvencijske sheme) in ***nedavčni ukrepi*** (kot so rezervirana ***parkirna mesta***), ki so ***skladni*** s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko ***podpirajo uvajanje zelo učinkovitih brezemisijskih vozil na trg***. ***Pri oblikovanju takih ukrepov bi bilo treba bolj upoštevati objektivna merila, pomembna z vidika emisij, vključno s porabo energije, maso vozila in tehnološko učinkovitostjo. Majhna velikost sama po sebi ne pomeni nujno nižjih nakupnih stroškov ali stroškov uporabe. Majhna električna vozila se večinoma uporabljajo kot drugi avtomobili, medtem ko se gospodinjstva z nižjimi dohodki na splošno zanašajo na trg rabljenih avtomobilov in imajo pogosto omejen dostop do polnilne infrastrukture, mnoga gospodinjstva, zlasti družine, pa so odvisna od vozil, ki imajo dovolj potniških sedežev, prostora za prtljago in dosega, da zadovoljijo njihove vsakodnevne potrebe po mobilnosti***. ***Cilj cenovno dostopne in trajnostne mobilnosti*** zato ***ne bi smel biti omejen na promocijo manjših vozil, temveč bi moral podpirati tudi večja družinska vozila, kadar dosegajo visoko raven energijske učinkovitosti. Regulativno razlikovanje bi zato moralo***

temeljiti na objektivnih in merljivih parametrih, ki so pomembni z vidika emisij, zlasti na energijski učinkovitosti. Tak pristop bi spodbujal dejansko zmanjšanje emisij CO_2, podpiral tehnološko nevtralne inovacije ter okrepil spodbude za stalno izboljševanje energijske učinkovitosti v vseh segmentih vozil. ***Nasprotno pa bi lahko merila, temelječa na dolžini vozila, spodbujala k manjšim prilagoditvam dimenzij za pridobitev regulativnih ugodnosti, ne da bi se pri tem neposredno nagrajevali večja tehnološka učinkovitost in cenovna dostopnost.***

Or. en

Predlog spremembe 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo	(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda ***ob prizadevanju za tehnološko nevtralnost*** pa ***je treba zagotoviti večjo*** cenovno ***dostopnost brezemisijskih vozil in lahkih gospodarskih ter razširiti nabor tehnologij, ki so na voljo na trgu, s spodbujanjem povsem električnih vozil, vozil na gorivne celice in drugih vozil na vodikov pogon ter vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem ali hibridnih vozil, ki delujejo izključno na goriva, nevtralna glede emisij CO_2***. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske

vozil M1.

sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. ***Čeprav je pojem brezemisijskih vozil uveden v Uredbi (EU) 2019/631, pa*** homologacijski okvir ***Unije za vozila*** ne vsebuje pravne opredelitve majhnega ***brezemisijskega*** vozila. Zato je primerno uvesti ***novo*** podkategorijo ***brezemisijskih vozil*** v ***obstoječi kategoriji*** vozil M1 ***in N1***. ***Opredelitev pojma „majhno brezemisijsko vozilo“ kot podkategorije kategorij vozil M1 in N1 v tej uredbi je povezana z opredelitvijo brezemisijskih vozil ali določbami o olajšavah iz Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta, z zahtevami glede nizkih emisij ogljika v okviru javnih naročil in shem javne podpore, ter, kjer je to ustrezno, s posledičnimi spremembami določb o homologaciji. Zato bi morala biti Komisija pooblaščena, da v primeru zakonodajnih sprememb na navedenih področjih s sprejetjem delegiranih aktov te spremembe upošteva v pravilih o homologaciji.***

Or. en

Predlog spremembe 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni	(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil***, kar je prispevalo tudi k širšemu trendu večjih in težjih vozil na cestah***. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda***,***

regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.

razširitev njegovih učinkov in zagotovitev poštene konkurence na notranjem trgu pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša ***za potrošnike***. ***Ukrepi za spodbujanje manjših in cenovno dostopnejših električnih vozil bi morali ostati usklajeni s cilji Unije glede varnosti, tudi v zvezi z zaščito potnikov in ranljivih udeležencev v prometu.*** Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO_2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil ***in okrepijo zaupanje potrošnikov***. ***Za zaščito delovnih mest, spretnosti in industrijske dodane vrednosti v EU bi bilo treba proizvajalce spodbuditi k naložbam v majhna električna vozila, med drugim z dajanjem prednosti vsebinam, izdelanim v EU, pri javnih naročilih in razogljičenju voznih parkov podjetij, kot je določeno v Uredbi (EU) XXXX/XXXX[15e] [predlog o vzpostavitvi okvira ukrepov za pospeševanje industrijskih zmogljivosti in razogljičenje v strateških sektorjih] (akt o pospeševanju industrijske proizvodnje)***. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1***, da se pojasni regulativni okvir, olajša izvajanje teh ukrepov in zagotovi skladnost notranjega trga***.

[15e] Uredba (EU) XXXX/XXXX Evropskega parlamenta in Sveta z dne [...] o vzpostavitvi okvira ukrepov za pospeševanje industrijskih zmogljivosti in razogljičenje v strateških sektorjih ter spremembi uredb (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 in (EU) 2024/3110 (UL ...).

Or. en

Predlog spremembe 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.	(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo ***cenovno dostopna nizkoemisijska vozila*** postati ***širše dostopna***. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO_2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih ***nizkoemisijskih*** vozil***, proizvedenih v Uniji***. ***Cilj cenovne dostopnosti je najbolje doseči z opredelitvijo podkategorije glede na učinkovitost vozila z vidika emisij in ne glede na posamezno pogonsko tehnologijo. Zato bi morala biti upravičena vsa vozila, ki se štejejo za brezemisijska in nizkoemisijska vozila v smislu člena 3(1), točka (m), Uredbe (EU) 2019/631, vključno z vozili na obnovljiva goriva v smislu člena 2, točka 22a, Direktive (EU) 2018/2001, kot so pogonska biogoriva, opredeljena v členu 2, točka 33, navedene direktive, in goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, opredeljena v členu 2, točka 36, navedene direktive, ne glede na vrsto pogona. Ker*** homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve ***takega*** majhnega vozila***,*** je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1. ***Da bi koristi, povezane s to***

podkategorijo, podpirale evropsko proizvodnjo, bi morala biti upravičenost pogojena s poreklom vozila iz Unije. Merila za določitev porekla iz Unije za namene te podkategorije bi bilo treba določiti z zakonodajnim aktom, sprejetim v skladu z rednim zakonodajnim postopkom, v skladu z metodologijo, ki jo je treba določiti na podlagi Uredbe [akt o pospeševanju industrijske proizvodnje, 2026/0068(COD)].

Or. en

Predlog spremembe 50
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.	(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo ***nizkoemisijska*** vozila postati cenovno ***dostopna, pri čemer je treba zagotoviti tehnološko nevtralnost***. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.

Or. en

Predlog spremembe 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.	(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO_2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.

Or. en

Predlog spremembe 52
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene	(12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO_2 iz

spodbude v standardih za emisije CO2 iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.

vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.

Or. en

Predlog spremembe 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Faktor uporabe je predpostavka, ki se v pravu Unije uporablja za določitev, koliko časa se priključno hibridno vozilo vozi na električni pogon. Z revizijo, ki bi se v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2023/443 uporabljala od leta 2027, bi se ta predpostavka znatno zmanjšala, s tem pa bi se poslabšale uradne vrednosti emisij CO_2 priključnih hibridnih vozil. Vendar ta revizija temelji na podatkih iz obstoječega voznega parka in obstoječih pogojih polnjenja, medtem ko se pričakuje, da se bodo zmogljivost baterije, razpoložljivost polnjenja in vedenje uporabnikov še naprej razvijali. Uporaba tega zmanjšanja brez posodobljenih reprezentativnih dejanskih podatkov bi lahko povzročila, da bi bila priključna hibridna vozila izključena iz kategorij brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, shem javnih naročil in nacionalnih okvirov spodbud, tudi če bi njihova dejanska učinkovitost utemeljevala njihovo nadaljnjo upravičenost. Faktor

uporabe bi zato moral še naprej temeljiti na reprezentativnih in posodobljenih podatkih ter ne bi smel ogrožati tehnološko nevtralnega pristopa k cenovno dostopni nizkoemisijski mobilnosti.

Or. en

Predlog spremembe 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Čeprav so skupni stroški lastništva baterijskega električnega vozila v celotnem življenjskem ciklu nižji kot pri vozilu z motorjem z notranjim zgorevanjem, predvsem zaradi nižjih stroškov vzdrževanja in goriva, je višja nakupna cena novega električnega vozila za potrošnike pogosto precejšnja ovira. Nacionalni modeli socialnega zakupa, zlasti tisti, ki so namenjeni gospodinjstvom z nizkimi in srednjimi dohodki, so se izkazali za učinkovite pri pospeševanju uvajanja brezemisijskih vozil, s čimer se zmanjšujeta odvisnost od fosilnih goriv in vpliv cenovnih nihanj. Države članice bi bilo treba spodbuditi, da vzpostavijo regulativni okvir za socialni zakup, ki bi bil namenjen zlasti gospodinjstvom z nizkimi in srednjimi dohodki, ranljivim uporabnikom prevoza in delavcem. Zato se države članice spodbuja, naj izkoristijo razpoložljiva sredstva EU, zlasti Socialni sklad za podnebje, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2023/955[15f].

[15f] Uredba (EU) 2023/955 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi Socialnega sklada za podnebje in spremembi Uredbe (EU) 2021/1060 (UL L 130, 16.5.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Predlog spremembe 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Do predložitve predloga Komisije o brezogljičnem gorivu, kot je predvideno v uvodni izjavi 11 Uredbe (EU) 2023/851, in ob upoštevanju tekočih pogajanj o njeni reviziji se v tej uredbi za brezogljična goriva štejejo vsa goriva, opredeljena v Direktivi (EU) 2018/2001 o obnovljivih virih energije, če izpolnjujejo trajnostna merila iz navedene direktive in povezanih delegiranih aktov, pri čemer se pri proizvodnji goriva veže enaka količina CO_2 iz biomase, zunanjega zraka ali recikliranih virov ogljika, kot se sprosti med zgorevanjem v fazi uporabe. Ta goriva bi morala vključevati obnovljiva in/ali sintetična goriva, kot so pogonsko biogorivo, bioplin, biomasno gorivo, tekoče in plinasto gorivo iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, namenjeno uporabi v prometu, ali reciklirana ogljična goriva, pa tudi biogoriva, proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX k Uredbi 2018/2021.

Or. en

Predlog spremembe 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem lahko učinkovito prispevajo k podnebnim ciljem Unije le, če njihove regulativne vrednosti emisij CO_2 odražajo njihovo dejansko učinkovitost. Komisija bi morala zato faktor uporabe, ki se uporablja za določitev ponderiranih emisij CO_2 teh vozil na podlagi homologacijskega okvira, redno ocenjevati glede na dejanske podatke, vključno s podatki o dejanskih deležih električne vožnje, porabi goriva, porabi električne energije in vzorcih polnjenja. Kadar se ugotovi, da se homologacijske vrednosti ne ujemajo z dejansko učinkovitostjo, bi morala Komisija prilagoditi ustrezno metodologijo in po potrebi uporabiti korekcijske faktorje, da bi zagotovila okoljsko celovitost in učinkovitost Uredbe (EU) 2019/613.

Or. en

(Uredba (EU) 2019/613)

Obrazložitev

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Predlog spremembe 57
Jens Gieseke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Hkrati lahko zelo učinkovita električna vozila znatno prispevajo k zmanjšanju porabe energije, znižanju stroškov delovanja za potrošnike in zmanjšanju pritiska na elektroenergetske sisteme. Da bi spodbudili razvoj in uvajanje takih vozil na trg, je primerno vzpostaviti posebno kategorijo za zelo učinkovita električna vozila in zagotoviti ciljno usmerjene spodbude, tudi prek mehanizma olajšav v okviru standardov vrednosti emisij CO_2. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve zelo učinkovitega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.

Or. en

Obrazložitev

Zelo učinkovita električna vozila pomagajo zmanjševati tekoče stroške za potrošnike, skupno povpraševanje po energiji in pritisk na elektroenergetske sisteme. Da bi se spodbudil razvoj energijsko učinkovitih vozil, bi bilo treba uvesti novo olajšavo.

Predlog spremembe 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Faktor uporabe, ki se uporablja za določitev uradnih emisij CO_2 priključnih hibridnih vozil, je bil z Uredbo Komisije (EU) 2023/443 revidiran v dveh korakih, pri čemer se drugi uporablja od 1. januarja 2027. Od priprave te revizije so priključni hibridni pogonski sistemi

znatno povečali svoj električni doseg in dejanski delež električne vožnje. Z uporabo koraka za leto 2027 bi se zato podcenila učinkovitost najsodobnejših vozil in odvračalo od nadaljnjih naložb v prehodno tehnologijo, ki ostaja pomembna za cenovno dostopnost in za regije z omejeno polnilno infrastrukturo. Zato je primerno, da se parametri faktorja uporabe, ki se uporabljajo v letih 2025 in 2026, ohranijo.

Or. en

Predlog spremembe 59
Daniel Attard

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Pri uvedbi nove podkategorije vozil M1E bi bilo treba upoštevati posebne okoliščine majhnih trgov in trgov z vozili z volanom na desni strani, da bi se zagotovili cenovna dostopnost, dostopnost trga in sorazmerni stroški zagotavljanja skladnosti.

Or. en

Obrazložitev

Tako bi predlagana kategorija M1E ostala komercialno uspešna na majhnih trgih in trgih z vozili z volanom na desni strani.

