



USVOJENI TEKSTOVI

P8_TA(2018)0370

Standardne vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila *I**

Amandmani koje je donio Europski parlament 3. listopada 2018. o Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Redovni zakonodavni postupak – preinaka)

¹ Predmet se vraća nadležnom odboru na međuinstitucijske pregovore u skladu s člankom 59. stavkom 4., četvrtim podstavkom (A8-0287/2018).

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) *U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije¹⁶ postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema njihovom potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje štete našem zdravlju. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio.*

Amandman 2

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3) *Promet je jedini veliki sektor Unije u kojem razina emisija stakleničkih plinova i dalje raste. Kako bi se ispunile obveze koje je Unija preuzela na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCC), održanoj u Parizu 2015., potrebno je ubrzati dekarbonizaciju cijelog prometnog sektora, a emisije stakleničkih plinova iz tog sektora moraju biti u stalnom padu prema nultoj razini emisija do sredine stoljeća. Također je potrebno hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje znatno štete našem zdravlju i okolišu. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio.*

Izmjena

(4.a) *Osmišljavanje strategija istraživanja, opskrbe, obrade i proizvodnje u razvoju konstrukcije lakih komponenti ključno je za napredak u pogledu prelaska na automobilski sektor s niskom razinom emisija ugljika. Sve više istraživanja odnosi se na sirovine od prirodnih vlakana i njihove sastavnice kao dio šire uloge za biogospodarstvo i proizvode koji su obnovljivi, mogu se reciklirati i održivi su, a koje ono može proizvesti. Taj razvoj događaja treba usmjeriti na razumijevanje ograničenja prirodnih resursa, dostupnosti zemljišta te stoga i potrebe za omogućavanjem održivih dugotrajnih*

rješenja.

Amandman 3

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4.b) Društveno prihvatljiv i pravedan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija do sredine stoljeća zahtijeva promjene u cijelom vrijednosnom lancu automobilske industrije, uzimajući u obzir potencijalne štetne učinke na građane i regije u svim državama članicama. Važno je uzeti u obzir društvene učinke prelaska i biti proaktivan u rješavanju učinka na radna mjesta. Stoga je iznimno važno da trenutačne mjere budu popraćene i ciljanim programima na razini Unije te na nacionalnim i regionalnim razinama za prekvalifikaciju radnika, usavršavanje vještina radnika i njihovu preraspodjelu, kao i inicijativama za obrazovanje i traženje posla u negativno pogođenim zajednicama i regijama u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima vlasti.

Amandman 4

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4.c) Uspješan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija zahtijeva zajednički politički okvir za vozila, infrastrukture, elektroenergetske mreže, održivu proizvodnju baterija, opskrbu baterijama i njihovo recikliranje, pri čemu se gospodarski poticaji i poticaji za zapošljavanje kombiniraju na razini Unije, kao i na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini te su poduprti snažnijim instrumentima financiranja Unije.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) ***U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. prihvaćeno je smanjenje emisija stakleničkih plinova od 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu Europske unije za trgovanje emisijama. Cestovni promet znatno doprinosi emisijama u tim sektorima, a emisije iz cestovnog prometa i dalje su znatno iznad razina iz 1990. Ako se emisije iz cestovnog prometa dodatno povećaju, neutralizirat će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.***

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Godine 2015. u evaluaciji uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 zaključeno je da su te uredbe relevantne, uglavnom su usklađene te su dovele do znatnih ušteda emisija, a isplativije su za postizanje utvrđenih ciljeva nego što se prvotno očekivalo. Njima je također ostvarena znatna dodana vrijednost za Uniju koja se u tom opsegu ne bi mogla ostvariti nacionalnim mjerama.

Izmjena

(6) ***Emisije iz cestovnog prometa i dalje su znatno iznad razina iz 1990., čime se neutraliziraju smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.***

Izmjena

(9) Godine 2015. u evaluaciji uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 zaključeno je da su te uredbe relevantne, uglavnom su usklađene te su dovele do znatnih ušteda emisija, a isplativije su za postizanje utvrđenih ciljeva nego što se prvotno očekivalo. Njima je također ostvarena znatna dodana vrijednost za Uniju koja se u tom opsegu ne bi mogla ostvariti nacionalnim mjerama. ***Međutim, tom se evaluacijom također zaključilo da su stvarne uštede CO₂ znatno manje od onih predloženih u okviru homologacijskog ispitivanja učinkovitosti i da se „razlikom u emisijama” između homologacijskih ispitivanja i stvarne učinkovitosti znatno umanjuje učinkovitost standardne vrijednosti emisija CO₂ kao i povjerenje potrošača u potencijalne uštede goriva novih vozila.***

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10.a) Kako bi se osigurala učinkovitost ove Uredbe, smanjenja emisija CO₂ trebala bi se ostvariti pod uvjetima koji se pojavljuju tijekom normalnog rada i uporabe vozila. Stoga je prikladno u ovu Uredbu uključiti strogu zabranu poremećajnih uređaja te nadležnim tijelima omogućiti sredstva za osiguravanje sukladnosti s tom zabranom.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12) **Važno je da se kod utvrđivanja** zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO₂ proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Uniji za čitave njihove nove vozne parkove osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila na teritoriju Unije.

