



---

*Dokument s plenarne sjednice*

---

**A8-0354/2018**

25.10.2018

**\*\*\*I**  
**IZVJEŠĆE**

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

Izvjestitelj: Bas Eickhout

### ***Oznake postupaka***

- \* Postupak savjetovanja
- \*\*\* Postupak suglasnosti
- \*\*\*I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- \*\*\*II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- \*\*\*III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

### ***Izmjene nacrta akta***

#### **Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca**

Brisanja su označena *podebljanim kurzivom* u lijevom stupcu. Izmjene su označene *podebljanim kurzivom* u obama stupcima. Novi tekst označen je *podebljanim kurzivom* u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrta akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje amandmana sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi.

#### **Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta**

Novi dijelovi teksta označuju se *podebljanim kurzivom*. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom ■ ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi *podebljanim kurzivom*.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

## SADRŽAJ

	<b>Stranica</b>
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA .....	5
OBRAZLOŽENJE .....	42
MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM .....	44
POSTUPAK U NADLEŽNOM ODBORU .....	67
KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU .....	68



## NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

**o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))**

**(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)**

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2018)0284),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 192. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C8-0197/2018),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
  - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 17. listopada 2018.<sup>1</sup>,
  - nakon savjetovanja s Odborom regija,
  - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
  - uzimajući u obzir izvješće Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane i mišljenje Odbora za promet i turizam (A8-0354/2018),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
  2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
  3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

### **Amandman 1**

#### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(1) *U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisija postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih*

(1) *Kako bi Unija ispunila obveze koje je preuzela na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o*

---

<sup>1</sup> Još nije objavljeno u Službenom listu.

**plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema nestanku. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćujućih tvari u zrak** iz prometa koje štete našem zdravlju.

**klimatskim promjenama („UNFCC”), potrebno je ubrzati dekarbonizaciju prometnog sektora, a emisije stakleničkih plinova u prometu moraju do 2050. biti u stalnom padu prema nestanku. Također je potrebno hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka iz prometa koje štete našem zdravlju i uzrokuju preranu smrt više od 400 000 europskih građana godišnje te koje zagađuju okoliš. To zahtijeva daljnje smanjenje emisija iz konvencionalnih motora s unutaršnjim izgaranjem nakon 2020. te uvođenje teških vozila s nulnim i niskim emisijama, koje će trebati razviti, proizvesti i staviti na tržište radi postizanja znatnog udjela na tržištu Unije do 2030.**

## Amandman 2

### Prijedlog uredbe

#### Uvodna izjava 1.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(1a) Uvođenje teških vozila s nulnim emisijama trebalo bi doprinijeti rješavanju ozbiljnih problema gradske mobilnosti. Proizvođači bi takva vozila trebali promicati jer su ključna za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz cestovnog prometa, no to je također bitno za učinkovito smanjenje onečišćivača zraka i prekomjernih razina buke u gradovima i gradskim područjima.**

## Amandman 3

### Prijedlog uredbe

#### Uvodna izjava 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(2) Nakon strategije za mobilnost s niskom razinom emisija Komisija je u svibnju<sup>19</sup> i studenome 2017.<sup>20</sup> donijela dva paketa za mobilnost. U tim se paketima utvrđuje pozitivni program za ostvarivanje

(2) Nakon strategije za mobilnost s niskom razinom emisija Komisija je u svibnju<sup>19</sup> i studenome 2017.<sup>20</sup> donijela dva paketa za mobilnost. U tim se paketima utvrđuje pozitivni program za ostvarivanje

strategije za mobilnost s niskom razinom emisija te osiguravanje neometanog prelaska na **čistu**, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve.

---

<sup>19</sup> Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve, COM(2017) 283 final

<sup>20</sup> Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija – Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike, COM(2017)675 final

#### Amandman 4

##### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim se ostvaruje nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.<sup>21</sup> i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskorištava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići **čišći sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. To zahtijeva potpunu predanost Unije, država članica i dionika, a osobito jačanje** napora za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> i onečišćenja zraka.

---

<sup>21</sup> Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju – preispitivanje strategije za industrijsku politiku EU-a –

strategije za mobilnost s niskom razinom emisija te osiguravanje neometanog prelaska na konkurentnu i povezanu mobilnost **s nultim emisijama** za sve.

---

<sup>19</sup> Europa u pokretu: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve, COM(2017)0283 final

<sup>20</sup> Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija – Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike, COM(2017)0675 final

*Izmjena*

(3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim se ostvaruje nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.<sup>21</sup> i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskorištava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići **sektor koji bilježi stalan pad emisija prema njihovoj nestanku do sredine stoljeća i koji je potpuno usklađen s Pariškim sporazumom. Da bi se pronašla ravnoteža između jačanja** napora za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> i onečišćenja zraka, **poticanja inovacija u automobilske industriji te povećanja konkurentnosti Unije, potrebna je potpuna predanost Unije, država članica i dionika.**

---

<sup>21</sup> Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju – preispitivanje strategije za industrijsku politiku EU-a –

**Amandman 5****Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 4.***Tekst koji je predložila Komisija*

(4) Ovom se Uredbom, zajedno s **emisijskim normama CO<sub>2</sub> za osobne automobile i laka gospodarska vozila**<sup>22</sup>, utvrđuje jasan put za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u sektoru cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanji razina domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje **40 %** u odnosu na 1990., **podržanom u zaključcima sastanka Europskog vijeća održanog 23. i 24. listopada 2014. te odobrenom kao planiranom nacionalno utvrđenom doprinosu Unije u okviru Pariškog sporazuma na sastanku Vijeća za okoliš 6. ožujka 2015.**

---

<sup>22</sup> Uredba (EU) br. .../... Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007, (SL L, ..., ..., str. ).