Predlog spremembe 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna	(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna

vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.	vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati ***več parametrov, da bi se zagotovila najvišja raven varnosti za končne uporabnike in druge udeležence v cestnem prometu, zlasti ranljive udeležence v cestnem prometu, kot so pešci in kolesarji, saj so ta vozila namenjena predvsem uporabi v mestih***. ***Zato je treba za to novo podkategorijo vozil zagotoviti vsaj skladnost z veljavnimi zahtevami za osebna vozila kategorije M1 v skladu z Uredbo (EU) 2019/2144.***

Or. en

Predlog spremembe 63
Maria Grapini

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.	(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili. ***To je potrebno, da se ne bi odvračalo od razvoja in uporabe majhnih električnih vozil.***

Or. ro

Predlog spremembe 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.	(13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.

Or. en

Predlog spremembe 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(13a) Uredba (EU) 2019/2144 je bila sprejeta leta 2019 in naj bi bila pregledana leta 2027, da bi se njene zahteve prilagodile najnovejšim tehnološkim dosežkom, ki zagotavljajo največjo varnost udeležencev v cestnem prometu, zlasti ranljivih. Nekatere posodobitve teh zahtev že potekajo v okviru dela Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, pri katerem sodeluje tudi EU, da bi se prilagodile zahteve glede učinkovitosti vozil. Te posodobitve, pa tudi morebitna nova varnostna oprema v okviru pregleda Uredbe (EU) 2019/2144, bi se morale uporabljati tudi za kategorijo vozil M1E, da bi se zagotovila varnost v cestnem prometu in prispevalo k doseganju ciljev EU na tem področju. Sicer pa bi morale sedanje zahteve iz Uredbe (EU) 2019/2144 ostati nespremenjene.

Or. en

Predlog spremembe 66
Nikola Minčev (Nikola Minchev), Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(14) Kot je bilo napovedano v industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor, bo Komisija izdala priporočilo z možnostmi za sheme spodbud, ki so se izkazale za učinkovite pri spodbujanju uvajanja brezemisijskih vozil in so skladne s pravili konkurence. Priporočila državam članicam za davčne (tj. subvencije za nakup, davčne oprostitve, oprostitev plačila cestnine) in nedavčne (tj. dodeljevanje parkirnih pravic glede na velikost, namenska polnilna infrastruktura itd.) ukrepe bi lahko temeljila tudi na novi podkategoriji majhnih električnih avtomobilov.	(14) Kot je bilo napovedano v industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor, bo Komisija izdala priporočilo z možnostmi za sheme spodbud, ki so se izkazale za učinkovite pri spodbujanju uvajanja brezemisijskih vozil***.*** ***Take spodbude morajo biti skladne s strateškimi cilji Unije, vključno s krepitvijo konkurenčnosti evropske avtomobilske industrije, hkrati pa morajo biti*** skladne s pravili konkurence ***in ne smejo izkrivljati notranjega trga***. Priporočila državam članicam za davčne (tj. subvencije za nakup, davčne oprostitve, oprostitev plačila cestnine) in nedavčne (tj. dodeljevanje parkirnih pravic glede na velikost, namenska polnilna infrastruktura itd.) ukrepe bi lahko temeljila tudi na novi podkategoriji majhnih električnih avtomobilov. ***Taki ukrepi bi morali zagotavljati, da javna podpora učinkovito prispeva h krepitvi industrijskega ekosistema Unije.***

Or. en

Predlog spremembe 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(14a) Države članice namenjajo znatna sredstva za spodbude za vozila, vendar ni skupne opredelitve, na podlagi katere bi lahko tako podporo usmerile v vozila, ki

utelešajo ustvarjanje evropske vrednosti. Uredba [akt o pospeševanju industrijske proizvodnje, 2026/0068(COD)] prvič določa metodologijo na podlagi sestavnih delov in dobaviteljev za določitev, ali vozilo izvira iz Unije, vendar to metodologijo omejuje na električna vozila, poleg tega njeno prilagajanje v veliki meri temelji na delegiranih aktih. Vozila, opremljena z motorji z notranjim zgorevanjem ali hibridnimi pogonskimi sistemi, vključno z vozili na goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, opredeljena v členu 2, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001, ali na pogonska biogoriva, opredeljena v členu 2, točka 33, navedene direktive, ki še naprej predstavljajo znaten delež podprtih registracij, ostajajo zunaj enakovrednega okvira. Da bi Komisija državam članicam zagotovila uporaben instrument, s katerim bi lahko okrepile evropske vire dobave, če bi se za to odločile, hkrati pa ohranile odgovornost sozakonodajalcev za obseg takih ukrepov, bi morala oceniti razširitev te metodologije na način, ki ne bi bil odvisen od pogonskega sistema, in predložiti predlog, ki bi ga bilo treba sprejeti po rednem zakonodajnem postopku, tako da bi obseg in pragovi morebitnega takega okvira odražali namerno politično izbiro in ne tehnične prilagoditve.

Or. en

Predlog spremembe 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(14a) Hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem so lahko pomembna pri prehodu na brezemisijsko mobilnost ter so lahko koristna za posebne primere uporabe in na drugih svetovnih trgih. Prispevajo k zmanjšanju emisij CO_2 iz cestnega prometa, saj tehnologijo motorjev z notranjim zgorevanjem združujejo z zmogljivostjo električne vožnje, hkrati pa potrošnikom ponujajo praktično in prožno možnost, da se seznanijo z električno mobilnostjo. Pri izračunu emisij CO_2 hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem, kot so opredeljena v Uredbi (EU) 2024/1257, se upošteva faktor uporabe, za katerega so se leta 2025 povečali parametri števila prevoženih kilometrov pri homologacijskih preizkusih in ki naj bi se leta 2027 dodatno zaostril. S tako zaostritvijo bi se znatno povečale homologacijske vrednosti CO_2, s tem pa bi se zmanjšal prispevek hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem k izpolnjevanju ciljev proizvajalcev glede zmanjšanja emisij CO_2. Da bi zagotovili regulativno stabilnost in ohranili prispevek hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem k zmanjšanju emisij, bi bilo treba sedanji faktor uporabe ohraniti s spremembo Uredbe (EU) 2024/1257.

Or. en

Obrazložitev

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Predlog spremembe 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(16) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se brezemisijska vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.	(16) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti ***zaradi povezave med večjo maso vozila in večjo silo trka***, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. ***Masa vozila je pomemben parameter za varnost v cestnem prometu.*** Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga ***dodatne*** stroške, kar upočasnjuje ***uvajanje*** brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. ***Da bi podprli prehod na brezemisijski promet in povečali konkurenčnost evropskih podjetij, zlasti MSP,*** je primerno, da se ***povsem električna*** vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti***, če se sprejmejo ustrezni ukrepi za zagotovitev varnosti v cestnem prometu***. ***To izvzetje bi se lahko redno pregledovalo, da bi ostalo sorazmerno, varno in združljivo s cilji glede varnosti in cilji notranjega trga.***

Or. en

Predlog spremembe 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(16) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se brezemisijska vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.	(16) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se brezemisijska vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti. ***Ker pa za to izvzetje ni bila izvedena posebna ocena učinka in ker se pričakuje, da se bo gostota energije v baterijah sčasoma povečala, bi bilo treba njegovo nadaljnjo utemeljenost oceniti v okviru pregleda Uredbe (EU) 2019/2144. Komisija bi zato morala oceniti učinke izvzetja na varnost v cestnem prometu in tehnološki razvoj ter po potrebi preučiti, ali je prag največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila še vedno potreben.***

Or. en

Predlog spremembe 71
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(16) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se brezemisijska vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.	(16) Lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže ***sodobnih varnostnih sistemov in drugih obveznih elementov*** presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti. Zato je primerno, da se ***lahka gospodarska*** vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.

Or. en

Predlog spremembe 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(16) ***Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki***	(16) Vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ***spadajo v to kategorijo zaradi mase obvezne opreme in ne zaradi profila večjega tveganja ter imajo enak koristni tovor in se uporabljajo za enake namene kot lažja lahka gospodarska vozila, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Zato je primerno, da se taka vozila*** izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti***, ne glede na vrsto***

kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se brezemisijska vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.

pogona. Z dosledno obravnavo celotnega razpona mase se prevoznikom tudi omogoči, da izkoristijo celotni koristni tovor sodobnih kombiniranih vozil, s čimer se zmanjša število voženj, potrebnih za določeno količino blaga, posledično pa se zmanjšajo tudi emisije na tonski kilometer.

Or. en

Predlog spremembe 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(16a) Pomembno je, da se državam članicam, nacionalnim organom in gospodarskim subjektom zagotovi dovolj časa za pripravo na uporabo novih pravil, uvedenih z Uredbo (EU) 2024/1257 ter izvedbenimi in delegiranimi akti, sprejetimi na njeni podlagi. Glede na posebne tehnične izzive, povezane z razvojem in uvajanjem brezemisijskih tehnologij za težka vozila in priklopnike, je za te kategorije vozil primerno daljše prehodno obdobje. Zato je primerno, da se uporaba določb Uredbe (EU) 2024/1257 za nova vozila kategorij M2, M3, N2 ali N3 ter priklopnike kategorij O3 ali O4 dodatno odloži, da se zadevni industriji zagotovi dovolj časa za izpolnitev novih zahtev. Opozoriti je treba, da se lahko datum začetka uporabe za težka vozila in priklopnike odloži, saj bo prehod na brezemisijska vozila pri težkih vozilih trajal dlje. Datume sprejetja ustreznih izvedbenih aktov bi bilo treba ustrezno spremeniti.

Or. en

Predlog spremembe 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(16a) Otroci, ki ostanejo sami v vozilih, so lahko izpostavljeni resnim in hitro nastajajočim tveganjem, vključno s toplotnim udarom, podhladitvijo ali drugimi življenjsko nevarnimi okoliščinami. Več držav članic je že sprejelo ukrepe za odpravo tega tveganja, vključno z nacionalnimi obveznostmi glede naprav za opozarjanje na prisotnost otrok ali naprav za preprečevanje puščanja otrok v vozilu. Čeprav imajo taki ukrepi legitimen in pomemben varnostni cilj, lahko različne nacionalne zahteve povzročijo razdrobljenost na notranjem trgu in različne ravni varstva v Uniji. Glede na razpoložljivost tehnologij za zaznavanje prisotnosti otrok in njihovo postopno vključitev v protokole za ocenjevanje varnosti vozil je primerno določiti usklajeno zahtevo Unije, da morajo biti vozila kategorij M1 in N1 opremljena s sistemi, ki lahko zaznajo ali zanesljivo ugotovijo prisotnost otroka, ki je ostal sam v vozilu, in pravočasno sprožijo opozorila.

Or. en

Predlog spremembe 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(16a) Sistemi utopnih in zložljivih vratnih kljuk, zlasti tisti, ki temeljijo na električnem upravljanju, lahko pomenijo tveganje v primeru izpada električne energije, trka, zmrzali ali izrednih razmer, vključno s požarom v vozilu in potopitvijo v vodo. Proizvajalci kategorij M1 in N1 morajo zagotoviti, da je te kljuke mogoče uporabljati v takih okoliščinah ter da omogočajo hitro posredovanje služb za nujne primere z določitvijo skupnega in enostavnega varnostnega standarda.

Or. en

Predlog spremembe 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(16a) Ker lahko nekateri reagenti pri nizkih temperaturah zamrznejo, bi bilo treba od proizvajalcev zahtevati, da sisteme za vbrizgavanje reagentov načrtujejo in izdelajo tako, da so primerni za dolgotrajno uporabo, vključno z delovanjem v mrazu, ko je reagent lahko izpostavljen ponavljajočim se ciklom zamrzovanja in odmrzovanja. To vključuje sprejetje ukrepov za zagotovitev ogrevanja rezervoarjev in cevi za reagente.

Or. en

Predlog spremembe 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(16b) Podatki o dejanski porabi goriva in energije, pridobljeni iz naprav za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), za hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV), registrirana v EU v obdobju 2021–2023, kažejo, da so bile dejanske emisije CO_2 teh vozil v navedenem obdobju v povprečju 3,5-krat višje od homologacijskih vrednosti. To je precej višje kot pri konvencionalnih vozilih, kar je mogoče pojasniti z neskladjem med faktorjem uporabe, uporabljenim med homologacijo, ter dejanskimi vzorci polnjenja in vožnje vozila, kar povzroča večje emisije in višje stroške goriva za potrošnike. Analiza teh podatkov potrjuje tudi, da se razlika glede na dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, za ta vozila povečuje. Da bi se okrepilo varstvo potrošnikov in zagotovilo, da ta vozila v primerjavi z drugimi tehnologijami ne bodo nepravično obravnavana, je treba letno posodabljati faktor uporabe, ki se uporablja za ocenjevanje emisij CO_2 iz vozil OVC-HEV med homologacijo, in sicer na podlagi podatkov, prejetih iz naprav OBFCM.

Or. en

Predlog spremembe 78
Valérie Devaux, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(16b) Tehnologije za podaljšanje dosega zagotavljajo dodatne priložnosti za razogljičenje težkih vozil, vendar trenutno

niso ustrezno obravnavane v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z zakonodajo Euro 6. Obstoječi okvir zlasti ne omogoča homologacije motorjev lahkih vozil, ki naj bi se uporabljali kot podaljševalniki dosega v težkih vozilih. Da bi se zmanjšali regulativno breme in stroški za proizvajalce, je primerno sprejeti izvedbene akte, ki bodo omogočili uporabo in homologacijo takih motorjev za uporabo v težkih vozilih.