(12) **Utvrđivanje** zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO₂ proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Uniji za čitave njihove nove vozne parkove osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila na teritoriju Unije.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12.a) Evaluacija Komisije o Direktivi 1999/94/EC Europskog parlamenta i Vijeća^{1a} iz 2016. godine pokazala je potrebu za daljnjim pojašnjenjem i pojednostavljenjem zakonodavstva, što bi moglo povećati njegovu relevantnost, učinkovitost, djelotvornost i koherentnost. Preporuka Komisije (EU) 2017/948^{1b} usmjerena je na poticanje usklađene primjene Direktive 1999/94/EZ. Unatoč

tome, bolje osmišljenim i dodatno usklađenim zahtjevima Unije za označivanje automobila koje potrošačima pruža usporedive, pouzdane i korisnicima prilagođene informacije o prednostima vozila s niskim emisijama, uključujući podatke o onečišćivačima zraka i operativnim troškovima, uz emisije CO₂ i potrošnju goriva, moglo bi se pridonijeti uporabi najučinkovitijih automobila u smislu potrošnje goriva i ekološke prihvatljivosti diljem Unije. Komisija bi stoga trebala preispitati Direktivu 1999/94/EZ najkasnije do 31. prosinca 2019. i pripremiti odgovarajući zakonodavni prijedlog. Nadalje, slično kao i za osobne automobile, sektor lakih gospodarskih vozila mogao bi također imati koristi od uvođenja takve oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO₂. Stoga bi Komisija trebala analizirati te mogućnosti i za taj sektor te po potrebi iznijeti odgovarajuće zakonodavne prijedloge.

^{1a} Direktiva 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o dostupnosti podataka za potrošače o ekonomičnosti potrošnje goriva i emisijama CO₂ u vezi s prodajom novih osobnih vozila (SL L 12, 18.1.2000., str. 16.).

^{1b} Preporuka Komisije (EU) 2017/948 od 31. svibnja 2017. o primjeni vrijednosti potrošnje goriva i emisija CO₂ homologiranih i izmjerenih prema Globalno usklađenom ispitnom postupku za laka vozila kad se potrošače informira na temelju Direktive 1999/94/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 142, 2.6.2017., str. 100.).

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) Razine smanjenja za vozne parkove novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila cijele Unije **stoga** bi **trebalo** utvrditi za 2025. i za 2030., uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obnavljanje voznog parka i potrebu da sektor cestovnog prometa doprinese klimatskim i energetske ciljevima za 2030. Taj postupni pristup također jasno i rano signalizira automobilskej industriji da ne odgađa uvođenje energetske učinkovite tehnologije i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Iako je Unija među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i u tom sektoru ima vodeću ulogu kad je riječ o tehnologiji, konkurencija je sve veća i svjetski se automobilskej sektor brzo mijenja uslijed novih inovacija u elektrificirane pogonske sklopove i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti. Kako bi zadržala konkurentnost na svjetskoj razini i pristup tržištima, Unija treba regulatorni okvir, uključujući poseban **poticaj** u pogledu vozila s nultim i niskim emisijama, kojim se stvara veliko domaće tržište i podupiru tehnološki razvoj i inovacije.

Izmjena

(13) Razine smanjenja za vozne parkove novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila cijele Unije **trebalo** bi utvrditi za 2025. i za 2030., uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obnavljanje voznog parka i potrebu da sektor cestovnog prometa doprinese klimatskim i energetske ciljevima **Unije** za 2030. **i razdoblje nakon toga**. Taj postupni pristup također jasno i rano signalizira automobilskej industriji da ne odgađa uvođenje energetske učinkovite tehnologije i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište. **Osim toga, kako bi se održao zamah u pogledu smanjenja emisija i nakon 2030., od 1. siječnja 2031. trebala bi se primjenjivati u najmanju ruku ista putanja smanjenja emisija, čime bi se omogućila kontinuirana dekarbonizacija sektora u skladu s obvezama iz Pariškog sporazuma.**

Izmjena

(14) Iako je Unija među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i u tom sektoru ima vodeću ulogu kad je riječ o tehnologiji, konkurencija je sve veća i svjetski se automobilskej sektor brzo mijenja uslijed novih inovacija u elektrificirane pogonske sklopove i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti. **Ako industrija u Uniji kasno počne s potrebnom energetskej tranzicijom u prometnom sektoru, prijeti joj gubitak vodeće uloge**. Kako bi zadržala konkurentnost na svjetskoj razini i pristup tržištima, Unija treba regulatorni okvir, uključujući poseban **politički mehanizam** u pogledu vozila s nultim i niskim

emisijama, kojim se stvara veliko domaće tržište i podupiru tehnološki razvoj i inovacije.

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14.a) Cilj potpuno bezuglične mobilnosti u Uniji bit će nemoguće dugoročno ostvariti bez tehnoloških inovacija i tehničkog napretka. U tom smislu i s obzirom na povećanu međunarodnu konkurentnost, Unija i njezine države članice moraju nastaviti ulagati napore u istraživanje i razvoj inicijativa kojima će se promicati moguće sinergije u sektoru, po uzoru na nedavno osnovani Europski savez za baterije, i trebaju podupirati javna i privatna ulaganja u istraživanje i inovacije u automobilskom sektoru Unije kako bi zadržale vodeći položaj Unije u tehnološkom području u tom sektoru i osigurale dugoročnu održivost, uspješnost i konkurentnost svoje industrijske baze na svjetskom tržištu.

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(15) Trebalo bi uvesti **namjenski poticajni** mehanizam kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Taj mehanizam olakšica trebalo bi osmisliti tako da se njime promiče veći udio vozila s nultim i niskim emisijama na tržištu Unije.

(15) Trebalo bi uvesti **politički** mehanizam kako bi se olakšao **i ubrzao** neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Taj mehanizam olakšica **i terećenja** trebalo bi osmisliti tako da se njime promiče veći udio vozila s nultim i niskim emisijama na tržištu Unije **i da se zajamči sigurnost ulaganja za pravodobno i odgovarajuće uvođenje potrebne infrastrukture za punjenje.**

Amandman 14

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(16) Utvrđivanje referentne vrijednosti za udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku EU-a te dobro osmišljen mehanizam za podešavanje specifične ciljne vrijednosti CO₂ proizvođača na temelju udjela vozila s nultim i niskim emisijama u njegovu voznom parku trebali bi omogućiti snažan i pouzdan poticaj za razvoj *i* stavljanje na tržište takvih vozila te istodobno i dalje omogućavati daljnja poboljšanja učinkovitosti standardnih motora s unutarnjim izgaranjem.