**Amandman 6****Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 4.a (nova)***Tekst koji je predložila Komisija**Izmjena*

(4) Ovom se Uredbom, zajedno s **Uredbom (EU) .../...**<sup>22</sup> **Europskog parlamenta i Vijeća**, utvrđuje jasan put za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u sektoru cestovnog prometa i doprinosi obvezujućem cilju da se do 2030. smanji razina domaćih emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje **55 %** u odnosu na 1990., **koje moraju biti u skladu s Pariškim sporazumom.**

---

<sup>22</sup> Uredba (EU) br. .../... Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007, (SL L, ..., ..., str. ).

*Izmjena*

**(4a) Razine smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za vozne parkove novih teških 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 Unije za 2030. i razdoblje nakon toga. Takav postupni pristup također jasno i rano signalizira industriji da ne odgađa uvođenje energetske učinkovitih tehnologija i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.*

## Amandman 7

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(5) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. podržano je smanjenje emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu 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. Budu li se emisije iz cestovnog prometa još povećale, poništiti će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.

*Izmjena*

(5) U zaključcima Europskog vijeća iz listopada 2014. podržano je smanjenje emisija stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u odnosu na 2005. za sektore koji nisu u sustavu Unije za trgovanje emisijama. Cestovni promet **bio je odgovoran za 25 % emisija stakleničkih plinova u Uniji u 2016.**, a emisije iz cestovnog prometa **povećale su se treću godinu zaredom te su i dalje** znatno iznad razina iz 1990. Budu li se emisije iz cestovnog prometa još povećale, poništiti će se smanjenja koja su drugi sektori ostvarili u suzbijanju klimatskih promjena.

## Amandman 8

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(8a) S obzirom na to da se povećanje udjela emisija iz teških vozila procjenjuje na oko 9 % te na činjenicu da trenutno ne postoje zahtjevi za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila, za tu su kategoriju vozila potrebne posebne mjere.**

## Amandman 9

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenog smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva *te* doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije.

## **Amandman 10**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila, primjereno je odrediti emisijske norme CO<sub>2</sub> za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

## **Amandman 11**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenog smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva, doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije *te dugoročno osigurati radna mjesta za visokokvalificirane radnike.*

*Izmjena*

(10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila *te za izbjegavanjem rascjepkanosti tržišta,* primjereno je odrediti emisijske norme CO<sub>2</sub> za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

*tako prijevoznicima uštedjeti 5700 eura godišnje korištenjem već dostupnih tehnologija. Te se tehnologije upotrebljavaju tek u otprilike 15 % novih kamiona uglavnom zbog toga što proizvođači mnoge od tih tehnologija prodaju tek kao skupu dodatnu opremu.*

## **Amandman 12**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(12a) Društveno prihvatljiv i pravedan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija do sredine stoljeća zahtijeva promjene u cijelom vrijednosnom lancu automobilske industrije, uzmu li se u obzir građani i regije u svim državama članicama na koje bi nepromijenjeno stanje moglo negativno utjecati. Važno je uzeti u obzir društveni učinak tog prelaska i biti proaktivan u rješavanju posljedica koje bi imao u pogledu radnih 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 pogođenim zajednicama i regijama u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima vlasti.*

## **Amandman 13**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(12b) Infrastrukturu za punjenje i opskrbu potrebno je brzo uvesti kako bi se osiguralo povjerenje potrošača u vozila s*

*nultim i niskim emisijama, a različiti instrumenti potpore na razini Unije i na razini država članica trebaju učinkovito surađivati i mobilizirati znatna javna i privatna ulaganja.*

#### **Amandman 14**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Uvodna izjava 12.c (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(12c) U strategiji za mobilnost s niskim razinama emisija ističe se da je važno osigurati da električna energija koju proizvode električna vozila dolazi iz održivih izvora energije te da je na razini Unije potrebno što prije pokrenuti dugoročnu inicijativu o baterijama sljedeće generacije. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, bit će potrebno povećati financijska sredstva za tehnološka istraživanja u vezi s proizvodnjom, upravljanjem i odlaganjem baterija za električna vozila kako bi takva vozila bila ekološki što održivija;*

#### **Amandman 15**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Uvodna izjava 12.d (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(12d) Većinu prijevoznika Unije u teretnom prometu čine mala i srednja poduzeća, čiji je pristup financiranju ograničen. Stoga buduća rješenja moraju biti troškovno učinkovita i uravnotežena. Od ključne je važnosti da postoji snažna struktura poticaja kako bi se podržalo uvođenje većeg broja vozila s učinkovitom potrošnjom goriva te da se osiguraju mehanizmi Unije za financiranje.*

## Amandman 16

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, kontinuirano će se i pravovremeno ažurirati.

*Izmjena*

(13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, kao i kretanja stvarne zastupljenosti vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> utvrđenih Uredbom (EU) 2017/2400, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, kontinuirano će se i pravovremeno ažurirati te će u tu svrhu biti dodijeljen i odgovarajući proračun.  
***Uzimajući u obzir ulogu koju te nove tehnologije mogu imati na potencijal prometnog sektora u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub>, napredak simulacijskog alata VECTO trebalo bi u potpunosti uzeti u obzir pri preispitivanju 2022. godine.***

## Amandman 17

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(14) Podaci o emisijama CO<sub>2</sub> utvrđeni u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 trebali bi se pratiti u skladu s Uredbom (EU) **br. .../2018** Europskog parlamenta i Vijeća<sup>25</sup>. Ti podaci trebali bi biti osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za četiri skupine teških vozila Unije s najvećom razinom emisija, kao i za određivanje prosječnih specifičnih emisija proizvođača tijekom određene kalendarske godine.

*Izmjena*

(14) Podaci o emisijama CO<sub>2</sub> utvrđeni u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 trebali bi se pratiti u skladu s Uredbom (EU) **2018/956**<sup>25</sup> Europskog parlamenta i Vijeća. Ti podaci trebali bi biti osnova za određivanje ciljanih vrijednosti smanjenja za četiri skupine teških vozila Unije s najvećom razinom emisija, kao i za određivanje prosječnih specifičnih emisija proizvođača tijekom određene kalendarske godine.