Or. en

Predlog spremembe 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). Zato je ***za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge*** V k Uredbi (EU) 2024/1257***, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Medtem ko predpisi glede dejanskih emisij***, ki nastajajo med vožnjo***, določajo dovoljene temperaturneokvire za namene preizkušanja v razponu*** od –7 °C do 38 °C***, ti okviri ne pomenijo obveznih pogojev preizkušanja, tako da se ne zahteva izvedba preizkusa dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, pri –7 °C, skladnost pri tej temperaturi pa zato ostaja teoretična in ni dokazana***. ***Nasprotno pa se pri laboratorijskem preizkusu pri nizkih temperaturah vozila preizkušajo v standardiziranih, nadzorovanih pogojih pri –7 °C z uporabo mestnega voznega cikla, kar omogoča ponovljive in primerljive meritve emisij pri hladnem zagonu. Emisije pri hladnem zagonu so kritična faza, v kateri so emisije ogljikovega monoksida (CO) in***

ogljikovodikov (HC), zlasti iz bencinskih vozil, znatno povišane zaradi neučinkovitega delovanja sistema za naknadno obdelavo, preden se ta ogreje, in predstavljajo velik delež skupnih emisij, ki nastajajo med mestno vožnjo. Ker teh emisij ni mogoče dosledno zajeti s preizkusom dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, saj je odvisen od dejanske spremenljivosti načina vožnje in prometnih razmer, se preizkusa dopolnjujeta in služita različnim namenom, njuna sočasna uporaba pa ne pomeni podvajanja. Poleg tega so bile ob prenosu obveznosti preizkusa pri nizkih temperaturah iz Uredbe (ES) št. 715/2007[16a] v Uredbo (EU) 2024/1257 ustrezne mejne vrednosti emisij za CO in HC nenamerno izpuščene. Zato je ***primerno, da se obveznost laboratorijskega preizkusa pri nizkih temperaturah ohrani v Prilogi*** V k Uredbi (EU) 2024/1257 ***in da se ponovno uvedejo mejne vrednosti emisij za CO in HC, ki niso manj stroge od tistih, ki se uporabljajo v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, da se upošteva prvotni namen sozakonodajalcev ter ohrani visoka raven varstva okolja in javnega zdravja***.

[16a] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).

Or. en

Predlog spremembe 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-

Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C).*** Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno ***odpraviti*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah***, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno***, da se med homologacijo, kjer je to primerno, poda izjava o skladnosti z*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah.

Or. en

Obrazložitev

Euro 7 v veliki meri ohranja okvir Euro 6, vključno z mejnimi vrednostmi emisij in preizkusi WLTP/RDE. Čeprav je preizkus tipa 6 pri nizkih temperaturah (–7 °C) še vedno naveden, pa so bili njegov postopek in mejne vrednosti izpuščeni, tako da je bila določena obveznost preizkušanja brez opredeljenih standardov. S predlogom spremembe je odpravljen obvezni preizkus tipa 6 za homologacijo, hkrati pa so ohranjene mejne vrednosti Euro 6 pri nizkih temperaturah, pri čemer se skladnost dokaže z izjavo proizvajalca o skladnosti.

Predlog spremembe 81
Kateřina Konečná

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C).*** Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno ***odpraviti*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah***, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno***, da se med homologacijo, kjer je to primerno, poda izjava o skladnosti z*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah.

Or. en

Predlog spremembe 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri***	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno***, da se med***

preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno ***odpraviti*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah***, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.

homologacijo, kjer je to primerno, poda izjava o skladnosti z zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah.

Or. en

Obrazložitev

Da bi se ohranila visoka raven varstva okolja, hkrati pa ne bi bilo nepotrebnega fizičnega preizkušanja, bi bilo treba ohraniti zakonsko obveznost upoštevanja mejnih vrednosti emisij pri nizkih temperaturah, tako da bi se ponovno uvedle mejne vrednosti emisij pri nizkih temperaturah iz standarda Euro 6.

Predlog spremembe 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije,***	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno***, da se med homologacijo, kjer je to primerno, poda izjava o skladnosti z*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah.

ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno ***odpraviti*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah***, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.

Or. en

Obrazložitev

Uredba (EU) 2024/1257 (Euro 7) je bila namenjena ohranitvi okvira Euro 6 za emisije lahkih vozil. Čeprav je preizkus tipa 6 pri nizkih temperaturah formalno še naprej „obvezen“, z njim povezani postopek in mejne vrednosti niso bili preneseni v nacionalno zakonodajo, kar povzroča pravno negotovost. Z zbirnim svežnjem za avtomobilsko industrijo se odpravlja obvezno preizkušanje za homologacijo tipa 6. Ta predlog spremembe zagotavlja, da se skladnost z mejnimi vrednostmi Euro 6 pri nizkih temperaturah še naprej uveljavlja z izjavo proizvajalca in nadzorom trga.

Predlog spremembe 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C).*** Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno***, da se med homologacijo, kjer je to primerno, poda izjava o skladnosti z*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah.

zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno ***odpraviti*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah***, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.

Or. en

Obrazložitev

Uredba (EU) 2024/1257 (Euro 7) je bila večinoma namenjena ohranitvi okvira Euro 6. Čeprav je preizkus pri nizkih temperaturah še vedno naveden kot obvezen, ustrezni postopek in mejne vrednosti emisij niso bili preneseni v nacionalno zakonodajo, zaradi česar je nastala pravna vrzel. S predlogom zbirnega svežnja za avtomobilsko industrijo se odpravlja obvezni preizkus, kar bi lahko oslabilo nadzor emisij pri nizkih temperaturah v primerjavi z Euro 6. S predlogom spremembe je ta vrzel odpravljena, saj je skladnost z mejnimi vrednostmi Euro 6 pri nizkih temperaturah ohranjena z izjavami proizvajalca in nadzorom trga.

Predlog spremembe 85
Jana Nagyová

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C).*** Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno ***odpraviti*** zahtevo za namenski laboratorijski	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno***, da se med homologacijo, kjer je to primerno, poda izjava o skladnosti z*** zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah.

preizkus pri nizkih temperaturah***, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.

Or. en

Obrazložitev

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Predlog spremembe 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki

nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, ***saj*** to ***ne bo*** ogrozilo ***okoljskih standardov***, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). ***Vendar pa izkušnje v nekaterih regijah Unije kažejo, da lahko ekstremne vremenske razmere vplivajo na delovanje sistemov za uravnavanje emisij v dejanskih pogojih uporabe.*** Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, ***obenem pa zagotoviti, da sistemi za uravnavanje emisij ostanejo učinkoviti in zanesljivi v vseh ustreznih pogojih delovanja po vsej Uniji, ne da bi*** to ogrozilo ***okoljske standarde***, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

Or. en

Predlog spremembe 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo

(od –7 °C do 38 °C). Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, ***saj*** to ***ne bo*** ogrozilo ***okoljskih standardov***, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

(od –7 °C do 38 °C). ***Vendar pa izkušnje v nekaterih regijah Unije kažejo, da lahko ekstremne vremenske razmere vplivajo na delovanje sistemov za uravnavanje emisij v dejanskih pogojih uporabe.*** Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, ***obenem pa zagotoviti, da sistemi za uravnavanje emisij ostanejo učinkoviti in zanesljivi v vseh ustreznih pogojih delovanja po vsej Uniji, ne da bi*** to ogrozilo ***okoljske standarde***, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

Or. en

Predlog spremembe 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). ***Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih***	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Vendar Priloga I k Uredbi (EU) 2024/1257 ni vključevala posebnih mejnih vrednosti za ta preizkus.*** Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“ ***(v nadaljnjem besedilu: preizkus RDE)***, ***bi se za*** dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) ***v teoriji lahko štelo, da je*** zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). ***V praksi pa nizke temperature v Uniji niso pogoste,***

temperaturah, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.	***zato niso zajete s preizkusom RDE. To bi lahko ogrozilo varstvo potrošnikov, okolja in zdravja ljudi, na kar je opozorilo tudi več deležnikov v okviru ciljno usmerjenega posvetovanja z deležniki. Zato je treba ohraniti laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah in določiti posebne mejne vrednosti emisij, da se spoštuje volja sozakonodajalcev.***

Or. en

Predlog spremembe 89
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). ***Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo***.	(17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. ***Vendar so bile posebne mejne vrednosti emisij za ta preizkus nenamerno izpuščene iz Priloge I k Uredbi (EU) 2024/1257.*** Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“ ***(v nadaljnjem besedilu: preizkus RDE)***, ***bi*** dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi (–7 °C) ***v teoriji lahko bilo*** zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od –7 °C do 38 °C). ***V praksi pa nizke temperature niso pogoste, zato niso zajete s preizkusom RDE, s tem pa je ogroženo varstvo zdravja, potrošnikov in okolja, na kar je bilo opozorjeno v okviru ciljno usmerjenega posvetovanja z deležniki. Da bi spoštovali voljo sozakonodajalcev, je zato treba ohraniti laboratorijske***

preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah in dodati ustrezno tabelo mejnih vrednosti emisij.

Or. en

Predlog spremembe 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(17a) Za zagotovitev pravne varnosti ter učinkovitega delovanja sistemov za uravnavanje emisij in spremljanje njihovega delovanja prek sistemov OBM je treba pojasniti regulativni okvir, ki se uporablja za sisteme, temelječe na reagentih, kot je selektivna katalitska redukcija, zlasti v ekstremnih podnebnih razmerah. Če bi se v takih razmerah lahko poslabšalo delovanje teh sistemov, bi bilo treba dovoliti sorazmerne in tehnološko nevtralne rešitve, vključno s prilagoditvami sistemov ali uporabo alternativnih reagentov, če se zagotovijo enakovredne emisijske vrednosti. To je bistveno, da se prepreči povečanje dejanskih emisij onesnaževal, zlasti dušikovih oksidov (NOx), in zagotovi skladnost z mejnimi vrednostmi emisij v vseh regijah Unije. Taka pojasnitev bi morala prispevati tudi k zmanjšanju upravnega bremena in preprečitvi nepotrebnih stroškov ponovnega certificiranja, hkrati pa zagotoviti neprekinjeno delovanje sistemov za uravnavanje emisij skozi celotno življenjsko dobo vozila, tudi pri vozilih, ki so že v uporabi, kadar so morda potrebne sorazmerne prilagoditve. Ker se podobne tehnologije in regulativne zahteve uporabljajo tudi za necestno mobilno mehanizacijo, bi bilo treba zagotoviti

skladnost z Uredbo (EU) 2016/1628, da bi se omogočilo učinkovito zmanjšanje emisij po vsej Uniji.

Or. en

Obrazložitev

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Predlog spremembe 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(17a) Za zagotovitev pravne varnosti ter učinkovitega delovanja sistemov za uravnavanje emisij in spremljanje njihovega delovanja prek sistemov OBM je treba pojasniti regulativni okvir, ki se uporablja za sisteme, temelječe na reagentih, kot je selektivna katalitska redukcija, zlasti v ekstremnih podnebnih razmerah. Če bi se takih razmerah lahko poslabšalo delovanje teh sistemov, bi bilo treba dovoliti sorazmerne in tehnološko nevtralne rešitve, vključno s prilagoditvami sistemov ali uporabo alternativnih reagentov, če se zagotovijo

enakovredne emisijske vrednosti. To je bistveno, da se prepreči povečanje dejanskih emisij onesnaževal, zlasti dušikovih oksidov (NOx), in zagotovi skladnost z mejnimi vrednostmi emisij v vseh regijah Unije. Taka pojasnitev bi morala prispevati tudi k zmanjšanju upravnega bremena in preprečitvi nepotrebnih stroškov ponovnega certificiranja, hkrati pa zagotoviti neprekinjeno delovanje sistemov za uravnavanje emisij skozi celotno življenjsko dobo vozila, tudi pri vozilih, ki so že v uporabi, kadar so morda potrebne sorazmerne prilagoditve. Ker se podobne tehnologije in regulativne zahteve uporabljajo tudi za necestno mobilno mehanizacijo, bi bilo treba zagotoviti skladnost z Uredbo (EU) 2016/1628, da bi se omogočilo učinkovito zmanjšanje emisij po vsej Uniji.

Or. en

Obrazložitev

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Predlog spremembe 92
Valérie Devaux, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(17a) Priloga I k Uredbi (EU) 2024/1257 določa mejne vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor pri standardnem voznem ciklu, ki se uporabljajo od 1. januarja 2035 za vse tehnologije pogonskih sistemov glede na kategorijo vozil. Od 1. januarja 2035 se te mejne vrednosti enotno uporabljajo za vse tehnologije pogonskih sistemov, za zgodnejše datume pa se uporabljajo različne mejne vrednosti, odvisno od zadevne tehnologije pogonskega sistema. Ta pristop je temeljil na predpostavki, da bodo od 1. januarja 2035 vsa novoregistrirana vozila povsem električna vozila (PEV), tako da bodo zaradi povečane uporabe regenerativnih zavornih sistemov ustvarjala manjše emisije delcev zaradi uporabe zavor. Glede na možnost, da se bodo lahko hibridna vozila in vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem še naprej dajala na trg tudi po tem datumu, je primerno ohraniti različne mejne vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor glede na tehnologijo pogonskega sistema tudi po 1. januarju 2035.

Or. en

Predlog spremembe 93
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(17a) Z morebitnim odlogom uporabe standardov Euro glede na njihove trenutne datume uporabe se bo proizvajalcem tovornjakov precej otežilo doseganje ciljev glede prodaje brezemisijskih tovornjakov. Uporaba

standardov Euro, kot je trenutno načrtovana, podpira tudi industrijsko konkurenčnost Evrope. Odložitev njihove uporabe bi pomenila tveganje, da bi se večji del evropskega trga električnih tovornjakov odprl mednarodni konkurenci. Poleg tega bi se oslabila energetska varnost Evrope, onesnaženost zraka pa bi se povečala. Tovornjaki porabijo približno 20 % vse nafte, ki se porabi v cestnem prometu. Standardi Euro so eden od ključnih podpornih ukrepov pri prehodu na električne tovornjake.