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(17) Pri određivanju *olakšica* za vozila s nultim i niskim emisijama primjereno je uzeti u obzir razliku u emisijama CO₂ među vozilima. Mehanizmom prilagodbe trebalo bi se osigurati da se proizvođaču koji premaši referentnu vrijednost dodijeli viša specifična ciljna vrijednost CO₂. Kako bi se osigurao uravnotežen pristup, granične bi vrijednosti trebalo utvrditi s obzirom na razinu prilagodbe koju taj mehanizam omogućuje. Tako će se djelovati poticajno, promičući pravodobno uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu te ostvarujući velike koristi za potrošače, konkurentnost i okoliš.

Izmjena

(16) Utvrđivanje *stroge* referentne vrijednosti za udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku EU-a te dobro osmišljen mehanizam za podešavanje specifične ciljne vrijednosti CO₂ proizvođača na temelju udjela vozila s nultim i niskim emisijama u njegovu voznom parku trebali bi omogućiti snažan i pouzdan poticaj za razvoj, stavljanje na tržište *i prodaju* takvih vozila te istodobno i dalje omogućavati daljnja poboljšanja učinkovitosti standardnih motora s unutarnjim izgaranjem.

Izmjena

(17) Pri određivanju *referentnih vrijednosti* za *udio* vozila s nultim i niskim emisijama primjereno je uzeti u obzir razliku u emisijama CO₂ među vozilima. Mehanizmom prilagodbe trebalo bi se osigurati da se proizvođaču koji premaši referentnu vrijednost dodijeli viša specifična ciljna vrijednost CO₂, *dok bi se proizvođač koji ne ostvari referentnu vrijednost trebao pridržavati strože ciljne vrijednosti* CO₂. Kako bi se osigurao uravnotežen pristup, granične bi vrijednosti trebalo utvrditi s obzirom na razinu prilagodbe koju taj mehanizam omogućuje. Tako će se djelovati poticajno, promičući pravodobno uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu te ostvarujući velike koristi za potrošače, konkurentnost i okoliš.

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(17.a) Potrebno je provesti pravodobna i dostatna ulaganja u proizvodnju i uvođenje vozila s nulnim i niskim emisijama te cjelokupnu potrebnu popratnu infrastrukturu, uključujući održivu proizvodnju baterija, opskrbu baterijama i njihovo recikliranje. Različiti instrumenti potpore na razini Unije i nacionalnoj razini trebaju učinkovito zajedno funkcionirati, uz mobiliziranje i poticanje znatnih javnih i privatnih ulaganja. Infrastrukturu za punjenje i opskrbu treba uvesti brzo kako bi se osiguralo povjerenje potrošača i poslovna sigurnost za proizvođače vozila. Stoga bi trebalo podržati proizvodnju baterija i baterijskih ćelija u Uniji, ako je moguće u blizini mjesta proizvodnje vozila.

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(23) Međutim, trebalo bi osigurati ravnotežu između poticaja eko-inovacijama i onim tehnologijama za koje je učinak smanjenja emisija dokazan službenim ispitnim postupkom. Shodno tomu, primjereno je zadržati ograničenje za uštede zbog eko-inovacija koje proizvođač može uzeti u obzir u svrhu ispunjenja cilja. Komisija bi trebala imati mogućnost preispitivanja tog ograničenja, posebno kako bi se uzeli u obzir učinci promjene u službenom ispitnom postupku. Primjereno je i pojasniti kako bi se uštede trebale računati u svrhu ispunjenja cilja.

(23) Međutim, trebalo bi osigurati ravnotežu između poticaja eko-inovacijama i onim tehnologijama za koje je učinak smanjenja emisija dokazan službenim ispitnim postupkom. Shodno tomu, primjereno je zadržati ograničenje za uštede zbog eko-inovacija koje proizvođač može uzeti u obzir u svrhu ispunjenja cilja. Komisija bi trebala imati mogućnost preispitivanja tog ograničenja ***i njegove prilagodbe na nižu razinu***, posebno kako bi se uzeli u obzir učinci promjene u službenom ispitnom postupku. Primjereno je i pojasniti kako bi se uštede trebale računati u svrhu ispunjenja cilja.

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 25.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(25.a) U slučajevima kada bi za teška laka gospodarska vozila kategorije N1, razreda III uključivanje električne baterije moglo povećati težinu vozila u mjeri da ono bude reklasificirano kao vozilo kategorije N2, takav bi tehnički problem trebalo riješiti.

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 37.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(37) Specifične emisije CO₂ iz novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u Uniji mjere se na usklađenoj osnovi prema metodologiji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 715/2007. Kako bi se maksimalno smanjilo administrativno opterećenje ovom Uredbom, ispunjavanje zahtjeva trebalo bi mjeriti upućivanjem na podatke o registraciji novih vozila i lakih gospodarskih vozila u Uniji koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Kako bi se osigurala dosljednost podataka koji se koriste u procjeni ispunjavanja zahtjeva, pravila za prikupljanje ovih podataka i izvješćivanje o njima trebalo bi **što je moguće bolje** uskladiti. Stoga bi trebalo jasno naznačiti odgovornost nadležnih tijela da dostave točne i potpune podatke te potrebu za učinkovitom suradnjom između tih tijela i Komisije kad je riječ o rješavanju pitanja povezanih s kvalitetom podataka.