***(Ova izmjena primjenjuje se u cijelom zakonodavnom tekstu koji se razmatra; ako bude prihvaćena bit će potrebno unijeti tehničke promjene u cijelom tekstu.)***

---

<sup>25</sup> Uredba (EU) *br. .../2018* Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila te izvješćivanju o tim parametrima, SL L .....,...

## Amandman 18

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO<sub>2</sub> tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. ***Cilj za 2030. trebalo bi smatrati ambicioznim, a konačni bi cilj trebalo utvrditi*** nakon revizije u 2022. jer postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.

## Amandman 19

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(16) ***Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i srednjoročnom postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO<sub>2</sub> u usporedbi s dizelskim vozilima. Potencijal za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO. Usto, dostupne tehnologije***

---

<sup>25</sup> Uredba (EU) **2018/956** Europskog parlamenta i Vijeća **od 28. lipnja 2018.** o praćenju emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva novih teških vozila te izvješćivanju o tim parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

*Izmjena*

(15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO<sub>2</sub> tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. ***Također je potrebno utvrditi cilj smanjenja za 2030., nakon revizije u 2022., kojim se ne bi trebale umanjiti ambicije ove Uredbe, uzimajući u obzir da*** postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.

*Izmjena*

(16) ***Učinkovita, tehnološki neutralna i dovoljna infrastruktura za punjenje i opskrbu trebala bi se, u skladu s ambicioznim namjerama ove Uredbe, nastaviti*** uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.

*za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NOx i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvođiti u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.*

#### *Obrazloženje*

*Postizanje investicijske sigurnosti za pružatelje infrastrukture i za uvođenje dostatne tehnološki neutralne infrastrukture ključno je za ostvarivanje ambicioznih namjera ove Uredbe.*

#### **Amandman 20**

**Prijedlog uredbe**  
**Uvodna izjava 17.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(17a) Komisija bi u pogledu namjenskih vozila i vozila kategorije M2 i M3 trebala što prije utvrditi tehničke kriterije za definiranje namjene vozila i za definiranje autobusa obuhvaćenih ovom Uredbom.*

#### **Amandman 21**

**Prijedlog uredbe**  
**Uvodna izjava 17.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(17b) Kako bi se zajamčila točnost i koristi ove Uredbe, trebalo bi razviti validacijski mehanizam za osnovnu vrijednost iz 2019.*

#### **Amandman 22**

**Prijedlog uredbe**  
**Uvodna izjava 20.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(20a) Kako bi se omogućila fleksibilnost*

*mehanizma za poticanje razvoja teških vozila s nultim emisijama, povezani proizvođači trebali bi imati mogućnost udruživanja na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi. Sporazum o udruživanju ne bi trebao biti dulji od pet godina, ali bi ga se trebalo moći produljiti. Komisija bi trebala imati ovlasti za uspostavu detaljnih pravila i uvjeta za udruživanje povezanih proizvođača na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi u skladu s pravom Unije o tržišnom natjecanju.*

## Amandman 23

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(21) *Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>26</sup>.*

---

<sup>26</sup> Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU [COM(2017) 653 final] (SL L 120, 15.5.2009, str. 5).

*Izmjena*

(21) *Kako bi se osigurao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama i potaknuo razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopunili instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ<sup>26</sup> Europskog parlamenta i Vijeća, potrebno je utvrditi referentnu vrijednost za udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku proizvođača za 2025. i 2030.*

---

<sup>26</sup> Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU [COM(2017) 653 final] (SL L 120, 15.5.2009, str. 5).

## Amandman 24

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.a (nova)

PE625.231v02-00

16/68

RR\1167264HR.docx



**(21a) Potrebno je utvrditi minimalni udio vozila s nultim i niskim emisijama kako bi se pružateljima infrastrukture za punjenje i proizvođačima zajamčila sigurnost u pogledu ulaganja radi promicanja brzog uvođenja vozila s nultim i niskim emisijama na tržište Unije, istodobno osiguravajući određenu fleksibilnost proizvođačima u pogledu odlučivanja o rokovima njihovih ulaganja. Potrebno je uvesti mehanizam za poticanje proizvođača da vozila s nultim i niskim emisijama što prije stave na tržište Unije.**

## **Amandman 25**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(22) Za potrebe izračuna **prosječnih** specifičnih emisija proizvođača **sva** bi se **teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO<sub>2</sub> vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje** ciljeva zaštite okoliša, **dobivene** bi se **uštete trebale ograničiti.**

(22) Za potrebe izračuna **ciljanih** specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača, **u obzir** bi **trebalo uzeti njegove rezultate te ih usporediti s referentnim vrijednostima nultih i niskih emisija vozila za 2025. i 2030. godinu. Kako bi se potaknuo razvoj i uvođenje takvih vozila i istodobno izbjeglo narušavanje ostvarivanja** ciljeva **u pogledu** zaštite okoliša **te učinkovitosti konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem, trebalo bi ograničiti s tim povezane prilagodbe.**

## **Amandman 26**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i

(24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i

*autobuse koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. **Međutim, trebalo bi napomenuti da su autobusi s nultim emisijama već na tržištu i potiče ih se mjerama na strani potražnje kao što su postupci javne nabave. Kako bi poticaji za različite vrste vozila bili uravnoteženi, uštede nastale upotrebom manjih kamiona i autobusa s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti.***

## Amandman 27

### Prijedlog uredbe

#### Uvodna izjava 24.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(24a) **Budući da su autobusi s nultim emisijama već dostupni na tržištu te se potiču mjerama na strani potražnje, kao što je javna nabava, valja uspostaviti obvezujući cilj da do 2025. u voznom parku proizvođača novih gradskih autobusa gradski autobusi s nultim emisijama čine 50 %, a u 2030. 75 %, takvih vozila kako bi se osigurala njihova dostatna ponuda na tržištu Unije.***

## Amandman 28

### Prijedlog uredbe

#### Uvodna izjava 29.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(29) Komisija bi trebala nametnuti novčane kazne u obliku doplate za prekomjerne emisije ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača, uzimajući u obzir emisijske bonuse i dugove. **Doplata bi trebala biti** veća od prosječnih marginalnih troškova tehnologija potrebnih za ispunjavanje ciljeva kako bi se proizvođačima dao