Or. en

Predlog spremembe 94
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(17b) EU mora še naprej podpirati prehod na popolnoma električno brezemisijsko mobilnost pri prevozu s tovornjaki. Mednarodni svet za čisti prevoz je izračunal, da bi se z odlogom uporabe standarda Euro 7 za tovornjake in avtobuse za 18 mesecev onesnaževala NOx do leta 2050 povečala za 230 kiloton. To bi povzročilo 18 000 izgubljenih let življenja ali 1 240 dodatnih prezgodnjih smrti. Euro 7 uvaja tudi prepotrebne standarde za nove pnevmatike, kar pomeni, da bodo iz prodaje novih pnevmatik umaknjene nizkokakovostne pnevmatike, ki se hitro obrabijo, posledično pa se bo zmanjšalo onesnaženje z mikrodelci, ki vplivajo na zrak, tla in vodna telesa. Odlog uporabe standardov Euro bi povzročil tudi negotovost in upočasnil naložbe v čisto tehnologijo, vključno z infrastrukturo za polnjenje težkih vozil. Poleg tega bi odlog

uporabe standardov Euro za težka vozila škodoval zdravju državljanov in industrijski konkurenčnosti Evrope, zato se mu je treba izogniti.

Or. en

Predlog spremembe 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(18a) Priključna hibridna vozila so v zadnjih letih pridobila znaten tržni delež, deloma zato, ker so njihove uradne homologacijske vrednosti emisij CO_2, določene na podlagi metodologije faktorja uporabe, bistveno nižje od njihovih dejanskih emisij CO_2. Faktor uporabe odraža ocenjeni delež prevožene razdalje v načinu praznjenja naboja in se pri homologaciji izpelje iz krivulje faktorja uporabe, ki je odvisna od električnega dosega v načinu praznjenja naboja. Višji kot je ta doseg, višji je faktor uporabe in nižja je izračunana uradna vrednost CO_2. Podatki o spremljanju porabe goriva in energije na vozilu (OBFCM), zbrani iz priključnih hibridnih vozil, registriranih v Uniji, potrjujejo, da se priključna hibridna vozila pri dejanski uporabi polnijo in delujejo na električni pogon bistveno manj pogosto, kot je predvideno v krivulji faktorja uporabe, s tem pa se kaže velika in vztrajna razlika med homologacijskimi in dejanskimi emisijami CO_2. Ta razlika pomeni, da imajo priključna hibridna vozila neupravičeno prednost pri izpolnjevanju zahtev v primerjavi z vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem in baterijskimi električnimi vozili v okviru ciljev proizvajalcev glede

emisij CO_2. Čeprav je Komisija prvotno krivuljo faktorja uporabe že dvakrat zapored popravila, ostaja strukturno tveganje, da bo z razvojem tehnologije vozil in spreminjanjem vzorcev njihove uporabe krivulja faktorja uporabe znova odstopala od dejanskih vzorcev polnjenja. Da bi krivulja faktorja uporabe še naprej odražala dejanski način vožnje in da priključna hibridna vozila ne bi imela sistematične prednosti pri izpolnjevanju zahtev, bi morala biti Komisija pooblaščena, da na podlagi podatkov o spremljanju porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM) določi metodologijo za letno posodobitev homologacijske krivulje faktorja uporabe, da bi se ohranila razlika med homologacijskimi in dejanskimi emisijami CO_2 za priključna hibridna vozila, ki bi bila primerljiva z razliko, ugotovljeno za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Or. en

Predlog spremembe 96
Nikola Minčev (Nikola Minchev), Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(18a) Glede na stalni razvoj harmoniziranih preizkusnih postopkov za težka vozila glede emisij zaradi uporabe zavor v okviru UN/ECE je za ta vozila primerno prilagoditi časovni okvir in strukturo določb v zvezi z emisijami delcev zaradi uporabe zavor. Mejne vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor za težka vozila bi bilo treba uvesti, ko bodo ustrezni preizkusni postopki dokončani in preverjeni ter bo zbranih dovolj podatkov za določitev regulativnih mejnih

vrednosti, ki se bodo uporabljale od 1. januarja 2035. Ob upoštevanju vse večje uporabe elektrificiranih težkih vozil v mestnih in primestnih pogojih delovanja ter stalnega dajanja na trg vozil z drugimi tehnologijami pogonskih sistemov bi bilo treba mejne vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor določiti glede na tehnologijo pogonskega sistema in jih ne uporabljati enotno.

Or. en

Predlog spremembe 97
Zala Tomašič

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(18a) Pri izvajanju zahtev standarda Euro 7 za težka vozila bi bilo treba upoštevati tehnološko pripravljenost proizvajalcev, razpoložljivost skladnih sestavnih delov in splošno konkurenčnost evropske avtomobilske industrije. Da bi Komisija ocenila, ali so revidirani datumi uporabe še vedno primerni glede na razvoj trga in tehnološki napredek, bi morala pregledati izvajanje te uredbe pred začetkom uporabe zahtev standarda Euro 7 za težka vozila.

Or. en

Obrazložitev

S klavzulo o pregledu bi se zagotovilo, da bi časovni okvir uporabe ostal usklajen s tehnološkim razvojem, industrijsko pripravljenostjo in konkurenčnostjo evropskega avtomobilskega sektorja.

Predlog spremembe 98
Daniel Attard

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(18a) Morebitno podaljšanje rokov za začetek izvajanja standarda Euro 7 za težka vozila bi moralo ostati omejeno in sorazmerno ter ne bi smelo ogroziti okoljskih ciljev ali splošne učinkovitosti okvira Euro 7.

Or. en

Predlog spremembe 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Uredba (EU) 2024/1257 uvaja sisteme za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), katerih cilj je olajšati preverjanje skladnosti v realnem času, prizadevanja za usklajevanje, nadzor nad življenjskim ciklom, zmanjšanje stroškov preizkušanja in poenostavitev ukrepov za izvrševanje. Za učinkovito prejemanje, obdelavo in shranjevanje podatkov OBM in OBFCM je treba pojasniti, da pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih ukrepov zajema tudi sprejemanje metod in zahtev, potrebnih za spremljanje skladnosti tipov vozil.	***črtano***

Or. en

Obrazložitev

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015

emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Predlog spremembe 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Uredba (EU) 2024/1257 uvaja sisteme za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), katerih cilj je olajšati preverjanje skladnosti v realnem času, prizadevanja za usklajevanje, nadzor nad življenjskim ciklom, zmanjšanje stroškov preizkušanja in poenostavitev ukrepov za izvrševanje. Za učinkovito prejemanje, obdelavo in shranjevanje podatkov OBM in OBFCM je treba pojasniti, da pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih ukrepov zajema tudi sprejemanje metod in zahtev, potrebnih za spremljanje skladnosti tipov vozil.	(19) Uredba (EU) 2024/1257 uvaja sisteme za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), katerih cilj je olajšati preverjanje skladnosti v realnem času, prizadevanja za usklajevanje, nadzor nad življenjskim ciklom, zmanjšanje stroškov preizkušanja in poenostavitev ukrepov za izvrševanje. Za učinkovito ***in varno*** prejemanje, obdelavo in shranjevanje podatkov OBM in OBFCM je treba pojasniti, da pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih ukrepov zajema tudi sprejemanje metod in zahtev, potrebnih za spremljanje skladnosti tipov vozil ***in skladnosti z Uredbo (EU) 2023/2854 (akt o podatkih)[16b]***.

[16b] Uredba (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2023 o harmoniziranih pravilih za pravičen dostop do podatkov in njihovo uporabo ter spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive (EU) 2020/1828 (akt o podatkih) (UL L,

2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Predlog spremembe 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Uredba (EU) 2024/1257 uvaja sisteme za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), katerih cilj je olajšati preverjanje skladnosti v realnem času, prizadevanja za usklajevanje, nadzor nad življenjskim ciklom, zmanjšanje stroškov preizkušanja in poenostavitev ukrepov za izvrševanje. Za učinkovito prejemanje, obdelavo in shranjevanje podatkov OBM in OBFCM je treba pojasniti, da pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih ukrepov zajema tudi sprejemanje metod in zahtev, potrebnih za spremljanje skladnosti tipov vozil.	(19) Uredba (EU) 2024/1257 uvaja sisteme za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), katerih cilj je olajšati preverjanje skladnosti, prizadevanja za usklajevanje, nadzor nad življenjskim ciklom, zmanjšanje stroškov preizkušanja in poenostavitev ukrepov za izvrševanje. Za učinkovito prejemanje, obdelavo in shranjevanje podatkov OBM in OBFCM je treba pojasniti, da pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih ukrepov zajema tudi sprejemanje metod in zahtev, potrebnih za spremljanje skladnosti tipov vozil.

Or. en

Obrazložitev

Sistem za spremljanje v vozilu (OBM) ne omogoča preverjanja skladnosti v realnem času. Pač pa se podatki spremljanja zbirajo in prenašajo v opredeljenih časovnih presledkih, kar omogoča redni nadzor nad delovanjem vozila, ne pa neprekinjenega ocenjevanja skladnosti.

Predlog spremembe 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(19a) Z Uredbo (EU) 2024/1257 se uvajajo zahteve glede obrabe pnevmatik, s čimer se obravnavajo neizpušne emisije, ki so pomemben vir mikroplastike, sproščene v okolje. Razvoj mejnih vrednosti obrabe in preizkusnih metod za pnevmatike razreda C3 vključuje dodatne tehnične izzive zaradi raznolikosti vrst pnevmatik in njihove uporabe ter dejstva, da metodologij, razvitih za pnevmatike razredov C1 in C2, ni mogoče neposredno uporabiti za pnevmatike razreda C3. Da bi mejne vrednosti obrabe za pnevmatike razreda C3 temeljile na zanesljivih znanstvenih dokazih in ustreznih preizkusnih postopkih, je potreben dodaten čas za razvoj preizkusnih metod, oceno učinkov na trg in določitev ustreznih mejnih vrednosti. Časovne okvire, ki veljajo za pnevmatike razreda C3, bi bilo zato treba ustrezno prilagoditi.

Or. en

Obrazložitev

Namen tega predloga spremembe je zagotoviti realističen izvedbeni časovni okvir za pnevmatike razreda C3, in sicer s podaljšanjem rokov iz člena 11(6) ter člena 15(2) in (3) Uredbe (EU) 2024/1257 za dve leti. Pri delu na področju pnevmatik razreda C1 se je pokazalo, kako zapleten je razvoj preizkusnih metod, mejnih vrednosti učinkovitosti in določb o enakovrednosti. Ker pri podobnem delu na področju pnevmatik razreda C3 zaradi teh izzivov že nastajajo zamude, sedanji časovni okvir ni več izvedljiv in bi ga bilo zato treba ustrezno prilagoditi.

Predlog spremembe 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(19a) Nadaljnje uvajanje novih

brezemisijskih vozil je koristno ne le za podnebje, temveč tudi za kakovost zraka. Zato bodo morebitne spremembe standardov emisijskih vrednosti CO_2, določenih za nove avtomobile in kombinirana vozila v Uredbi (EU) 2019/631, verjetno vplivale tudi na kakovost zraka. Komisija bi morala do 31. decembra 2027 oceniti, ali je treba mejne vrednosti emisij onesnaževal, določene v Uredbi (EU) 2024/1257, spremeniti, da bi se ob upoštevanju novih sprememb standardov emisijskih vrednosti CO_2 po vsej Uniji še naprej zagotavljala visoka raven varstva okolja in zdravja ljudi.

Or. en

Predlog spremembe 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(19b) Da se omogoči prehod na brezemisijsko mobilnost, morajo imeti končni uporabniki po vsej Uniji dostop do storitev polnjenja pod poštenimi, preglednimi in nediskriminatornimi pogoji. Čeprav člen 5(3) Uredbe (EU) 2023/1804 določa, da morajo biti morebitne razlike med cenami, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih polnilnih mest, sorazmerne in objektivno utemeljene, bi se lahko brez dodatnih pojasnil pojavile različne razlage in nastala pravna negotovost, kar bi škodovalo notranjemu trgu in zmanjšalo zaupanje potrošnikov. To povzroča tudi občutno previsoke cene na polnilnih mestih, tako stanje pa je treba nemudoma odpraviti. Zato je primerno zagotoviti, da bodo storitve zagotavljanja infrastrukture in storitve oskrbe z energijo ločene, ter na

ravni Unije opredeliti pomen načela sorazmernosti v tem okviru, da bodo razlike v cenah za enako količino električne energije, dobavljene pod primerljivimi pogoji, temeljile na objektivnih in preglednih merilih ter ne bodo povzročale nesorazmernih pribitkov zgolj zato, ker polnjenje omogoča ponudnik storitev mobilnosti, ki ni del istega podjetja kot upravljavec polnilnega mesta. S tako opredelitvijo bi bilo treba v bistvu zmanjšati tako imenovane stroške gostovanja in preprečiti samovoljne razlike v cenah, ki izkrivljajo konkurenco, ogrožajo interoperabilnost ali odvračajo od uporabe brezemisijskih vozil. Komisija bi morala v okviru prihodnjega pregleda Uredbe (EU) 2023/1804 to vprašanje celovito oceniti in nato predstaviti zakonodajni predlog za njegovo ureditev. To bo prispevalo k preglednosti, konkurenci in pravičnim cenam.

Or. en

Predlog spremembe 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(20a) Poenostavitve, uvedene s to uredbo, temeljijo na dosledni logiki: z njimi se odpravljajo zahteve, ki ne zagotavljajo več dodatnih informacij ali zaščite, saj je isto področje že urejeno drugje. Primeri tega pristopa so odprava namenskega laboratorijskega preizkusa pri nizkih temperaturah, ki je zajet v preizkusu dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, prehod na predstavitveno preizkušanje na ravni kategorij motorjev za težka vozila in razveljavitev pravil Unije o hrupu, s katerimi se podvajajo veljavni pravilniki UN/ECE. Primerljiva

prekrivanja so še naprej zajeta z okvirom za emisije iz Uredbe (EU) 2024/1257, kadar laboratorijsko preizkušanje, merjenje med dejansko vožnjo, spremljanje skladnosti med uporabo in spremljanje na vozilu delno pokrivajo isto področje. Da bi lahko Evropski parlament in Svet sprejela naslednji korak pri poenostavitvi na podlagi dokazov in ne za vsak primer posebej, bi morala Komisija sistematično opredeliti ta preostala prekrivanja in o njih poročati.