(37) Specifične emisije CO₂ iz novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila u Uniji mjere se na usklađenoj osnovi prema metodologiji predviđenoj Uredbom (EZ) br. 715/2007. Kako bi se maksimalno smanjilo administrativno opterećenje ovom Uredbom, ispunjavanje zahtjeva trebalo bi mjeriti upućivanjem na podatke o registraciji novih vozila i lakih gospodarskih vozila u Uniji koje su države članice prikupile i dostavile Komisiji. Kako bi se osigurala dosljednost podataka koji se koriste u procjeni ispunjavanja zahtjeva, pravila za prikupljanje ovih podataka i izvješćivanje o njima trebalo bi uskladiti. Stoga bi trebalo jasno naznačiti odgovornost nadležnih tijela da dostave točne i potpune podatke te potrebu za učinkovitom suradnjom između tih tijela i Komisije kad je riječ o rješavanju pitanja povezanih s kvalitetom podataka.

Amandman 21

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 38.

Tekst koji je predložila Komisija

(38) Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO₂ prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije.

Izmjena

(38) Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO₂ prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije ***te bi ih trebalo upotrebljavati kao doprinos pravednom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Ti bi se iznosi trebali upotrebljavati i kao nadopuna ciljanim programima za prekvalifikaciju, unapređenje vještina i obrazovanje radnika pogođenih strukturnim promjenama u automobilskoj industriji, te za preraspodjelu radne snage i inicijative za traženje posla u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima, zajednicama i nadležnim tijelima vlasti u regijama pogođenima promjenama na tržištu rada.***

Amandman 22

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 41.**

Tekst koji je predložila Komisija

(41) Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO₂ u stvarnosti uvelike ovisi o reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)²³ i preporukom Europskog parlamenta, nakon njegove istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru²⁴, trebalo bi uspostaviti mehanizam za procjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva vozila utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka ***i, prema potrebi,*** razvije postupke

Izmjena

(41) Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO₂ u stvarnosti uvelike ovisi o reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)²³ i preporukom Europskog parlamenta, nakon njegove istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru²⁴, trebalo bi uspostaviti mehanizam za procjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva vozila utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. ***Najpouzdaniji način jamčenja stvarne reprezentativnosti homologacije tipa je uvođenje postupka ispitivanja***

za **utvrđivanje i prikupljanje** podataka potrebnih za provedbu tih procjena.

stvarnih emisija CO₂. Stoga bi Komisija delegiranim aktima i uz razmatranje prikladnosti upotrebe PEMS-a trebala razviti postupak ispitivanja stvarnih emisija CO₂ te ga uvesti najkasnije dvije godine nakon datuma primjene ove Uredbe. Međutim, dok to ispitivanje postane primjenjivo, usklađenost s ovom Uredbom treba osigurati korištenjem podataka iz mjerača potrošnje goriva koje dostavljaju proizvođači u kombinaciji s graničnom vrijednosti koja je uspostavljena za svakog proizvođača do 2021. godine kao postotna razlika koja se ne smije prekoračiti. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka **o potrošnji goriva i** razvije postupke **potrebne za dostavljanje takvih** podataka potrebnih za provedbu tih procjena. **Komisija bi trebala poduzeti odgovarajuće mjere u slučaju neusklađenosti proizvođača sa zahtjevima u pogledu stvarnih emisija CO₂ u skladu s ovom Uredbom.**

²³ Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO₂ iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

²⁴ Preporuka Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru (2016/2908(RSP)).

²³ Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO₂ iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

²⁴ Preporuka Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru (2016/2908(RSP)).

Amandman 23

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 41.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(41.a) Trenutačno ne postoji usklađeni način za procjenu emisija tijekom cijelog životnog ciklusa lakih gospodarskih vozila. Primjereno je da Komisija obavi takvu analizu do kraja 2026. kako bi se predstavila šira slika emisija ugljika iz

sektora lakih gospodarskih vozila. U tu svrhu Komisija bi s pomoću delegiranih akata trebala razraditi zajedničku metodologiju na razini Unije, prema kojoj će proizvođači od 2025. usklađeno objavljivati podatke o emisijama CO₂ tijekom životnog ciklusa za sve vrste goriva i pogonske sklopove vozila koje stavljaju na tržište. Ta bi metodologija trebala biti i u skladu s relevantnim ISO normama te uzeti u obzir potencijal globalnog zatopljenja u vezi s emisijama od naftnog izvora do spremnika, od spremnika do automobilskog upravljača i emisijama povezanim s proizvodnjom i krajem životnog ciklusa. Analiza Komisije trebala bi se temeljiti na podacima koje dostavljaju proizvođači kao i svim ostalim dostupnim relevantnim podacima.

Amandman 80

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 42.

Tekst koji je predložila Komisija

(42) *Predviđeno je da se 2024. preispita napredak ostvaren u skladu s [Uredbom o raspodjeli tereta i Direktivom o sustavu za trgovanje emisijama]. Stoga je prikladno procijeniti učinkovitost ove Uredbe te iste godine kako bi se omogućila usklađena i dosljedna procjena mjera provedenih u skladu sa svim tim instrumentima.*

Izmjena

(42) *Prikladno je procijeniti učinkovitost ove Uredbe 2023. godine kako bi se omogućila pravovremena, transparentna, usklađena i dosljedna procjena njezine provedbe i napretka ostvarenog u ostvarivanju postavljenih ciljeva u okviru utvrđenog vremenskog rasporeda, također i u odnosu na napredak postignut u vezi s Uredbom o raspodjeli tereta i Direktivom o sustavu za trgovanje emisijama.*

Amandman 24

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 46.