(29) Komisija bi trebala nametnuti novčane kazne u obliku doplate za prekomjerne emisije ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača, uzimajući u obzir emisijske bonuse i dugove. **Važno je da doplata uvijek bude** veća od prosječnih marginalnih troškova tehnologija potrebnih za ispunjavanje ciljeva kako bi se proizvođačima dao

dovoljan poticaj za poduzimanje mjera za smanjivanje specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila. Iznose doplata trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije. Metodologiju prikupljanja doplata trebalo bi utvrditi provedbenim aktom, uzimajući u obzir metodologiju donesenu u skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009.

dovoljan poticaj za poduzimanje mjera za smanjivanje specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila. Iznose doplata **za prekomjerne emisije** trebalo bi smatrati prihodom općeg proračuna Unije. **Te iznose potrebno je upotrebljavati kako bi se u uskoj suradnji sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima pružila potpora za pravedan prelazak automobilskeg sektora na mobilnost s nulnim emisijama te kako bi se pružila potpora za inovativna rješenja kojima se potiče brzo uvođenje teških vozila s nulnim i niskim emisijama.** Metodologiju prikupljanja doplata trebalo bi utvrditi provedbenim aktom, uzimajući u obzir metodologiju donesenu u skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009<sup>1.a</sup> **Europskog parlamenta i Vijeća.**

---

<sup>1.a</sup> **Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.).**

## Amandman 29

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 30.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(30) **Potrebno je uvesti pouzdan mehanizam za postizanje sukladnosti koji bi jamčio ostvarivanje ciljanih vrijednosti u okviru ove Uredbe. Obveze** proizvođača da dostavljaju točne podatke u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 [Pračenje teških vozila i izvješćivanje o njima] i administrativne kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima u skladu s tom Uredbom.

*Izmjena*

(30) **Obveze** proizvođača da dostavljaju točne podatke u skladu s Uredbom (EU) br. 2018/956 [Pračenje teških vozila i izvješćivanje o njima] i administrativne kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima u skladu s tom Uredbom. **U interesu je potrošača i šire javnosti znati koji proizvođači poštuju nove emisijske norme, a koji ih ne poštuju.**

## Amandman 30

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(31) Za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi.

*Izmjena*

(31) Za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi ***i na cesti*** sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi ***i na cesti. Treba uvesti i ispitivanja vozila u uporabi i na cesti koja provode neovisne treće strane.***

## Amandman 31

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 33.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(33) Djelotvornost ciljanih vrijednosti utvrđenih u ovoj Uredbi u smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> uvelike ovisi reprezentativnosti metodologije za određivanje emisija CO<sub>2</sub>. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)<sup>27</sup> o lakim vozilima u slučaju teških vozila također je primjereno uspostaviti mehanizam za procjenu reprezentativnosti za stvarne uvjete vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka i, prema potrebi, izradi postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za te procjene.

*Izmjena*

(33) Djelotvornost ciljanih vrijednosti utvrđenih u ovoj Uredbi u smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> uvelike ovisi reprezentativnosti metodologije za određivanje emisija CO<sub>2</sub>. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)<sup>27</sup> o lakim vozilima u slučaju teških vozila također je primjereno uspostaviti mehanizam za procjenu reprezentativnosti za stvarne uvjete vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka i, prema potrebi, izradi postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za te procjene. ***Ako se utvrdi znatna razlika između stvarnih vrijednosti emisija i onih utvrđenih u skladu s***

***Uredbom (EU) 2017/2400, Komisija treba imati ovlast da sukladno tome prilagodi prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača te, po potrebi, referentne emisije CO<sub>2</sub> za 2019. korištene za potrebe usklađenosti s ovom Uredbom.***

---

<sup>27</sup> Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

---

<sup>27</sup> Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

### **Amandman 32**

#### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 34.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(34a) U svome izvješću za 2022., Komisija bi trebala dodatno ocijeniti mogućnost razvoja metodologije za procjenu emisija CO<sub>2</sub> tijekom životnog ciklusa teških vozila. Na temelju te ocjene Komisija bi prema potrebi trebala predložiti da se utvrde obveze izvješćivanja o proizvođačima i preciziraju potrebna pravila i postupci za to izvješćivanje.***

### **Amandman 33**

#### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 36.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(36) Provedbene ovlasti koje se odnose na članak 8. stavak 3., članak 9. stavak 3., članak 11. stavak 3. i članak 12. stavak 2. trebale bi se izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>28</sup>.***

***(36) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu utvrđivanja načina prikupljanja premija za prekomjerne emisije, donošenja detaljnih pravila o postupcima za izvješćivanje o utvrđenim odstupanjima u pogledu emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila koja su u uporabi, objave podataka,***

*donošenja detaljnih pravila o postupcima za izvješćivanje o podacima dobivenima mjeračima potrošnje goriva te utvrđivanja metodologije za određivanje jednog ili više reprezentativnih vozila podskupine vozila. Te bi provedbene ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011<sup>28</sup> Europskog parlamenta i Vijeća.*

---

<sup>28</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

---

<sup>28</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

## Amandman 34

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 37.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(37) Radi dopune *ili* izmjene elemenata odredaba ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi prilagodbe referentnih emisija CO<sub>2</sub> **u skladu s člankom 12. stavkom 2. i izmjena** priloga I. i II. u pogledu određenih tehničkih parametara, uključujući pondere namjenskih profila, korisnog tereta i godišnje kilometraže te faktore prilagodbe korisnog tereta. Osobito je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva<sup>29</sup> od 13. travnja 2016. Konkretno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi sve dokumente primiti istodobno kad i stručnjaci iz država članica, a njihovi bi stručnjaci trebali sustavno imati pristup