Or. en

Predlog spremembe 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(20a) Da bi ukrepi, uvedeni s to uredbo, ostali sorazmerni in skladni s cilji zakonodaje Unije o varnosti v cestnem prometu in okolju, bi morala Komisija spremljati in redno ocenjevati njihov učinek, zlasti v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, okoljsko učinkovitostjo in uvajanjem brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil.

Or. en

Predlog spremembe 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(20a) Ker so za težka vozila značilni dolgi razvojni cikli in cikli načrtovanja proizvodnje, se lahko z odlogom datuma začetka uporabe zahtev standarda Euro 7 za težka vozila, določenih v Uredbi (EU) 2024/1257, proizvajalcem zagotovi dodaten čas za izpolnitev ciljev standarda Euro 7 glede emisij onesnaževal.

Or. en

Predlog spremembe 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(20b) Da bi prag 4,25 tone, ki se uporablja za brezemisijska vozila, ostal primeren skozi čas, bi morala Komisija ta prag pregledati najpozneje do leta 2032, pri čemer bi morala upoštevati tehnološki razvoj na področju mase baterije ter vidike varnosti v cestnem prometu, okolja in trga.

Or. en

Predlog spremembe 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
Člen 13(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 se spremeni:	Člen ***3*** Uredbe (ES) št. 561/2006 se spremeni:

Or. en

Predlog spremembe 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) vstavi se naslednja točka (fa):	***črtano***
‘	
(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	
’	

Or. en

Obrazložitev

Kombinirana vozila nad 3,5 tone zaradi svoje mase še vedno pomenijo resno tveganje za varnost v cestnem prometu. Z obvezno uporabo tahografov se zagotavlja upoštevanje zakonodaje o varnosti, preprečujejo nesreče, povezane z utrujenostjo, in spodbujajo pošteni delovni pogoji. To bo prispevalo tudi k spodbujanju hitrejšega prehoda na lažja električna kombinirana vozila in preprečilo morebitne vrzeli za poltovornjake, ki pomenijo večje tveganje.

Predlog spremembe 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) vstavi se naslednja točka (fa):	***črtano***
‘	
(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	
’	

Or. en

Obrazložitev

Tahografi so glavni instrumenti za izvrševanje obveznosti voznikov glede počitka in delovnega časa v skladu z uredbama (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014. Z izvzetjem baterijskih električnih vozil kategorije N2, katerih masa ne presega 4,25 tone, iz teh zahtev bi bilo lahko ogroženo izvrševanje predpisov za rastoči segment komercialnega voznega parka, poleg tega bi se lahko povečala tveganja, povezana z utrujenostjo, in ustvaril pritisk na voznike, da se odrečejo ustreznemu počitku. Z elektrifikacijo se ne zmanjšajo tveganja, povezana z dolgim delovnim časom in pritiskom zaradi dostave.

Predlog spremembe 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – uvodni del
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) vstavi se naslednja točka (fa):	(1) vstavi se naslednja točka ***(j)***:

Or. en

Predlog spremembe 113
Daniel Buda

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1

Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon***, povsem električnimi vozili, hibridnimi električnimi vozili z zunanjim polnjenjem in vozili na gorivne celice***, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;

Or. ro

Obrazložitev

Pomembno je, da je besedilo v zvezi s področjem uporabe jasno in da se uporabljajo izrazi, opredeljeni v zakonodaji o homologaciji. Tako bi bilo najbolje, če se ne bi uporabilo splošno besedilo, kot je „vozila na električni pogon“, ampak bi se uporabile jasne tehnične kategorije.

Predlog spremembe 114
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon**,** katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	(fa) z vozili***, razen vozil tipa poltovornjak, ki se uporabljajo*** za prevoz blaga ***in so izključno*** na električni pogon ***ter*** katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;

Or. en

Predlog spremembe 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(fa) z vozili za prevoz blaga ***na električni pogon***, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	(fa) z vozili za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;

Or. en

Obrazložitev

Unija je že določila 4,25 tone kot ustrezno omejitev za ta vozila: Direktiva (EU) 2025/2205 imetnikom vozniškega dovoljenja kategorije B dovoljuje vožnjo tovornih vozil do 4,25 tone. Ohranitev praga za tahograf pri 3,5 tone za neelektrična kombinirana vozila je v nasprotju s to odločitvijo in brez funkcionalnega razloga deli en razred vozil glede na pogonski sistem. S črtanjem merila pogona se ponovno vzpostavlja skladnost v pravu Unije. Podrobni razlogi so navedeni v uvodnih izjavah 6 do 8.

Predlog spremembe 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	(fa) z vozili za prevoz blaga na električni ***ali vodikov*** pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;

Or. en

Predlog spremembe 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EC) 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(fa) z vozili za prevoz blaga ***na električni pogon***, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;	(fa) z ***baterijskimi električnimi*** vozili za ***notranji*** prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;

Or. en

Obrazložitev

Da bi se pospešilo uvajanje brezemisijskih kombiniranih vozil in preprečila dodatna razdrobljenost notranjega trga, bi moralo izvzetje v zvezi s tahografi veljati za zadevna vozila po vsej EU v skladu s predlaganim izvzetjem v zvezi z omejevalniki hitrosti. Z omejitvijo izvzetja na notranji prevoz blaga se zagotovi, da za čezmejne dejavnosti in kabotažo še naprej veljajo pravila o času vožnje in času počitka, vključno z namestitvijo in uporabo tahografa.

Predlog spremembe 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 a (novo)
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 3 – odstavek 1 – točka i a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1a) doda se naslednja točka (ia):
	(ia) z baterijskimi električnimi vozili za notranji prevoz blaga na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;

Or. en

Obrazložitev

Da bi se pospešilo uvajanje brezemisijskih kombiniranih vozil za prevoz blaga in preprečila

dodatna nepotrebna razdrobljenost notranjega trga EU, bi moralo izvzetje v zvezi s tahografi veljati za zadevna vozila po vsej EU v skladu s predlaganim izvzetjem v zvezi z omejevalniki hitrosti. Z omejitvijo izvzetja na notranji prevoz blaga se bo zagotovilo, da bosta čezmejni prevoz in kabotaža še naprej potekala v skladu s pravili o času vožnje in času počitka ter zahtevo po vgradnji in uporabi tahografa.

Predlog spremembe 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2
Uredba (EC) 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) doda se naslednja točka (s):	***črtano***
‘	
(s) z bivalnimi vozili, kot so opredeljena v točki 5.1 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz.	
’	

Or. en

Predlog spremembe 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 13 – odstavek 1 – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(s) z bivalnimi vozili, kot so opredeljena v točki 5.1 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, ki se uporabljajo	***črtano***

izključno za nekomercialni prevoz.

Or. en

Obrazložitev

Izvzetje avtodomov, ki se ne uporabljajo za komercialne namene, iz uporabe socialne zakonodaje na področju cestnega prometa.

Predlog spremembe 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EC) 561/2006
Člen 3 – odstavek 1 – točka i a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 3 se doda naslednja točka:
	(ia) bivalnimi vozili, kot so opredeljena v točki 5.1 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz in katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone.

Or. en

Predlog spremembe 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (ES) št. 561/2006
Člen 3 – odstavek 1 – točka i a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 3 se doda naslednja točka:

(ia) bivalnimi vozili, kot so opredeljena v točki 5.1 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz.

Or. en

Obrazložitev

Izvzetje avtodomov, ki se ne uporabljajo za komercialne namene, iz uporabe socialne zakonodaje na področju cestnega prometa.

Predlog spremembe 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. ***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov*** v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. ***Komisija do [Urad za publikacije: vstavite zadnji dan 18. meseca po začetku veljavnosti te uredbe] sprejme delegirane akte*** v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja. ***V tej delegirani zakonodaji se določijo vsaj:*** ***(a) standardi interoperabilnosti in*** ***(b) zahteve omrežnega kodeksa za dvosmerno pretvorbo moči v vozilu.*** ***Te tehnične zahteve zagotavljajo skladnost z Direktivo (EU) 2018/2001, Uredbo (EU) 2023/1542 in Uredbo (EU) 2023/2854.***

Komisija najpozneje pet let po začetku veljavnosti delegiranih aktov iz prvega pododstavka oceni tehnološke izboljšave funkcij pametnega in dvosmernega polnjenja ter po potrebi posodobi ustrezne delegirane akte ali predloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.

Or. en

Predlog spremembe 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***delegiranih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo***, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije*** pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***izvedbenih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo***, kadar je to ustrezno,*** tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV)***, ki so potrebne za zagotavljanje interoperabilnosti*** s polnilno infrastrukturo ***in po potrebi združljivosti s funkcijami*** pametnega in dvosmernega polnjenja***, brez poseganja v pravila Unije in nacionalna pravila o priključitvi na omrežje, upravljanju sistema in ureditvi trga električne energije***. ***Kadar zahteve glede skladnosti delno ali v celoti temeljijo na harmoniziranih tehničnih standardih, se z delegiranimi akti določi metodologija za preverjanje skladnosti.***

Or. en

Obrazložitev

Skladnost povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) z omrežnimi kodeksi glede komunikacije s polnilno infrastrukturo, elektroenergetskim omrežjem in stacionarnimi elektroenergetskimi sistemi, ki podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja, bi bilo treba preverjati na ravni EU v okviru homologacije vozila.

Predlog spremembe 125
Kateřina Konečná

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***delegiranih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***izvedbenih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo***, kjer je to ustrezno,*** tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo***, kar zadeva skladnost s harmoniziranimi omrežnimi kodeksi EU za priključitev na omrežje novih tipov*** povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja. ***Kadar zahteve glede skladnosti delno ali v celoti temeljijo na harmoniziranih tehničnih standardih, se z delegiranimi akti določi metodologija za preverjanje skladnosti.***

Or. en

Predlog spremembe 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***delegiranih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***izvedbenih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo***, kjer je to ustrezno,*** tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo***, kar zadeva skladnost s harmoniziranimi omrežnimi kodeksi EU za priključitev na omrežje novih tipov*** povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja. ***Kadar zahteve glede skladnosti delno ali v celoti temeljijo na harmoniziranih tehničnih standardih, se z delegiranimi akti določi metodologija za preverjanje skladnosti.***

Or. en

Obrazložitev

Uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna posredno že zagotavlja komunikacijo in fizično interoperabilnost med PEV, OVC-HEV, polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije ter sistemi, ki podpirajo pametno in dvosmerno polnjenje. Manjkajoči element je certificiranje omrežnega kodeksa na ravni EU. Preverjanje skladnosti med homologacijo vozila bi posredno zagotovilo združljivost s standardom ISO 15118-20, podprlo pripravljenost za tehnologijo vozilo-omrežje in preprečilo regulativno podvajanje, hkrati pa bi bilo za proizvajalce še vedno tehnično izvedljivo.

Predlog spremembe 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***delegiranih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo ***funkcije pametnega*** in ***dvosmernega polnjenja***.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje ***izvedbenih*** aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo***, kjer je to ustrezno,*** tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo***, kar zadeva skladnost s harmoniziranimi omrežnimi kodeksi EU za priključitev na omrežje novih tipov*** povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo ***pametno*** in ***dvosmerno polnjenje***. ***Kadar zahteve glede skladnosti delno ali v celoti temeljijo na harmoniziranih tehničnih standardih, se z izvedbenimi akti določi metodologija za preverjanje skladnosti***.

Or. en

Obrazložitev

Komunikacija in medomrežne povezave med povsem električnimi vozili (PEV), hibridnimi električnimi vozili z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV), polnilno infrastrukturo, električnim omrežjem in stacionarnimi energetskimi sistemi so posredno že zajete v uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva. Manjkajoči člen je certifikacija v skladu z omrežnimi kodeksi na ravni EU, ne pa nacionalne zahteve, da se zagotovita interoperabilnost in pripravljenost za tehnologijo „vozilo-omrežje“. Preverjanje skladnosti med homologacijo bi podprlo združljivost s standardom ISO 15118-20 in hkrati preprečilo podvajanje predpisov.

Predlog spremembe 128
Nikola Minčev (Nikola Minchev), Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. ***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov*** v skladu	4. ***Komisija do 31. decembra 2027 sprejme delegirane akte*** v skladu s

s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.

členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.

V delegiranem aktu se določita tudi oznaka, da je vozilo pripravljeno za tehnologijo vozilo-omrežje, ki se vključi v certifikat o skladnosti novih tipov povsem električnih vozil, ki izpolnjujejo te zahteve, ter metodologija za preverjanje skladnosti, ki po potrebi temelji na harmoniziranih tehničnih standardih.

Or. en

Predlog spremembe 129
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. ***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov*** v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. ***Komisija do 31. decembra 2027 sprejme delegirane akte*** v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja. ***V delegiranem aktu se določijo vsaj naslednje zahteve:***
	a. standardi interoperabilnosti;

b. sklop zahtev omrežnega kodeksa za dvosmerno pretvorbo moči v električnem vozilu, iz izmeničnega v enosmerni tok in iz enosmernega v izmenični tok;

c. vključitev tehnologije polnjenja v vozilu, ki omogoča te pretvorbe moči.

Or. en

Predlog spremembe 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo***, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in*** dvosmernega ***polnjenja***.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo***. Te zahteve so omejene na enosmerno pametno polnjenje. Vsako sodelovanje pri storitvah prenosa energije vozilo-omrežje ali*** dvosmernega ***prenosa energije ostane prostovoljno, poleg tega se zanj zahteva izrecno in preklicljivo soglasje lastnika vozila; tehnične zahteve iz tega odstavka ne zahtevajo dvosmernih zmogljivosti***.

Or. en

Obrazložitev

Zahteva po dvosmernih zmogljivostih prisili lastnike vozil, da subvencionirajo stroške uravnoteženja omrežja z razvrednotenjem svoje zasebne lastnine. Tehnologija vozilo-omrežje ni prepovedana in lastniki, ki v to privolijo, lahko sodelujejo, vendar bi okvir za sprejemanje obveznih tehničnih zahtev z delegiranimi akti neizogibno postal pravna podlaga za vsiljevanje sodelovanja s pogoji za dostop do infrastrukture. Baterija zasebnega vozila ni sredstvo javnega omrežja. Zato se mora pooblastilo nanašati le na enosmerno pametno polnjenje.