Tekst koji je predložila Komisija

(46) *Radi mijenjanja ili dopunjavanja*

Izmjena

(46) *Radi mijenjanja ili dopunjavanja*

manje bitnih elemenata odredaba ove Uredbe ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u vezi s izmjenama priloga II. i III. u pogledu zahtjeva za podatke i parametara podataka, dopunom pravila o tumačenju kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija, o sadržaju zahtjeva za izuzeće i o sadržaju i procjeni programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂, prilagodbom vrijednosti M0 i TM0 iz članka 13., ograničenja od 7 g CO₂/km iz članka 11., te prilagodbom formula iz Priloga I. kako je navedeno u članku 14. stavku 3. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenim u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi primiti sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te bi njihovi stručnjaci trebali sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Amandman 25

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ovom Uredbom utvrđuju se

manje bitnih elemenata odredaba ove Uredbe ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u vezi s izmjenama priloga II. i III. u pogledu zahtjeva za podatke i parametara podataka, ***uspostavom zahtjeva za osiguravanje sukladnosti sa zabranom poremećajnih uređaja i s potrebnim sadržajem proširenog paketa dokumentacije iz članka 4. točke 3.c, uspostavom pravila i postupaka za izvještavanje o emisijama tijekom životnog ciklusa iz članka 7. stavka 8.a,*** dopunom pravila o tumačenju kriterija za ispunjavanje uvjeta za odobravanje izuzeća od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija, o sadržaju zahtjeva za izuzeće i o sadržaju i procjeni programa za smanjivanje specifičnih emisija CO₂, prilagodbom vrijednosti M0 i TM0 iz članka 13., ograničenja od 7 g CO₂/km iz članka 11., ***izradom postupka ispitivanja stvarnih emisija CO₂*** te prilagodbom formula iz Priloga I. kako je navedeno u članku 14. stavku 3. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenim u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi primiti sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te bi njihovi stručnjaci trebali sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Izmjena

1. Ovom Uredbom utvrđuju se

zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila radi **osiguravanja pravilnog funkcioniranja** unutarnjeg tržišta .

zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila radi **postizanja klimatskih ciljeva Unije i u cilju poštovanja njezinih klimatskih obveza na međunarodnoj razini, na način koji je u skladu s pravilnim funkcioniranjem** unutarnjeg tržišta.

Amandman 26

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Od 1. siječnja 2025. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a:

(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **15 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela A Priloga I.;

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **15 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I.

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 4. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Od 1. siječnja 2025. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a:

(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **20 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1. dijela A Priloga I.;

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **20 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I.

Od 1. siječnja 2025. referentna vrijednost, koja je jednaka 20 %-tnom tržišnom udjelu od prodaje novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila 2025. godine, primjenjuje se na udio vozila bez emisija i s niskom razinom emisija, a utvrđuje se u skladu s točkom 6.3. dijela A Priloga I. i točkom 6.3. dijela

B. Priloga I.

Amandmani 81 i 95

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Od 1. siječnja 2030. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti:

(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **30%** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela A Priloga I.;

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **30 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela B Priloga I.

Izmjena

5. Od 1. siječnja 2030. primjenjuju se sljedeće ciljne vrijednosti:

(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **40 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela A Priloga I.;

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **40 %** prosjeka ciljnih vrijednosti specifičnih emisija u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.2. dijela B Priloga I.

Amandman 96

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 5. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Od 1. siječnja 2030. referentna vrijednost, koja je jednaka 35 %-tnom tržišnom udjelu od prodaje novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila 2030. godine, primjenjuje se na udio vozila bez emisija i s niskom razinom emisija, a utvrđuje se u skladu s točkom 6.3. dijela A Priloga I. i točkom 6.3. dijela B. Priloga I.

Amandman 30

Prijedlog uredbe

Članak 2. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) vozila kategorije N₁ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i na vozila kategorije N₁ na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”).

Izmjena

(b) vozila kategorije N₁ kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i na vozila kategorije N₁ na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”). ***U skladu s ciljevima iz ove Uredbe Komisija je ovlaštena po potrebi ažurirati referentnu graničnu vrijednost mase (2 610 kg) za laka gospodarska vozila koja upotrebljavaju zamjenska goriva kojima je potrebna dodatna težina zbog pogonskih sklopova i sustava pohrane energije (npr. baterija) koji su teži nego u konvencionalnih vozila.***

Amandman 31

Prijedlog uredbe

Članak 2. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4.a Ova se Uredba primjenjuje na vozila na alternativna goriva s maksimalnom dopuštenom masom većom od 3 500 kg, ali koja ne prelazi 4 250 kg, pod uvjetom da je masa koja prekoračuje 3 500 kg isključivo posljedica prekomjerne mase pogonskog sustava u usporedbi s pogonskim sustavom vozila istih dimenzija koje je opremljeno konvencionalnim motorom s unutarnjim izgaranjem s vanjskim izvorom paljenja ili kompresijskim paljenjem.

Amandman 32

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka na (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(na) „poremećajni uređaj” („defeat device”) znači dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije bilo kojeg sustava ili dijela sustava koji povećava emisije CO₂ u uvjetima za koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila;

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a Proizvođač oprema vozila tako da su sustavi i sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju osobnim automobilima ili lakim gospodarskim vozilima proizvođača ispunjavanje ciljnih vrijednosti specifičnih emisija i drugih zahtjeva u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

Amandman 34

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 3.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.b Zabranjeno je upotrebljavati poremećajne uređaje. Zabrana se ne primjenjuje kad:

(a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;

(b) uređaj nakon pokretanja motora više ne djeluje; ili

(c) su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja iz članka 1.

Amandman 35

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 3.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.c *Proizvođač dostavlja proširen paket dokumentacije kako bi homologacijska tijela mogla ocijeniti sukladnost sa stavkom 3. točkama (a) i (b) ovog članka. Komisija je ovlaštena donijeti delegirani akt u skladu s člankom 16. kojim se ova Uredba dopunjuje sa zahtjevima za osiguravanje sukladnosti sa zabranom poremećajnih uređaja i s potrebnim sadržajem proširenog paketa dokumentacije.*

Amandman 36

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Za svaku kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svaki novi osobni automobil i svako novo lako gospodarsko vozilo registrirano na svojem državnom području u skladu s dijelom A priloga II. i III. Ti su podaci dostupni proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili predstavnicima u svakoj državi članici. Države članice **ulažu napore** da tijela nadležna za izvješćivanje rade na transparentan način. Svaka država članica osigurava da specifične emisije CO₂ osobnih automobila za koje nije provedena homologacija u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 budu izmjerene i upisane u certifikat o sukladnosti.