*Izmjena*

(37) Radi dopune *i* izmjene elemenata odredaba ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi **utvrđivanja tehničkih kriterija za definiranje namjene vozila i za definiranje gradskih autobusa, utvrđivanja detaljnih pravila i uvjeta kojima bi se povezanim proizvođačima omogućilo udruživanje, uspostave godišnjeg plana ispitivanja reprezentativnog uzorka komponenti, jedinica i sustava, prilagodbe referentnih emisija CO<sub>2</sub>, uvođenja testa usklađenosti na cesti za vozila koja su u uporabi i izmjene** priloga I. i II. u pogledu određenih tehničkih parametara, uključujući pondere namjenskih profila, korisnog tereta i godišnje kilometraže te faktore prilagodbe korisnog tereta. Osobito je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom

sastancima stručnih skupina Komisije o  
pripremi delegiranih akata.

sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva<sup>29</sup>  
od 13. travnja 2016. Konkretno, s ciljem  
osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u  
pripremi delegiranih akata, Europski  
parlament i Vijeće trebali bi sve  
dokumente primiti istodobno kad i  
stručnjaci iz država članica, a njihovi bi  
stručnjaci trebali sustavno imati pristup  
sastancima stručnih skupina Komisije o  
pripremi delegiranih akata.

---

<sup>29</sup> SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

---

<sup>29</sup> SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

## **Amandman 35**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 1. – stavak 1. – uvodni dio**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Kako bi se pridonijelo ostvarenju cilja  
Unije o smanjenju njezinih emisija  
stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u  
odnosu na razinu iz 2005. u sektorima  
obuhvaćenima člankom 2. Uredbe (EU)  
br. 2018/... [*Uredba o raspodjeli tereta*], u  
svrhu ostvarenja ciljeva Pariškog  
sporazuma i kako bi se osiguralo pravilno  
funkcioniranje unutarnjeg tržišta, ovom se  
Uredbom utvrđuju emisijske norme CO<sub>2</sub> za  
nova teška vozila na temelju kojih se  
specifične emisije CO<sub>2</sub> voznog parka novih  
teških vozila Unije moraju smanjiti u  
odnosu na referentne emisije CO<sub>2</sub> kako  
slijedi:

## **Amandman 36**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka a**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(a) od 1. siječnja 2025. do  
31. prosinca 2029. za 15 %;

*Izmjena*

Kako bi se pridonijelo ostvarenju cilja  
Unije o smanjenju njezinih emisija  
stakleničkih plinova za 30 % do 2030. u  
odnosu na razinu iz 2005. u sektorima  
obuhvaćenima člankom 2. Uredbe (EU)  
br. 2018/824, u svrhu ostvarenja ciljeva  
Pariškog sporazuma i kako bi se osiguralo  
pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta,  
ovom se Uredbom utvrđuju emisijske  
norme CO<sub>2</sub> za nova teška vozila na temelju  
kojih se specifične emisije CO<sub>2</sub> voznog  
parka novih teških vozila Unije moraju  
smanjiti u odnosu na referentne emisije  
CO<sub>2</sub> kako slijedi:

*Izmjena*

(a) od 1. siječnja 2025. do  
31. prosinca 2029. za 20 %;

## Amandman 37

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) od 1. siječnja 2030. nadalje za najmanje **30** %, podložno preispitivanju u skladu s člankom 13.

*Izmjena*

(b) od 1. siječnja 2030. nadalje za najmanje **35** %, podložno preispitivanju u skladu s člankom 13.

## Amandman 38

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. stavak 2.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Kako bi se zajamčio neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama i osigurali poticaji za razvoj i uvođenje infrastrukture za teška vozila s nultim i niskim emisijama na tržište Unije, ovom Uredbom utvrđuju se referentne vrijednosti za udio vozila s nultim i niskim emisijama u svim voznim parkovima proizvođača za 2025. i 2030. u skladu s člankom 5.*

*Specifične emisije CO<sub>2</sub> prilagođavaju se na temelju uspješnosti koja se određuje u odnosu na referentne vrijednosti, u skladu s točkom 4. Priloga I.*

## Amandman 39

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 2.b (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Kako bi se zajamčila odgovarajuća razina ponude gradskih autobusa s nultim emisijama u odnosu na mjere na strani potražnje kao što su ciljevi javne nabave, ovom Uredbom utvrđuje se obvezujući minimalni udio gradskih autobusa s nultim emisijama u voznom parku takvih novih vozila proizvođača od:*



(a) 50 % od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029.;

(b) 75 % od 1. siječnja 2030. nadalje.

#### Amandman 40

##### Prijedlog uredbe

##### Članak 2. – stavak 1. – podstavak 1. – uvodni dio

*Tekst koji je predložila Komisija*

Ova se Uredba primjenjuje na nova vozila kategorija N2 i N3 koja odgovaraju sljedećim karakteristikama:

*Izmjena*

Ova se Uredba primjenjuje **kao prvi korak** na nova vozila kategorija N2 i N3 koja odgovaraju sljedećim karakteristikama:

#### Amandman 41

##### Prijedlog uredbe

##### Članak 2. – stavak 1. – podstavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Također se, za potrebe članka 5. i točke 2.3. Priloga I., primjenjuje na vozila **kategorija M2 i M3 te vozila** kategorije N koja nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 510/2011 i ne odgovaraju karakteristikama u točkama od (a) do (d).