Predlog spremembe 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. ***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov*** v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. ***Komisija do 31. decembra 2027 sprejme delegirane akte*** v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja***, kar med drugim vključuje naslednje zahteve: standarde interoperabilnosti, sklop zahtev omrežnega kodeksa za dvosmerno pretvorbo moči v električnem vozilu iz izmeničnega v enosmerni tok in enosmernega v izmenični tok ter vključitev tehnologije polnjenja v vozilu, ki omogoča te pretvorbe moči***.

Or. en

Predlog spremembe 132
Henrik Dahl

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s

členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja**.**

členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja***, pri čemer se zagotovi interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo, omrežji električne energije in ustreznimi akterji na trgu, vključno z upravljavci polnilnih mest, ponudniki storitev mobilnosti in agregatorji;***

Or. en

Predlog spremembe 133
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja. ***Te zahteve so omejene na fizično povezavo in komunikacijski protokol ter temeljijo na standardih polnjenja, ki že veljajo v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804.***

Or. en

Predlog spremembe 134
Jana Nagyová

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.	4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo***, kjer je to ustrezno,*** tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo***, kar zadeva skladnost s harmoniziranimi omrežnimi kodeksi EU za priključitev na omrežje novih tipov*** povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.

Or. en

Obrazložitev

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Predlog spremembe 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič,

Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 a (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 49

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
Člen 49	***(1a) člen 49 se črta;***
Dajanje na voljo na trgu, registracija ali začetek uporabe vozil iz zaključka serije	
1. Države članice lahko v okviru omejitev, določenih v delu B Priloge V, in v omejenem časovnem obdobju, določenem v odstavku 2, registrirajo vozila, skladna s tipom vozila, katerega EU-homologacija ni več veljavna, ter dovolijo njihovo dajanje na voljo na trgu ali začetek uporabe.	
Prvi pododstavek se uporablja samo za vozila na ozemlju Unije, ki so v času njihove proizvodnje imela veljavno EU-homologacijo, niso pa bila registrirana ali dana v uporabo, preden je ta EU-homologacija prenehala veljati.	
2. Odstavek 1 se za dokončana vozila uporablja le za obdobje 12 mesecev od datuma prenehanja veljavnosti EU-homologacije, za dodelana vozila pa za obdobje 18 mesecev po tem datumu.	
3. Proizvajalec, ki želi izkoristiti odstavek 1, pristojnemu organu vsake zadevne države članice predloži zahtevek za registracijo ali za začetek uporabe zadevnih vozil. V zahtevku se opredelijo vsi tehnični ali gospodarski razlogi, zaradi katerih ta vozila niso skladna z novimi tehničnimi zahtevami.	
Zadevne države članice se v treh mesecih po prejetju takšnega zahtevka odločijo, ali bodo dovolile registracijo ali začetek uporabe teh vozil na svojem ozemlju ter, v tem primeru, število takšnih vozil.	

4. Države članice izvajajo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo učinkovit nadzor števila vozil, ki bodo registrirana ali ki se bodo začela uporabljati v okviru postopka iz tega člena.

Or. en

(32018R0858)

Obrazložitev

Da bi se odpravila razdrobljenost trga in upravno breme, ki izhaja iz neharmoniziranih nacionalnih postopkov za odobritev izjem za vozila zaključka serije, kot so različni mehanizmi kvot ali presečnih datumov, bi bilo treba poenostaviti okvir za registracijo vozil. Sedanji postopki povzročajo nepotrebno birokracijo tako za industrijo kot tudi za nacionalne pristojne organe. Če je datum proizvodnje vozila pred datumom začetka uporabe nove zakonske zahteve, bi torej moral njegov certifikat o skladnosti ostati veljaven, s čimer bi se odpravila potreba po obremenjujočih postopkih za odobritev izvzetij za vozila zaključka serije.

Predlog spremembe 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 a (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 49

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
Člen 49	***(1a) člen 49 se črta;***
Dajanje na voljo na trgu, registracija ali začetek uporabe vozil iz zaključka serije	
1. Države članice lahko v okviru omejitev, določenih v delu B Priloge V, in v omejenem časovnem obdobju, določenem v odstavku 2, registrirajo vozila, skladna s tipom vozila, katerega EU-homologacija ni več veljavna, ter dovolijo njihovo dajanje na voljo na trgu ali začetek uporabe.	
Prvi pododstavek se uporablja samo za vozila na ozemlju Unije, ki so v času njihove proizvodnje imela veljavno EU-homologacijo, niso pa bila registrirana ali	

dana v uporabo, preden je ta EU-homologacija prenehala veljati.

2. Odstavek 1 se za dokončana vozila uporablja le za obdobje 12 mesecev od datuma prenehanja veljavnosti EU-homologacije, za dodelana vozila pa za obdobje 18 mesecev po tem datumu.

3. Proizvajalec, ki želi izkoristiti odstavek 1, pristojnemu organu vsake zadevne države članice predloži zahtevek za registracijo ali za začetek uporabe zadevnih vozil. V zahtevku se opredelijo vsi tehnični ali gospodarski razlogi, zaradi katerih ta vozila niso skladna z novimi tehničnimi zahtevami.

Zadevne države članice se v treh mesecih po prejetju takšnega zahtevka odločijo, ali bodo dovolile registracijo ali začetek uporabe teh vozil na svojem ozemlju ter, v tem primeru, število takšnih vozil.

4. Države članice izvajajo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo učinkovit nadzor števila vozil, ki bodo registrirana ali ki se bodo začela uporabljati v okviru postopka iz tega člena.

Or. en

(32018R0858)

Obrazložitev

V skladu s sedanjimi pravili za vozila zaključka serije morajo proizvajalci ali lastniki zaprositi za izvzetja, če vozila niso registrirana pred začetkom veljavnosti novih regulativnih zahtev. Ker se postopki med državami članicami razlikujejo, to povzroča nepotrebna upravna bremena in pravno negotovost, ne da bi bile zagotovljene jasne koristi. Ker je skladiščenje vozil drago, tako ali tako ni spodbude za ustvarjanje zalog vozil. Zato bi moral veljaven certifikat o skladnosti ostati veljaven, če je bilo vozilo izdelano pred začetkom uporabe novih pravil.

Predlog spremembe 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 a (novo)

Uredba (EU) 2018/858
Člen 48

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(1a) člen 48 se spremeni:
Dajanje na voljo na trgu, registracija ali začetek uporabe vozil***, ki niso vozila iz zaključka serije***	Dajanje na voljo na trgu, registracija ali začetek uporabe vozil
1. Brez poseganja v člene 51, 52 in 53 se smejo vozila, za katera je homologacija celotnega vozila obvezna ali za katera je proizvajalec pridobil navedeno homologacijo, dati na voljo na trgu, registrirati ali začeti uporabljati le, če jim je priložen veljaven certifikat o skladnosti, izdan v skladu s členoma 36 in 37.	1. Brez poseganja v člene 51, 52 in 53 se smejo vozila, za katera je homologacija celotnega vozila obvezna ali za katera je proizvajalec pridobil navedeno homologacijo, dati na voljo na trgu, registrirati ali začeti uporabljati le, če jim je ***na dan izdelave*** priložen veljaven certifikat o skladnosti, izdan v skladu s členoma 36 in 37.
Registracijo in začetek uporabe nedodelanih vozil je mogoče zavrniti, dokler vozila niso dodelana. ***Nedodelana vozila se ne smejo registrirati in začeti uporabljati zaradi izogibanja uporabe člena 49.***	***Registracijo in začetek uporabe nedodelanih vozil je mogoče zavrniti, dokler vozila niso dodelana.***
2. Število vozil, izdelanih v majhnih serijah, ki se dajo na trg, registrirajo ali začnejo uporabljati v istem letu, ne sme preseči letnih količinskih omejitev iz Priloge V.	2. Število vozil, izdelanih v majhnih serijah, ki se dajo na trg, registrirajo ali začnejo uporabljati v istem letu, ne sme preseči letnih količinskih omejitev iz Priloge V.

Or. en

Obrazložitev

V skladu s sedanjimi pravili za vozila zaključka serije morajo proizvajalci ali lastniki zaprositi za izvzetja, če vozila niso registrirana pred začetkom veljavnosti novih regulativnih zahtev. Ker se postopki med državami članicami razlikujejo, to povzroča nepotrebna upravna bremena in pravno negotovost, ne da bi bile zagotovljene jasne koristi. Ker je skladiščenje vozil drago, tako ali tako ni spodbude za ustvarjanje zalog vozil. Zato bi moral veljaven certifikat o skladnosti ostati veljaven, če je bilo vozilo izdelano pred začetkom uporabe novih pravil.

Predlog spremembe 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 48 – odstavek 1

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	člen 48(1) se spremeni:
1. Brez poseganja v člene 51, 52 in 53 se smejo vozila, za katera je homologacija celotnega vozila obvezna ali za katera je proizvajalec pridobil navedeno homologacijo, dati na voljo na trgu, registrirati ali začeti uporabljati le, če jim je priložen veljaven certifikat o skladnosti, izdan v skladu s členoma 36 in 37.	"1. Brez poseganja v člene 51, 52 in 53 se smejo vozila, za katera je homologacija celotnega vozila obvezna ali za katera je proizvajalec pridobil navedeno homologacijo, dati na voljo na trgu, registrirati ali začeti uporabljati le, če jim je ***na dan izdelave*** priložen veljaven certifikat o skladnosti, izdan v skladu s členoma 36 in 37. ***"***

Or. en

(02018R0858–20240701)

Obrazložitev

Da bi se odpravila razdrobljenost trga in upravno breme, ki izhaja iz neharmoniziranih nacionalnih postopkov za odobritev izjem za vozila zaključka serije, kot so različni mehanizmi kvot ali presečnih datumov, bi bilo treba poenostaviti okvir za registracijo vozil. Sedanji postopki povzročajo nepotrebno birokracijo tako za industrijo kot tudi za nacionalne pristojne organe. Če je datum proizvodnje vozila pred datumom začetka uporabe nove zakonske zahteve, bi torej moral njegov certifikat o skladnosti ostati veljaven, s čimer bi se odpravila potreba po obremenjujočih postopkih za odobritev izvzetij za vozila zaključka serije.

Predlog spremembe 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 a (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 29 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1a) v členu 29 se doda naslednji

odstavek 3a:

3a. EU-homologacija se podeli za motorno vozilo, ki je skladno s podatki v opisni mapi iz člena 24 in izpolnjuje tehnične zahteve iz ustreznih regulativnih aktov iz Priloge II. Do 1. januarja 2036 novi in obstoječi tipi vozil izpolnjujejo zahteve za homologacijo iz te uredbe, kot so določene v Prilogi II. Dopolnitve določb Priloge II, ki se uporabljajo od 1. januarja 2026 ali pozneje, niso obvezne za homologacijo celotnih vozil.

Or. en

Predlog spremembe 140
Henrik Dahl

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 a (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1a) v členu 5 se doda naslednji odstavek 4a:
	4a. Tehnične zahteve, sprejete v skladu z odstavkom 1, se izvajajo sorazmerno in tehnološko nevtralno ter ne povzročajo nepotrebnih stroškov za gospodarske subjekte, potrošnike ali javne organe;

Or. en

Predlog spremembe 141
Henrik Dahl

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 b (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1b) v členu 5 se doda naslednji odstavek 4b:
	4b. Tehnične zahteve v skladu z odstavkom 1 temeljijo na odprtih, usklajenih in nelastniških evropskih ali mednarodnih standardih ter ostajajo skladne s tehničnimi zahtevami, ki veljajo za polnilno infrastrukturo v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804 in z njo povezanimi delegiranimi akti;

Or. en

Predlog spremembe 142
Henrik Dahl

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 c (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1c) v členu 5 se doda naslednji odstavek 4c:
	4c. Tehnične zahteve, sprejete v skladu z odstavkom 1, ne določajo obveznosti glede zmogljivosti za tehnologijo vozilo-omrežje ali posebnih tehničnih sestavnih delov za zasebno polnilno opremo, kadar bi taka funkcionalnost povzročila nesorazmerne dodatne stroške ali je ni mogoče razumno uporabljati v ustreznem okviru namestitve;

Or. en

Predlog spremembe 143
Henrik Dahl

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 – točka 1 d (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 5 – odstavek 4 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(1d) v členu 5 se doda naslednji odstavek 4d:
	4d. Tehnične zahteve, sprejete v skladu z odstavkom 1, zagotavljajo, da imajo pooblaščene tretje osebe pravičen in nediskriminatoren dostop do podatkov in kontrolnih signalov, potrebnih za zagotavljanje storitev pametnega in dvosmernega polnjenja, ob upoštevanju soglasja uporabnika in veljavnega prava Unije;

Or. en

Predlog spremembe 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 41 – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 41 se doda naslednji odstavek 5a:
	5a. Z odstopanjem od tega odstavka 1 lahko proizvajalec pri homologacijskem organu države članice zaprosi za vmesno EU-homologacijo za tip popolnoma avtomatiziranega vozila kategorije M ali N, izdelanega v majhnih serijah, ki je namenjena predkomercialnemu uvajanju v okviru opredeljenega območja operativne zasnove za namen nadaljnjega potrjevanja sistema za avtomatizirano vožnjo v dejanskih razmerah. Za tako homologacijo veljajo letne količinske omejitve, operativni pogoji, obveznosti spremljanja med uporabo in najdaljše

obdobje veljavnosti treh let, ki se lahko podaljša za zaporedna enako dolga obdobja, če so še naprej izpolnjene enake obveznosti. Vmesna homologacija, podeljena v skladu s tem odstavkom, se prizna in šteje za veljavno na celotnem ozemlju Unije v mejah območja operativne zasnove, določenega v certifikatu o homologaciji.