1. Za svaku kalendarsku godinu svaka država članica bilježi podatke za svaki novi osobni automobil i svako novo lako gospodarsko vozilo registrirano na svojem državnom području u skladu s dijelom A priloga II. i III. Ti su podaci dostupni proizvođačima i njihovim ovlaštenim uvoznicima ili predstavnicima u svakoj državi članici. Države članice **jamče** da tijela nadležna za izvješćivanje rade na transparentan način. Svaka država članica osigurava da specifične emisije CO₂ osobnih automobila za koje nije provedena homologacija u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 budu izmjerene i upisane u certifikat o sukladnosti.

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Registar je javno dostupan.

Izmjena

Registar je javno dostupan, **uključujući u digitalnom obliku.**

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 5. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

U roku od tri mjeseca nakon što su obaviješteni o privremenom izračunu iz stavka 4. proizvođači **moгу obavijestiti** Komisiju o eventualnim pogreškama u podacima tako da navedu državu članicu kod koje je po njihovu mišljenju došlo do pogreške.

Izmjena

U roku od tri mjeseca nakon što su obaviješteni o privremenom izračunu iz stavka 4. proizvođači **obavještavaju** Komisiju o eventualnim pogreškama u podacima tako da navedu državu članicu kod koje je po njihovu mišljenju došlo do pogreške.

Amandman 39

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 8. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija **može donijeti** detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o takvim odstupanjima i za njihovo uzimanje u obzir u izračunima prosječnih specifičnih emisija. Ti se postupci donose provedbenim aktima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.

Izmjena

Komisija **donosi** detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o takvim odstupanjima i za njihovo uzimanje u obzir u izračunima prosječnih specifičnih emisija. Ti se postupci donose provedbenim aktima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.

Amandman 40

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 8.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

8.a Na temelju metodologije usklađene

na razini EU-a, proizvođači od 1. siječnja 2025. izvješćuju Komisiju o emisijama CO₂ tijekom životnog ciklusa svih novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila koje stavljaju na tržište od tog datuma. U tu svrhu Komisija najkasnije do 31. prosinca 2022. donosi delegirane akte u skladu s člankom 16. kako bi se ova Uredba dopunila specificiranjem detaljnih pravila o postupcima za izvještavanje o emisijama CO₂ tijekom životnog ciklusa svih vrsta goriva i pogonskih sklopova vozila registriranih na tržištu Unije.

Najkasnije do 31. prosinca 2026. Komisija dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću, uz analizu svih emisija tijekom životnog ciklusa novih lakih vozila u Uniji, uključujući analizu opcija za moguće regulatorne mjere, kako bi se budući politički naponi u većoj mjeri usmjerili na smanjenje emisija u tom sektoru. Analiza se objavljuje.

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.

Izmjena

4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije. ***Ti se iznosi koriste za nadopunjavanje mjera Unije i nacionalnih mjera donesenih u bliskoj suradnji sa socijalnim partnerima za promicanje osposobljavanja i preraspodjelu radnika u automobilskom sektoru u svim pogodnim državama članicama, posebno u regijama i zajednicama koje su najviše pogođene prelaskom, kako bi se pridonijelo pravednom prelasku na mobilnost s nultom razinom emisija.***

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Ako Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da pritom uzme u obzir sva obilježja tržišta za vrstu proizvedenog lakoga gospodarskoga vozila, Komisija proizvođaču odobrava izuzeće. Zahtjev se podnosi najkasnije do 31. listopada prve godine u kojoj se izuzeće primjenjuje.

Amandman 43

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Takve se tehnologije uzimaju u obzir samo ako metodologija koja se koristi za njihovu procjenu može proizvesti provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate.

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 1. – podstavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Ako Komisija smatra da proizvođač ispunjava uvjete za izuzeće za koje je podnio zahtjev prema članku 1. i utvrdi da je ciljna vrijednost specifičnih emisija koju je proizvođač predložio u skladu s njegovim potencijalom za smanjivanje, uključujući gospodarski i tehnološki potencijal za smanjivanje njegovih specifičnih emisija CO₂, s tim da pritom uzme u obzir sva obilježja tržišta za vrstu ***osobnog automobila ili*** proizvedenog lakoga gospodarskoga vozila, Komisija proizvođaču odobrava izuzeće. Zahtjev se podnosi najkasnije do 31. listopada prve godine u kojoj se izuzeće primjenjuje.

Izmjena

Takve se tehnologije uzimaju u obzir samo ako metodologija koja se koristi za njihovu procjenu može proizvesti provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate ***i samo dok se vrijednosti izmjerene Globalno usklađenim ispitnim postupkom za laka vozila (WLTP) ne dopune ili zamijene drugim podacima koji bolje predstavljaju stvarne emisije.***

Izmjena

U roku od 12 mjeseci od odobrenja inovativne tehnologije ili paketa inovativnih tehnologija dobavljač ili proizvođač te odobrene inovativne tehnologije odnosno paketa pruža dokaze

koji se temelje na rezultatima ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje provedenih na serijskim vozilima kako bi se potvrdio doprinos te tehnologije ili tog paketa.

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 1. – podstavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija može prilagoditi to ograničenje s učinkom od 2025. Te se prilagodbe provode delegiranim aktima u skladu s člankom 16.

Izmjena

Komisija može prilagoditi to ograničenje **na nižu razinu** s učinkom od 2025. Te se prilagodbe provode delegiranim aktima u skladu s člankom 16.