*Izmjena*

Također se, za potrebe članka **1. stavka 2.a, članka 5.** i točke 4. Priloga I., primjenjuje na vozila kategorije N koja nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 510/2011<sup>1.a</sup> **Europskog parlamenta i Vijeća** i ne odgovaraju karakteristikama u točkama od (a) do (d). **Nadalje, za potrebe članka 1. stavka 2.b primjenjuje se na vozila kategorija M2 i M3 koja ispunjavaju tehničke kriterije iz stavka 2.a ovog članka.**

---

<sup>1.a</sup> Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila (SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

#### Amandman 42

##### Prijedlog uredbe

##### Članak 2. stavak 2.a (novi)

**2a. Komisija najkasnije do 1. srpnja 2019. donosi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi nadopune ove Uredbe utvrđivanjem tehničkih kriterija za definiranje namjene vozila i za definiranje autobusa obuhvaćenih Uredbom.**

#### **Amandman 43**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 3. – stavak 1. – točka h**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo koje nije namijenjeno za prijevoz robe i za koje su se emisije CO<sub>2</sub> i potrošnja goriva utvrđivali, u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile koji nisu definirani u točki 2.1. Priloga I. ovoj Uredbi;

*Izmjena*

(h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo koje nije namijenjeno za prijevoz robe, **čija je namjenska svrha definirana na temelju tehničkih kriterija utvrđenih u skladu s člankom 2. stavkom 2.a**, i za koje su se emisije CO<sub>2</sub> i potrošnja goriva utvrđivali, u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile koji nisu definirani u točki 2.1. Priloga I. ovoj Uredbi;

#### **Amandman 44**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 3. – stavak 1. – točka k**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> **ispod 350 g CO<sub>2</sub>/km** kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.1. Priloga I.;

*Izmjena*

(k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub>, **kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.1. Priloga I., koje su za 50 % niže od referentnih emisija CO<sub>2</sub> za svaku podskupinu** kako je utvrđeno u skladu s točkom 3. Priloga I.;

#### **Amandman 45**

##### **Prijedlog uredbe**

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(na) „gradski autobus” znači vozilo bilo kategorije M2 bilo M3 namijenjeno za prijevoz putnika, čiji su tehnički kriteriji utvrđeni u skladu s člankom 2. stavkom 2.a.*

#### **Amandman 46**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 4. – stavak 1. – točka b**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(b) faktor nultih i niskih emisija utvrđen u skladu s člankom 5.*

*Briše se.*

#### **Amandman 47**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 5. – stavak 1. – podstavak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Komisija od 2020. i za svaku sljedeću kalendarsku godinu pomoću provedbenih akata iz članka 10. stavka 1. za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija iz članka 4. točke (b) za prethodnu kalendarsku godinu.*

*Od 1. siječnja 2025., specifični udio teških vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku proizvođača u kalendarskoj godini vrednuje se u odnosu na sljedeće:*

*od 2025.: najmanje 5 %;*

*od 2030.: 20 %, podložno preispitivanju u skladu s člankom 13.*

#### **Amandman 48**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 5. – stavak 1. – podstavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Za faktor nultih i niskih emisija uzima se u obzir broj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihove emisije CO<sub>2</sub> u voznom parku proizvođača u kalendarskoj godini,*

*Briše se.*

*uključujući vozila s nulnim emisijama iz kategorija navedenih u članku 2. stavku 1. drugom podstavku, kao i namjenska vozila s nulnim i niskim emisijama.*

#### **Amandman 49**

##### **Prijedlog uredbe**

**Članak 5. – stavak 1. – podstavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Faktor nulnih i niskih emisija izračunava se u skladu s točkom 2.3. Priloga I.*

*Briše se.*

#### **Amandman 50**

##### **Prijedlog uredbe**

**Članak 5. – stavak 2. – podstavak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Za potrebe stavka 1. *broj teških* vozila s nulnim i niskim emisijama računa se na sljedeći način:

Za potrebe *ispunjavanja ciljeva* iz stavka 1., ova se Uredba također primjenjuje na vozila kategorije N koja nisu obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) br. 510/2011 i ne odgovaraju karakteristikama u točkama od (a) do (d) članka 2. stavka 1. ove Uredbe.

(a) *teško vozilo s nulnim emisijama računa se kao dva vozila;*

(b) *teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> i graničnoj vrijednosti emisija od 350 g CO<sub>2</sub>/km.*

#### **Amandman 51**

##### **Prijedlog uredbe**

**Članak 5. – stavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

3. *Faktor nulnih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 3 %. Doprinos*

*Briše se.*

*teških vozila s nulnim emisijama iz kategorija iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka tom faktorom smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 1,5 %.*

## **Amandman 52**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 7. – stavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Trend smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz stavka 1. točke (a) utvrđuje se za svakog proizvođača u skladu s točkom 5.1. Priloga I., na temelju linearnog trenda između referentnih emisija CO<sub>2</sub> iz članka 1. **drugog** podstavka i ciljane vrijednosti za 2025. navedene u točki (a) tog članka, te između ciljane vrijednosti za 2025. i ciljane vrijednosti za 2030. navedene u točki (b) tog članka.

*Izmjena*

2. Trend smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz stavka 1. točke (a) utvrđuje se za svakog proizvođača u skladu s točkom 5.1. Priloga I., na temelju linearnog trenda između referentnih emisija CO<sub>2</sub> iz članka 1. **stavka 1.** podstavka **2.** i ciljane vrijednosti za 2025. navedene u točki (a) tog članka, te između ciljane vrijednosti za 2025. i ciljane vrijednosti za 2030. navedene u točki (b) tog članka.

## **Amandman 53**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 7.a (novi)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

#### **Članak 7.a**

#### **Udruživanje**

**1. Povezani proizvođači mogu se udružiti s ciljem ispunjavanja svojih obveza iz članka 5.**

**2. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 15. kako bi ovu Uredbu dopunila i njome utvrdila detaljna pravila i uvjete kojima se povezanim proizvođačima dopušta udruživanje na otvorenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi.**

## Amandman 54

### Prijedlog uredbe

#### Članak 8. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača u skladu sa stavkom 2. za određenu kalendarsku godinu od 2025. nadalje, Komisija zaračunava doplatu za prekomjerne emisije izračunatu u skladu sa sljedećom formulom:

(doplata za prekomjerne emisije) =  
(prekomjerne emisije x 6 800  
EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

*Izmjena*

1. Ako se utvrde prekomjerne emisije proizvođača u skladu sa stavkom 2. za određenu kalendarsku godinu od 2025. nadalje, Komisija **proizvođaču ili voditelju udruženja, ovisno o slučaju**, zaračunava doplatu za prekomjerne emisije izračunatu u skladu sa sljedećom formulom:

(doplata za prekomjerne emisije) =  
(prekomjerne emisije x 6 800  
EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

***Komisija osigurava da razina doplate za prekomjerne emisije uvijek premašuje prosječan marginalni trošak tehnologija potrebnih za ispunjavanje ciljeva iz članka 1. stavka 1.***

## Amandman 55

### Prijedlog uredbe

#### Članak 8. – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

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

*Izmjena*

4. Iznosi doplate za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije. ***Ti se iznosi koriste za nadopunjavanje mjera Unije i nacionalnih mjera kojima se u bliskoj suradnji sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima promiče razvoj osposobljavanja i preraspodjela 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 56

### Prijedlog uredbe

## Članak 9. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija uzima u obzir ta odstupanja za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača.