Komisija do [Urad za publikacije: vstavite šest mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] sprejme delegirane akte v skladu s členom 82, v katerih določi veljavne tehnične zahteve, količinske omejitve, operativne pogoje, zahteve glede poročanja in pogoje, pod katerimi se lahko operativni podatki, zbrani v obdobju vmesne homologacije, uporabijo kot dokazi za potrditev v podporo vlogi za popolno EU-homologacijo celotnega vozila, ter ustrezno spremeni priloge k tej uredbi. Pri teh pogojih, omejitvah in s tem povezanih pristojbinah bi bilo treba ustrezno upoštevati velikost podjetij in zagotoviti, da lahko MSP in inovativna zagonska podjetja v celoti izkoristijo tak postopek.

Or. en

(32018R0858)

Predlog spremembe 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 b (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 43 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	vstavi se naslednji člen 43 a:
	Člen 43a
	Vzajemno priznavanje nacionalnih dovoljenj za preizkušanje in uvajanje

avtomatiziranih vozil

1. Vsako nacionalno dovoljenje, ki ga država članica izda za preizkušanje ali komercialno uporabo avtomatiziranih in popolnoma avtomatiziranih vozil na javnih cestah, se prizna kot veljavno na celotnem ozemlju Unije v mejah območja operativne zasnove, določenega v dovoljenju.

2. Kadar dve ali več držav članic vzpostavi čezmejno preizkuševalno okolje za sisteme za avtomatizirano vožnjo, druge sodelujoče države članice samodejno priznajo dovoljenja za preizkušanje, ki jih je ena od sodelujočih držav članic izdala na geografskem območju tega preizkuševalnega okolja, če vozila izpolnjujejo veljavne zahteve Unije.

3. Država članica lahko ugovarja priznanju v skladu z odstavkoma 1 in 2 le iz ustrezno utemeljenih razlogov v zvezi z varnostjo v cestnem prometu in le v 30 delovnih dneh od prejema uradnega obvestila o dovoljenju. Če v tem roku ni vložen utemeljen ugovor, se šteje, da je dovoljenje priznano in veljavno na celotnem ozemlju Unije.

4. Države članice do [Urad za publikacije: šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] imenujejo organe, pristojne za odobritev, priznavanje in izmenjavo podatkov, kot je navedeno v tem odstavku.

5. Komisija do [Urad za publikacije: šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] sprejme delegirane akte v skladu s členom 82, da vzpostavi harmonizirane postopke in mehanizem na ravni Unije, ki ga upravlja Komisija ali imenovani organ Unije, za izvajanje določb tega člena ter za vzpostavitev zbiranja in posredovanja operativnih podatkov iz dejavnosti preizkušanja in uvajanja.

Or. en

(32018R0858)

Predlog spremembe 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Predlog uredbe
Člen 2 – odstavek 1 c (novo)
Uredba (EU) 2018/858
Člen 22 – odstavek 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 22 se vstavi naslednji odstavek 6a:
	6a. Za namene večstopenjske homologacije avtomatiziranih vozil ali popolnoma avtomatiziranih vozil lahko proizvajalec zaprosi za EU-homologacijo osnovne faze za nedodelano vozilo kot platformo, pripravljeno na sistem za avtomatizirano vožnjo, s čimer se potrdi, da elementi strojne opreme vozila izpolnjujejo minimalne zahteve, ki jih Komisija določi v skladu s tem odstavkom, neodvisno od programske opreme sistema za avtomatizirano vožnjo, ki se vgradi v naslednji fazi. EU-homologacija končne faze, ki zajema vgradnjo sistema za avtomatizirano vožnjo, se podeli v skladu z odstavkom 4 ter veljavnimi zahtevami iz Uredbe (EU) 2019/2144 in Izvedbene uredbe (EU) 2022/1426.
	EU-homologacija osnovne faze, podeljena kot platforma, pripravljena na sistem za avtomatizirano vožnjo, v skladu s tem odstavkom ni omejena na en sam tip vozila, kadar proizvajalec ali ponudnik tehnologije dokaže, da je isti sistem za avtomatizirano vožnjo, sestavljen iz opredeljene kombinacije strojne in programske opreme, mogoče vgraditi v več tipov osnovnih vozil, ki izpolnjujejo minimalne zahteve. V takem primeru se v homologaciji navede zadevni sistem za avtomatizirano vožnjo in obseg osnovnih vozil, za katera se uporablja.
	Komisija do [Urad za publikacije: vstavite šest mesecev po začetku veljavnosti uredbe] sprejme delegirane akte v skladu

s členom 82, da določi minimalne zahteve glede strojne opreme za osnovna vozila, pripravljena na sistem za avtomatizirano vožnjo, vključno z zahtevami glede pokritosti s senzorji, standardov računalniške platforme, redundance aktuatorjev in ravni integritete funkcionalne varnosti, pa tudi standardizirane specifikacije vmesnika med programsko in strojno opremo za vgradnjo sistemov za avtomatizirano vožnjo v končni fazi homologacije, da se zagotovi interoperabilnost med platformami vozil in programsko opremo sistema za avtomatizirano vožnjo, ki so jo razvili različni proizvajalci.

Or. en

(32018R0858)

Predlog spremembe 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek -1 (novo)
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 7 – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	– v členu 7 se vstavi naslednji odstavek 5a:
	‘5a. Vozila kategorij M1 in N1 morajo biti opremljena s sistemom za zaznavanje prisotnosti otrok, ki lahko zazna prisotnost otroka, ki je ostal v potniškem prostoru, potem ko je bilo vozilo izklopljeno ali zaklenjeno, in pravočasno opozori voznika ali uporabnika vozila ter po potrebi sproži dodatno opozorilo ali izvede ustrezno dejanje.

Or. en

(32019R2144)

Predlog spremembe 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek -1 a (novo)
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 7 – odstavek 6

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	v členu 7(6) se odstavek 6 nadomesti z naslednjim:
6. Komisija z izvedbenimi akti sprejme določbe o enotnih postopkih in tehničnih specifikacijah za homologacijo vozil glede zahtev iz odstavkov 2 do ***5*** tega člena.	'6. Komisija z izvedbenimi akti sprejme določbe o enotnih postopkih in tehničnih specifikacijah za homologacijo vozil glede zahtev iz odstavkov 2 do ***5a*** tega člena.“

Or. en

(32019R2144)

Predlog spremembe 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89. ***To izvzetje ne velja za vozila tipa poltovornjak.***
	Komisija v okviru poročila o oceni iz člena 14 oceni nadaljnjo utemeljenost tega izvzetja. Če v okviru pregleda iz člena 14 ni odločeno drugače, izvzetje preneha veljati 31. decembra 2031.

Or. en

Predlog spremembe 150
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 ***izključno*** na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89. ***To izvzetje ne velja za vozila tipa poltovornjak.***

Or. en

Predlog spremembe 151
Daniel Buda

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon***, povsem električna vozila, hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem in vozila na gorivne celice*** z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.

Or. ro

Obrazložitev

Pomembno je, da je besedilo v zvezi s področjem uporabe jasno in da se uporabljajo izrazi, opredeljeni v zakonodaji o homologaciji. Tako bi bilo najbolje, če se ne bi uporabilo splošno

besedilo, kot je „vozila na električni pogon“, ampak bi se uporabile jasne tehnične kategorije.

Predlog spremembe 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 ***izključno*** na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.

Or. en

Predlog spremembe 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 ***na električni pogon*** z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.

Or. en

Obrazložitev

Kombinirana vozila v razponu od 3,5 do 4,25 tone pogosto spadajo v kategorijo N2 zaradi dodatne mase na podlagi zaporednih obveznih varnostnih zahtev, uvedenih v zadnjih

desetletjih, in ne zaradi profila z večjim tveganjem, ter jih običajno uporabljajo MSP in obrtniki v okviru notranjega prevoza. Zahteva po omejevalniku hitrosti samo za neelektrična kombinirana vozila istega razreda povečuje stroške in birokracijo, ne da bi se s tem povečala varnost, saj se varnostni preizkusi za homologacijo uporabljajo ne glede na pogon. Tehnološko nevtralno izvzetje odraža pravilo o tahografih in področje uporabe Pravilnika ZN št. 89.

Predlog spremembe 154
Volker Schnurrbusch

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 ***na električni pogon*** z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.

Or. en

Predlog spremembe 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.	5a. V vozila kategorije N2 na električni ***ali vodikov*** pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.

Or. en

Predlog spremembe 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	vstavi se nov člen 8a:
	Varnostne zahteve za sisteme utopnih in zložljivih vratnih kljuk
	1. Vozila kategorij M1 in N1, opremljena z utopnimi, zložljivimi ali elektronsko upravljanimi zunanjimi vratnimi kljukami, so zasnovana tako, da jih je mogoče odpreti v primeru izpada električne energije, trka, zmrzali ali izrednih razmer, vključno s požarom v vozilu in potopitvijo v vodo.
	2. Te kljuke morajo vključevati zasilni mehanski sistem, ki je neodvisen od električnega napajanja in omogoča ročno odpiranje od znotraj in od zunaj.
	3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje delegiranega akta, da se določijo podrobna pravila in tehnične zahteve za varnost teh kljuk.

Or. en

(32019R2144)

Predlog spremembe 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 14 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 14 Uredbe (EU) 2019/2144 se

vstavi naslednji pododstavek:

„Komisija poleg tega oceni odstopanje iz člena 9(5a) za vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone, v katera ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti, v smislu morebitnih varnostnih tveganj in izboljšav gostote energije v baterijah, ki bi lahko utemeljile revizijo z znižanjem praga 4,25 tone. Če ocena podpira tako revizijo, je ta omejena na novo proizvodnjo od določenega datuma, Komisija pa v skladu s tem predloži zakonodajni predlog.“

Or. en

(32019R2144)

Obrazložitev

V okviru tega zakonodajnega predloga ni bila izvedena ocena učinka, zato bi bilo treba ustrezno oceno izvesti v okviru pregleda Uredbe (EU) 2019/2144.

Predlog spremembe 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 9 – odstavek 5 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 9 Uredbe (EU) 2019/2144 se vstavi naslednji odstavek 5b:
	5b. Komisija do 31. decembra 2029 sprejme delegirani akt iz člena 15(2), točka (a), o ravni mejnih vrednosti emisij zaradi uporabe zavor za vozila kategorij M2, N2, M3 in N3 iz preglednice 8 Priloge I.

Or. en

(32019R2144)

Obrazložitev

Ti predlogi sprememb se nanašajo na mejne vrednosti emisij zaradi uporabe zavor za težka in lahka vozila. Ker cilj 90-odstotnega zmanjšanja emisij CO_2 omogoča, da motorna vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem in hibridna vozila ostanejo na voljo tudi po letu 2035, je treba predlagane mejne vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor spremeniti, da bi se upoštevale različne tehnologije pogonskega sistema in ne le priključna električna vozila. Poleg tega morajo prihodnje mejne vrednosti za težka vozila na podlagi analize stroškov in koristi zagotavljati ravnovesje med vplivi vožnje v mestnem in primestnem okolju ter hitrim povečevanjem deleža elektrificiranih voznih parkov, pri čemer morajo biti usklajene s pregledom Uredbe (EU) 2024/1257.

Predlog spremembe 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnautoglu (Sakis Arnaoutoglou), Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Predlog uredbe
Člen 3 – odstavek 1 a (novo)
Uredba (EU) 2019/2144
Člen 6 – odstavek 1 – točka g a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	v členu 6(1) Uredbe (EU) 2019/2144 se vstavi naslednja točka (ga):
	„(ga) sistem za prekinitev polnjenja v vozilu za električna vozila v skladu s tehničnimi specifikacijami, sprejetimi v skladu s členom 12.“

Or. en

(32019R2144)

Obrazložitev

Polnilna mesta so pogosto nameščena na oddaljenih ali odročnih območjih, kjer se lahko potniki znajdejo v situacijah, ko ni mogoče varno izstopiti iz vozila, da bi prekinili polnjenje. Standardiziran mehanizem v vozilu, ki vozniku omogoča, da kadar koli prekine polnjenje, odpravlja to varnostno vrzel. Tehnične specifikacije, vključno z zahtevami glede vmesnika in interoperabilnosti z obstoječimi standardi polnjenja, določi Komisija z delegiranim aktom v skladu s členom 12, pri čemer zagotovi uskladitev z ustreznimi standardi.

Predlog spremembe 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 3 – pododstavek 2 – točka 50 a (novo)

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 3 se doda naslednja točka 50a:
	(50a) ‚vozilo, ki deluje izključno na upravičena goriva‘ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo, ki skozi celotno življenjsko dobo deluje izključno na upravičena goriva;

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

Z uvedbo kategorije za vozila, ki delujejo izključno na upravičena goriva, se zagotovijo tehnološka nevtralnost in enaki konkurenčni pogoji kot za baterijska električna vozila.

Predlog spremembe 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 3 – pododstavek 2 – točka 50 c (novo)

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 3 se vstavi naslednja točka 50ca:
	(50c) ‚sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva‘ pomeni sistem, zasnovan tako, da vozilu, ki deluje izključno na upravičena goriva, preprečuje uporabo goriv, ki niso upravičena goriva;

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

V primeru uporabe vozila z neupravičenimi gorivi je potreben sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva. Sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva je zasnovan tako, da v zadnji fazi onemogoči uporabo vozila, če se vanj dovede fosilno gorivo, vendar šele potem, ko je bil voznik s prilagodljivim sistemom stopnjujočih se opozoril opozorjen na nastalo situacijo.

Predlog spremembe 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 3 – odstavek 2 – točka 50 b (novo)

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 3 se v odstavku 2 vstavi naslednja točka:
	(50b) ‚upravičena goriva' pomeni vsa goriva, opredeljena v Direktivi (EU) 2018/2001 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, ki izpolnjujejo merila trajnostnosti iz navedene direktive.