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 2. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO₂/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Unije. S učinkom od 1. siječnja 2025. taj se kriterij ne primjenjuje u odnosu na poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

Izmjena

(d) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO₂/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Unije. S učinkom od 1. siječnja 2025. taj se kriterij ne primjenjuje u odnosu na poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava **i sustava grijanja.**

Amandman 47

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. **Ona osigurava**

Izmjena

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151.

da se javnost obavještuje o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.

Amandman 48

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a *Kako bi se osigurala reprezentativnost iz stavka 1., od 1. siječnja 2023. sukladnost s ovom Uredbom mjeri se s pomoću postupka ispitivanja stvarnih emisija CO₂. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 16., najkasnije dvije godine nakon datuma primjene ove Uredbe, kako bi se ova Uredba dopunila razvojem postupka ispitivanja stvarnih emisija CO₂, uz korištenje prenosivih sustava za mjerenje emisija (PEMS).*

Amandman 49

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.b *Do primjene postupka ispitivanja stvarnih emisija CO₂ usklađenost s ovom Uredbom mjeri se na temelju podataka iz mjerača potrošnje goriva i podložno graničnoj vrijednosti koja se postavlja za svakog proizvođača za 2021. godinu kao postotna razlika koja se ne smije prekoračiti, a koja se odnosi na razliku između tih podataka i proizvođačevih specifičnih emisija CO₂ koje se mjere u svrhu homologacijskih certifikacijskih postupaka s početkom od 2021., u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007.*

Amandman 50

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.c *Ako proizvođačeve specifične emisije CO₂ prekoračuju ograničenje iz stavka 1.b, ciljna vrijednost specifičnih emisija za tog proizvođača, koja se koristi u svrhu usklađenosti s ovom Uredbom, prilagođava se utvrđenom prekoračenju.*

Amandman 51

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.a *Komisija osigurava da se javnost obavješćuje o promjenama stvarne reprezentativnosti tijekom vremena iz stavka 1.*

Amandman 52

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.b *Ako ne postoje odgovarajući standardi točnosti u pogledu opreme za mjerenje potrošnje goriva u vozilu, Komisija nalaže da se postigne suglasnost o tehničkim standardima i da se ti standardi uvedu u pravo Unije najkasnije do 1. siječnja 2020.*

Amandman 53

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Komisija *može* provedbenim aktima *donijeti mjere iz ovog članka* u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.

3. Komisija provedbenim aktima *donosi detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje podataka izmjerenih mjeračima potrošnje goriva. Ti se provedbeni akti donose* u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15 stavka

Amandman 82**Prijedlog uredbe****Članak 14. – stavak 1.***Tekst koji je predložila Komisija*

1. Komisija **2024.** podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, kojemu će se, prema potrebi, priložiti prijedlog za izmjenu Uredbe. U **izvješću** će se, među ostalim, **razmotriti** stvarna reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama **te** uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁹.

²⁹Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

Amandman 54**Prijedlog uredbe****Članak 14. – stavak 2.***Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija uzima u obzir procjene

Izmjena

1. Komisija **2023.** podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, kojemu će se, prema potrebi, priložiti prijedlog za izmjenu **ove** Uredbe. U **tom se izvješću**, među ostalim, **razmatra** stvarna reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama, **posebno u pogledu lakih gospodarskih vozila**, uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁹ **te učinak ove Uredbe na potrošače, osobito na one s niskim i srednje visokim prihodima. U izvješću se također razmatraju mogućnosti poticanja uvođenja naprednih goriva s niskim udjelom ugljika, uključujući biopljin i sintetička goriva proizvedena iz obnovljivih izvora energije.**

²⁹Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

Izmjena

2. Komisija uzima u obzir procjene

provedene u skladu s člankom 12. i može, prema potrebi, preispitati postupke za mjerenje emisija CO₂ utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007. Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnih emisija CO₂ automobila i lakih gospodarskih vozila.

provedene u skladu s člankom 12. i može, prema potrebi, preispitati postupke za mjerenje emisija CO₂ utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007. Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnih emisija CO₂ automobila i lakih gospodarskih vozila, ***uključujući upotrebu prijenosnih sustava za mjerenje emisija i daljinske detekcije.***

Amandman 55

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a Komisija do 31. prosinca 2019. mora revidirati Direktivu 1999/94/EZ i po potrebi dostaviti odgovarajući zakonodavni prijedlog kako bi potrošači na raspolaganju imali točne, pouzdane i usporedive podatke o potrošnji goriva, emisijama CO₂ i emisijama onečišćujućih tvari novih osobnih automobila na tržištu.

U kontekstu revizije iz prvog podstavka Komisija procjenjuje i opcije za uvođenje oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO₂ za nova laka gospodarska vozila i po potrebi podnosi odgovarajući zakonodavni prijedlog u tu svrhu.

Amandman 56

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 3.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3b. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću po potrebi podnosi zakonodavni prijedlog o uvođenju dodatnih ciljeva smanjenja emisija za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila od 1. siječnja 2031. kako bi se u razdoblju do 2030. održala barem postignuta

putanja za smanjenje emisija.

Amandman 57

Prijedlog uredbe

Članak 16. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 7. stavka 7. drugog podstavka, članka 10. stavka 8. članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 2. i članka 14. stavka 3. drugog podstavka dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

Izmjena

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. **stavka 3.c, članka 7.** stavka 7. drugog podstavka, članka 7. stavka 8.a, članka 10. **stavka 8., članka 11.** stavka 1. četvrtog podstavka, članka 12. **stavka 1.a, članka 13.** stavka 2. i članka 14. stavka 3. drugog podstavka dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

Amandman 58

Prijedlog uredbe

Članak 16. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 7. stavka 7. drugog podstavka, članka 10. stavka 8. članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 2. i članka 14. stavka 3. drugog podstavka. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

Izmjena

2. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. **stavka 3.c, članka 7.** stavka 7. drugog podstavka, članka 7. **stavka 8.a, članka 10.** stavka 8. članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, **članka 12. stavka 1.a,** članka 13. stavka 2. i članka 14. stavka 3. drugog podstavka. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

Amandman 59

Prijedlog uredbe

Članak 16. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Delegirani akt donesen na temelju članka 7. stavka 7. drugog podstavka, članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, članka 13. stavka 2. i članka 14. stavka 3. drugog podstavka stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Amandman 60

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 1.