*Izmjena*

2. Komisija uzima u obzir ta odstupanja za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača ***i prilagodbe, prema potrebi, referentnih emisija CO<sub>2</sub> za 2019. izračunatih u skladu s točkom 3. Priloga I.***

## Amandman 57

### Prijedlog uredbe

#### Članak 9. – stavak 3.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***3 a. Kako bi osigurala točnost podataka koje proizvođači vozila prijavljuju u skladu s Uredbom (EU) br. 2018/956 i Uredbom (EU) br. 2017/2400, Komisija ima ovlasti donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. u cilju dopune ove Uredbe kako bi se od 2019. uspostavio plan ispitivanja za reprezentativni uzorak sastavnih dijelova, zasebnih tehničkih jedinica i sustava od svakog proizvođača, navedenih u članku 12. stavku 1. Uredbe (EU) br. 2017/2400 za vozila obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe. Rezultati ispitivanja uspoređuju se s podacima koje proizvođači unose u skladu s Uredbom (EU) br. 2017/2400 te se, u slučaju da se utvrde sustavne nepravilnosti, njihove prosječne specifične emisije izračunate u skladu s točkom 2.7 Priloga I. i, prema potrebi, referentne emisije CO<sub>2</sub> za 2019. izračunate u skladu s točkom 3. Priloga I. prilagođavaju.***

## Amandman 58

### Prijedlog uredbe

#### Članak 10. – stavak 1. – podstavak 1. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) od 2020., **faktor nultih i niskih emisija** iz članka 5.;

*Izmjena*

(b) od 2020., **specifični udio teških vozila s nultim i niskim emisijama u prethodnoj kalendarskoj godini za svakog proizvođača** iz članka 5. stavka 1.;

## Amandman 59

### Prijedlog uredbe

#### Članak 11.

*Tekst koji je predložila Komisija*

#### Članak 11.

Stvarne vrijednosti emisije CO<sub>2</sub> i potrošnje energije

1. Komisija prati i procjenjuje koliko su vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 reprezentativne za stvarne uvjete. **Dužna je osigurati da je javnost obaviještena o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.**

2. Komisija u tu svrhu osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje pouzdane **anonimne** podatke o stvarnim vrijednostima emisije CO<sub>2</sub> i potrošnje energije teških vozila.

*Izmjena*

#### Članak 11.

Stvarne vrijednosti emisije CO<sub>2</sub> i potrošnje energije

1. Komisija prati i procjenjuje koliko su vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 reprezentativne za stvarne uvjete.

2. Komisija u tu svrhu osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje pouzdane podatke o stvarnim vrijednostima emisije CO<sub>2</sub> i potrošnje energije teških vozila, **među ostalim i trećim stranama za provedbu neovisnih ispitivanja, na temelju podataka standardiziranih mjerača potrošnje goriva.**

**2 a. Komisija najkasnije do 31. prosinca 2019. donosi delegirane akte u skladu s člankom 15. za dopunu ove Uredbe uvođenjem ispitivanja sukladnosti u uporabi na cesti kako bi se osiguralo da emisije CO<sub>2</sub> i potrošnja goriva na cesti teških vozila ne premašuju podatke o praćenju dostavljene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 i Uredbom (EU) 2018/956 za više od 10%. Komisija uzima u obzir sva odstupanja koja premašuju taj prag za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača i**



*prilagodbe, po potrebi, referentnih emisija CO<sub>2</sub> za 2019.*

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

3. Komisija *može* provedbenim aktima *donositi mjere* iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

3. Komisija provedbenim aktima *donosi detaljna pravila o postupcima za izvješćivanje o podacima mjerača potrošnje goriva* iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 14. stavka 2.

## Amandman 60

### Prijedlog uredbe

#### Članak 12. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača u skladu s člankom 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija u skladu s člankom 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi izmjene sljedećih odredbi utvrđenih u prilogima I. i II.

*Izmjena*

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača u skladu s člankom 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija u skladu s člankom 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija ***neprestano i pravodobno ažurira simulacijski alat VECTO te*** je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi izmjene sljedećih odredbi utvrđenih u prilogima I. i II.

## Amandman 61

### Prijedlog uredbe

#### Članak 13. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> koja se mora ***utvrditi*** za 2030. u skladu s člankom 1. i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub>

*Izmjena*

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> koja se ***po potrebi mora prilagoditi*** za 2030. u skladu s člankom 1., ***referentnim vrijednostima za***

na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice. To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ<sup>30</sup>, sustav bonusa i dugova za CO<sub>2</sub> i primjerenost produljivanja primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, prema potrebi **popraćenu prijedlogom** za izmjenu ove Uredbe.

**udio vozila s nultim i niskim emisijama koje se po potrebi moraju prilagoditi za 2030. u skladu s člankom 5.** i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice **i namjenska vozila kao što su kamioni za odvoz smeća.** To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, **uvođenja** vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ<sup>30</sup>, sustav bonusa i dugova za CO<sub>2</sub> i primjerenost produljivanja primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, uzimajući u obzir **uvođenje potrebne infrastrukture za punjenje i točenje goriva, mogućnost uvođenja normi za emisije CO<sub>2</sub> iz motora, prije svega za namjenska vozila, različite skupove vozila izvan standardnih dimenzija primjenjivih na nacionalni prijevoz, kao što su modularni koncepti, uzimajući u obzir koliko su vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 reprezentativne za stvarne uvjete, kao i procjenu ažuriranja simulacijskog alata VECTO.** **Izvješću se prema potrebi prilaže prijedlog** za izmjenu ove Uredbe.