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

S tem pristopom se zagotovi pravna uskladitev v celotni zakonodaji EU.

Predlog spremembe 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek -1 (novo)

Uredba (EU) 2024/1257
Člen 3 – odstavek 2 – točka 50 c (novo)

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 3 se v odstavku 2 vstavi naslednja točka 50c:
	(50c) ‚monitor za dovajanje goriva' pomeni napravo, zasnovano za preverjanje, ali se vozilo, ki deluje izključno na upravičena goriva, oskrbuje izključno z upravičenimi gorivi;

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

Da bi lahko preverili, ali vozilo deluje izključno na upravičena goriva, je potreben monitor za dovajanje goriva, s katerim se dokaže, da se zadevno vozilo oskrbuje izključno z upravičenimi gorivi.

Predlog spremembe 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 4 – odstavek 5

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 4 se odstavek 5 nadomesti z naslednjim:
5. Proizvajalci ne zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozil z napravami za prirejanje ali strategijami za prirejanje.	"5. Proizvajalci ne zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozil z napravami za prirejanje ali strategijami za prirejanje. ***Kadar homologacijski organ v skladu s to uredbo ter izvedbenim aktom iz člena 14(3), točke (a) do (c), in (4), točki (s) in (u), vključno z ustrezno dokumentacijo, homologira napravo ali strategijo, se taka naprava ali strategija ne šteje za***

manipulativno napravo, manipulativno napravo ali strategijo iz člena 13(5) Uredbe (EU) 2018/858.“

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

Namen teh predlogov sprememb je uvesti petletni moratorij na uporabo standarda Euro 7 za težka vozila. Cilj je omogočiti proizvajalcem, da naložbe usmerijo v razogljičenje težkih tovornih in potniških vozil v skladu s podnebnimi cilji EU in cilji EU glede emisij CO_2, hkrati pa zagotoviti, da Komisija še naprej pripravlja potrebne izvedbene akte, da bi industriji zagotovila pravno varnost in ustrezno prehodno obdobje.

Predlog spremembe 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) št. 2024/1257
Člen 4 – odstavek 4 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 4 se vstavi naslednji odstavek 1a:
	"1a. Za težka vozila, in kjer je to ustrezno, za necestno mobilno mehanizacijo se zahteve iz tega odstavka uporabljajo kumulativno ter zagotavljajo skladnost z mejnimi vrednostmi emisij in neprekinjeno operativno razpoložljivost vozil in strojev v vseh običajnih in razumno predvidljivih pogojih delovanja po vsej Uniji. Proizvajalci oblikujejo, prilagajajo in spremljajo sisteme za uravnavanje emisij, ki temeljijo na reagentih, vključno s sistemi za selektivno katalitsko redukcijo, tako da ti sistemi ohranijo polno funkcionalnost v vseh primerih operativne uporabe, značilnih za transportno logistiko, gradbeništvo, rudarstvo, gozdarstvo, kmetijstvo, ravnanje z odpadki ter druge stalne ali pogoste industrijske in storitvene uporabe.
	Kadar pogoji, vključno s pogoji, ki

povzročijo kristalizacijo ali zmrzovanje reagenta, poslabšajo ali bi lahko poslabšali delovanje sistema, veljajo naslednje zahteve:

(a) sistemi za uravnavanje emisij se nemudoma spremenijo, prilagodijo ali podprejo z alternativnimi tehničnimi rešitvami, tudi z uporabo alternativnih reagentov;

(b) enakovredne emisijske vrednosti se dokažejo in vzdržujejo ves čas in pri vseh veljavnih preizkusnih in dejanskih pogojih delovanja;

(c) operativna razpoložljivost se ne sme zmanjšati bolj, kot je to potrebno za zagotavljanje skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij, ter

(d) skladnost z veljavnimi mejnimi vrednostmi emisij se ne sme odložiti, prekiniti ali zmanjšati pri nobenih pogojih delovanja, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.“

Or. en

Predlog spremembe 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 4 – odstavek 2

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 4 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:
Proizvajalci zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozila v skladu s to uredbo, vključno z izpolnjevanjem mejnih vrednosti emisij iz Priloge I pod pogoji iz Priloge III in ob upoštevanju vrednosti, navedenih v certifikatu o skladnosti ali homologacijski dokumentaciji za	**„**Proizvajalci zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozila v skladu s to uredbo, vključno z izpolnjevanjem mejnih vrednosti emisij iz Priloge I pod pogoji iz Priloge III***,*** in ***če je ustrezno,*** ob upoštevanju ***najvišjih*** vrednosti ***RDE***, navedenih v certifikatu o skladnosti ali

življenjsko dobo vozila, kakor je določeno v preglednici 1 Priloge IV. Ta vozila se označijo kot vozila „Euro 7“.	homologacijski dokumentaciji za življenjsko dobo vozila, kakor je določeno v preglednici 1 Priloge IV. Ta vozila se označijo kot vozila ‚Euro 7‘. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Predlog spremembe 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(-1) vstavi se naslednji člen 4a:
	„Člen 4a
	Posebne zahteve in določbe za vozila, ki delujejo izključno na upravičena goriva
	1. Vozila, homologirana kot vozila, ki delujejo izključno na upravičena goriva, morajo poleg zahtev iz te uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, izpolnjevati tudi zahteve iz tega člena. Specifične emisije CO_2 vozila, ki deluje izključno na upravičena goriva, znašajo 0 g CO_2/km. Ta vrednost se zabeleži v certifikatu o skladnosti, izdanem v skladu s členom 36 Uredbe

(EU) 2018/858, in se uporablja za namene Uredbe (EU) 2019/631. Merjenje specifičnih emisij CO_2 ni potrebno, merjenje porabe goriva v l/100 km pa je potrebno v postopku homologacije, pri preverjanju skladnosti proizvodnje ali pri preizkusih skladnosti v uporabi.

2. Vozilo, ki deluje izključno na upravičena goriva, mora biti opremljeno z monitorjem za dovajanje goriva in sistemom za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva. Taki sistemi so zasnovani, izdelani in nameščeni tako, da zagotavljajo zaščito pred nedovoljenimi posegi. Na nalivnem grlu je ustrezno označeno, da motor deluje izključno na upravičena goriva.

3. Med delovanjem vozila in pri vsakem polnjenju z gorivom monitor za dovajanje goriva lahko zazna, ali vozilo deluje izključno na upravičena goriva. Zlasti lahko s tehnično primerno metodo za spremljanje ali kombinacijo teh metod odkrije uporabo goriv ali mešanic goriv, ki se ne štejejo za upravičena goriva. Taka metoda lahko vključuje naslednje metode, ki temeljijo na naslednjih pristopih, ali katero koli drugo tehnično primerno metodo spremljanja:

(a) celovit sistem digitalne sledljivosti za upravičena goriva v celotni oskrbovalni verigi z gorivom, vključno z uporabo overjenih digitalnih zapisov in digitalnega mehanizma za vzpostavitev preverjene povezave med dogodkom točenja goriva, konkretnim vozilom in konkretnim točilnim mestom;

(b) zaznavanje uporabe neupravičenih goriv v vozilu z obdelavo obstoječih signalov in funkcij vozila, vključno s signali, ki jih ustvarjajo krmilne enote vozila in pripadajoči senzorski sistemi;

(c) identifikacijo sestave goriva v vozilu z molekularnim, spektroskopskim ali primerljivim analitskim zaznavanjem, ki omogoča neposredno preverjanje, ali se uporabljeno gorivo šteje za upravičeno

gorivo;

(d) zagotovitev dvosmerne komunikacije med vozilom in opremo za točenje goriva, vključno s preverjanjem pristnosti in celovitosti postopka točenja goriva, ter po potrebi tehnične ukrepe, ki omogočajo točenje upravičenih goriv in preprečujejo točenje neupravičenih goriv;

(e) sistem dodeljevanja na podlagi masne bilance, pri katerem se količine upravičenih goriv, danih na trg, dokažejo s preverljivimi evidencami in dodelijo za uporabo v posameznih vozilih v količinah, ki ustrezajo njihovi pripisani porabi, ter pristop uravnoteženja na podlagi digitalnih dokazil, pri katerem se poraba goriva, ki jo je mogoče pripisati vozilu, spremlja in uskladi z digitalnim dokazilom (vključno s certifikati ali enakovrednimi zapisi), ne da bi bilo treba vzpostaviti preverjeno povezavo med dogodkom točenja goriva in točilnim mestom. Kadar monitor za dovajanje goriva zazna, da vozilo, ki deluje izključno na upravičena goriva, ne uporablja izključno upravičenih goriv, se sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva aktivira samodejno.

4. Sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva opozori voznika, kadar vozilo, ki deluje izključno na upravičena goriva, ne uporablja upravičenih goriv, in po sprožitvi sistema stopnjujočih se opozoril prepreči nadaljnje delovanje vozila. To se lahko doseže zlasti tako, da se na koncu prepreči (ponovni) zagon vozila.

5. Z odstopanjem od odstavka 4 lahko sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva v izjemnih okoliščinah vozniku omogoči, da za omejeno razdaljo zaobide sistem, kadar je to potrebno, da se prepreči nesorazmerna omejitev mobilnosti, zlasti:

(a) v regijah Unije, kjer v območju 100 kilometrov ni razumno dostopne možnosti za dovajanje upravičenih goriv,

ali

(b) kadar se vozilo uporablja zunaj ozemlja Unije. Zaobidenje iz prvega pododstavka je omejeno na to, kar je nujno potrebno, ter ne sme omogočati, da bi vozilo trajno ali tudi po preseženi omejitvi razdalje delovalo brez upravičenih goriv.

6. Na zahtevo proizvajalca lahko homologacijski organ podeli EU-homologacijo za monitor za dovajanje goriva in/ali sistem za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva, če je bila dokazana skladnost s tem členom. Ta homologacija sama po sebi ne pomeni homologacije tipa vozil, ki delujejo izključno na upravičena goriva, in ne vpliva na dodatne zahteve, ki se uporabljajo za homologacijo vozil, ki delujejo izključno na upravičena goriva. Države članice Komisijo v 30 dneh od datuma izdaje uradno obvestijo o vseh odobritvah monitorja za dovajanje goriva in/ali sistema za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva, podeljenih v skladu s tem odstavkom. Uradno obvestilo vključuje nevtralen povzetek tehničnih specifikacij odobrenega monitorja za dovajanje goriva in/ali sistema za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne tehnične in postopkovne zahteve za homologacijo monitorjev za dovajanje goriva in/ali sistemov za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva.

7. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi enotne postopke in tehnične specifikacije za homologacijo vozil, ki delujejo izključno na upravičena goriva, glede zahtev iz tega člena, vključno z zahtevami v zvezi z zaščito pred nedovoljenimi posegi, preizkušanjem in uporabo odstopanja v skladu z odstavkom 5. To vključuje potrebne spremembe prilog I, II, IX in XIV k Izvedbeni uredbi Komisije

(EU) 2025/1706 in Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683.

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

Člen 4a določa pravno podlago za novo kategorijo vozil, tj. „vozila, ki delujejo izključno na upravičena goriva“. V odstavku 3 predlaganega člena je opredeljen sklop upravičenih metodologij spremljanja. Z odstavkom 4 in 5 se uvajajo koncepti, ki zagotavljajo skladnost na sorazmeren in uporabniku prijazen način. Odstavek 6 državam članicam omogoča, da odobrijo dodatne metodologije spremljanja, ki bodo morda razvite v prihodnosti. Odstavek 7 pooblašča Komisijo, da sprejme potrebne izvedbene in delegirane akte za operacionalizacijo koncepta vozil, ki delujejo izključno na upravičena goriva.

Predlog spremembe 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 7 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 7 se doda naslednji odstavek 1a:
	‘1a. Proizvajalci zagotovijo, da vsak sistem za naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki uporablja reagent, ohrani svojo funkcijo uravnavanja emisij v vseh okoljskih pogojih, zlasti pri nizkih temperaturah okolja.“

Or. en

(32024R1257)

Predlog spremembe 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek 1 – točka -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 7 – odstavek 1 a (novo)

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 7 se vstavi odstavek 1a:
	”1a. Za vozilo, ki deluje izključno na upravičena goriva, merjenje specifičnih emisij CO_2 ni potrebno, medtem ko je merjenje porabe goriva v l/100 km potrebno kot del postopka homologacije. V vlogi za EU-homologacijo glede na emisije proizvajalec navede, da motor vozila deluje izključno na upravičena goriva. Proizvajalec predloži tudi informacije o monitorju za dovajanje goriva in sistemu za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva ter o ukrepih, sprejetih za zaščito monitorja za dovajanje goriva in sistema za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva pred nedovoljenimi posegi in nedovoljenimi spremembami.“

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

Člen 7 določa obveznosti proizvajalcev v zvezi s homologacijo glede na emisije. Predlog spremembe je potrebna tehnična prilagoditev, da se vključijo vozila, ki delujejo izključno na upravičena goriva, ter tudi informacije v zvezi z monitorjem za dovajanje goriva in sistemom za zagotavljanje uporabe upravičenega goriva.

Predlog spremembe 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minčev (Nikola Minchev), Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Predlog uredbe
Člen 4 – odstavek -1 (novo)
Uredba (EU) 2024/1257
Člen 7 – odstavek 2 a (novo)

Veljavno besedilo	*Predlog spremembe*
	(-1) v členu 7 se vstavi naslednji

odstavek 2a:

2a. Proizvajalci homologacijskemu organu predložijo podpisano izjavo o skladnosti glede trajnosti in neobstoja neobičajno visokih stopenj okvar sistema za vbrizgavanje reagenta v dinamičnih pogojih, v katerih reagent, določen pri homologaciji, večkrat zamrzne in odmrzne. Ti sistemi izpolnjujejo zahteve glede življenjske dobe iz preglednice 1 Priloge IV.

Or. en

(32024R1257)

Obrazložitev

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.