Uredba (EZ) br. 715/2007

Članak 11.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Komisija donosi **provedbene** akte u skladu s člankom **15.** kako bi odredila postupke za provjeru sukladnosti u uporabi lakih vozila s obzirom na vrijednosti CO₂ i potrošnje goriva iz certifikata.

Amandman 61

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 1.a (novi)

Uredba (EZ) br. 715/2007

Članak 14.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Delegirani akt donesen na temelju članka **4. stavka 3.c, članka 7.** stavka 7. drugog podstavka, članka **7. stavka 8.a, članka 10.** stavka 8., članka 11. stavka 1. četvrtog podstavka, **članka 12. stavka 1.a,** članka 13. stavka 2. i članka 14. stavka 3. drugog podstavka stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Izmjena

2. Komisija donosi **delegirane** akte u skladu s člankom **14.a** kako bi odredila postupke za provjeru sukladnosti u uporabi lakih vozila s obzirom na vrijednosti CO₂ i potrošnje goriva iz certifikata.

Izmjena

Umeće se sljedeći članak:

„Članak 14.a

Izvršavanje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih

akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 11.a stavka 2. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina od ... [datum stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 11.a stavka 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

*4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.**

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 11.a stavka 2. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

** SL L 123, 12.5.2016., str. 1. "*

Amandman 62

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio A – točka 6.3. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Za potrebe izračuna ove formule ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2021. kako je određena u točki 4. ispravlja se kako bi se uzela u obzir razlika između izmjerenih emisija CO₂ na temelju WLTP-a i prijavljenih emisija CO₂ na temelju WLTP-a.

Komisija za nove sudionike na tržištu ima ovlast donositi delegirane akte u skladu s člankom 16. kako bi se ova Uredba izmijenila izradom formule za izračun odgovarajuće ciljne vrijednosti specifičnih emisija za 2021. za svakog proizvođača.

Amandman 63

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio A – točka 6.3. – stavak 3. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

faktor ZLEV iznosi $(1 + y - x)$, osim ako je zbroj ***manji od 1,0 ili*** veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao ***1,0 ili 1,05, ovisno o slučaju***

Za razdoblje od 2025. do 2029. faktor ZLEV iznosi $(1 + y - x)$, osim ako je zbroj veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao ***1,05; ako je zbroj između 1,0 i 0,98, faktor ZLEV će biti određen kao 1,0; ako je taj zbroj manji od 0,95, faktor ZLEV će biti određen kao 0,95;***

od 2030. nadalje, faktor ZLEV iznosi $(1 + y + x)$, osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 0,95, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 1,05 ili 0,95, ovisno o slučaju.

Amandman 98

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio A – točka 6.3. – stavak 4. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

x iznosi **15 %** u razdoblju od 2025. do 2029. i **30 %** u razdoblju od 2030. nadalje.

Izmjena

x iznosi **20 %** u razdoblju od 2025. do 2029. i **35 %** u razdoblju od 2030. nadalje.

Amandman 65

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – točka 6.3.1 – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Za potrebe izračuna ove formule ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2021. kako je određena u točki 4. ispravlja se kako bi se uzela u obzir razlika između izmjerenih emisija CO₂ na temelju WLTP-a i prijavljenih emisija CO₂ na temelju WLTP-a.

Komisija za nove sudionike na tržištu ima ovlast donositi delegirane akte u skladu s člankom 16. kako bi se ova Uredba izmijenila izradom formule za izračun odgovarajuće ciljne vrijednosti specifičnih emisija za 2021. za svakog proizvođača.

Amandman 66

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – točka 6.3.1. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

faktor ZLEV iznosi $(1 + y - x)$, osim ako je zbroj **manji od 1,0 ili** veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao **1,0 ili 1,05, ovisno o slučaju**

Izmjena

faktor ZLEV iznosi $(1 + y - x)$, osim ako je zbroj veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao **1,05; ako je taj zbroj između 1,0 i 0,98, faktor ZLEV će biti određen kao 1,0; ako je taj zbroj manji od 0,95, faktor ZLEV će biti određen kao 0,95.**

Amandman 67

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – točka 6.3.1. – stavak 4. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

x 15 %

x 20 %

Amandman 68

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – točka 6.3.2. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Za potrebe izračuna ove formule ciljna vrijednost specifičnih emisija za 2021. kako je određena u točki 4. ispravlja se kako bi se uzela u obzir razlika između izmjerenih emisija CO₂ na temelju WLTP-a i prijavljenih emisija CO₂ na temelju WLTP-a.

Komisija za nove sudionike na tržištu ima ovlast donositi delegirane akte u skladu s člankom 16. kako bi se ova Uredba izmijenila izradom formule za izračun odgovarajuće ciljne vrijednosti specifičnih emisija za 2021. za svakog proizvođača.

Amandman 69

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – točka 6.3.2. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

faktor ZLEV iznosi $(1 + y - x)$, osim ako je zbroj manji od 1,0 ili veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 1,0 ili 1,05, ovisno o slučaju

faktor ZLEV iznosi $(1 + y - x)$, osim ako je zbroj manji od 0,95 ili veći od 1,05, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 0,95 ili 1,05, ovisno o slučaju

Amandman 99

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – točka 6.3.2. – stavak 4. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

x **30%**

Izmjena

x **35%**