---

<sup>30</sup> Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ kako je izmijenjena Direktivom / /EU

---

<sup>30</sup> Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ kako je izmijenjena Direktivom / /EU

## Amandman 62

### Prijedlog uredbe

#### Članak 14. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Komisiji pomaže Odbor **XXX uspostavljen Uredbom (EU) br. .../2018 [Upravljanje]**. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

*Izmjena*

1. Komisiji pomaže Odbor **za klimatske promjene, osnovan člankom 26. Uredbe (EU) br. 525/2013<sup>1-a</sup> Europskog parlamenta i Vijeća**. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

*1.a Uredba (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o mehanizmu za praćenje i izvješćivanje o emisijama stakleničkih plinova i za izvješćivanje o drugim informacijama u vezi s klimatskim promjenama na nacionalnoj razini i razini Unije te stavljanju izvan snage Odluke br. 280/2004/EZ (SL L 165, 18.6.2013., str. 13.).*

#### Obrazloženje

*Prijedlogom se zadržava postojeća struktura odbora te je on u skladu s novom Uredbom o upravljanju energetsom unijom, a to je da treba zadržati Odbor za klimatske promjene za zasebne dijelove klimatskog zakonodavstva.*

#### **Amandman 63**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 15. – stavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme od [datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

*Izmjena*

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka **2. stavka 2.a, članka 7.a, članka 9. stavka 3.a, članka 10. stavka 2., članka 11. stavka 2.a** i članka 12. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme od [datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

#### **Amandman 64**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 15. – stavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u

*Izmjena*

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka **2. stavka 2.a, članka 7.a, članka 9. stavka 3.a, članka 10. stavka 2., članka 11. stavka 2.a** i članka 12. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave

spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

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 65

### Prijedlog uredbe

#### Članak 15. – stavak 6.

*Tekst koji je predložila Komisija*

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stavka 2. i članka 12. stavka 1. 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.

*Izmjena*

6. Delegirani akt donesen na temelju članka **2. stavka 2.a, članka 7.a, članka 9. stavka 3.a, članka 10. stavka 2., članka 11. stavka 2.a** i članka 12. stavka 1. 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.

## Amandman 66

### Prijedlog uredbe

#### Članak 16. – stavak 1.

Uredba (EZ) br. 595/2009

Članak 5. – stavak 4. – točka l

*Tekst koji je predložila Komisija*

„(1) postupak provjere, na temelju primjerenih i reprezentativnih uzoraka, jesu li vozila koja su registrirana i stavljena u uporabu usklađena s vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama;”

*Izmjena*

„(1) postupak provjere, na temelju primjerenih i reprezentativnih uzoraka, jesu li vozila koja su registrirana i stavljena u uporabu usklađena s vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama; **taj postupak provode i ovlaštene i nezavisne treće strane u skladu s člankom 13. stavkom 10. Uredbe (EU) 2018/858<sup>1.a</sup> Europskog parlamenta i**

Vijeća.”

---

*1.a Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).*

## Amandman 67

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**2.3. Izračun faktora nultih i niskih emisija iz članka 5.**

**Briše se.**

*Za svakog proizvođača i kalendarsku godinu faktor nultih i niskih emisija (ZLEV) naveden u članku 5. izračunava se na sljedeći način:*

*$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$  s minimalnom vrijednošću od 0,97*

*pri čemu:*

*je V broj novih teških vozila proizvođača osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a),*

*je  $V_{conv}$  broj novih teških vozila proizvođača osim svih namjenskih vozila u skladu s člankom 4. točkom (a) i teških vozila s nultim i niskim emisijama,*

*je  $V_{zlev}$  zbroj vrijednosti  $V_{in}$  i  $V_{out}$ ,*

*pri čemu:*

*nevažeće*

*je zbroj za sva nova teška vozila s nultim i niskim emisijama s karakteristikama*

*utvrđenima u članku 2. stavku 1. točkama od (a) do (d),*

*nevažće*

su CO<sub>2v</sub> specifične emisije CO<sub>2</sub> u g/km teškog vozila s nultim i niskim emisijama v utvrđene u skladu s točkom 2.1.,

*je Vout ukupni broj teških vozila s nultim emisijama u kategorijama navedenima u članku 2. stavku 1. drugom podstavku pomnožen s 2 i s maksimalnom vrijednošću od 1,5 % vrijednosti Vconv.*

## **Amandman 68**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.7. – formula**

*Tekst koji je predložila Komisija*

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum_{\text{sg}} \text{share}_{,\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_2_{\text{sg}}$$

pri čemu:

je  $\sum_{\text{sg}}$  zbroj za sve podskupine

*je ZLEV kako je utvrđen u točki 2.3.*

je  $\text{share}_{,\text{sg}}$  kako je utvrđen u točki 2.4.

je  $\text{MPW}_{\text{sg}}$  kako je utvrđen u točki 2.6.

je  $\text{avgCO}_2_{\text{sg}}$  kako je utvrđen u točki 2.2.

*Izmjena*

$$\text{CO}_2 = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{,\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_2_{\text{sg}}$$

pri čemu:

je  $\sum_{\text{sg}}$  zbroj za sve podskupine

je  $\text{share}_{,\text{sg}}$  kako je utvrđen u točki 2.4.

je  $\text{MPW}_{\text{sg}}$  kako je utvrđen u točki 2.6.

je  $\text{avgCO}_2_{\text{sg}}$  kako je utvrđen u točki 2.2.

## **Amandman 69**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 4. – stavak 1. – formula – redak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

$$T = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_2_{\text{sg}}$$

*Izmjena*

$$T = \text{ZLEV\_referentni\_faktor} * \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_2_{\text{sg}}$$

## Amandman 70

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 4. – stavak 1. – formula – redak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

rf je ciljana vrijednost smanjenja CO<sub>2</sub> (u %) iz članka 1. točaka (a) i (b) za određenu kalendarsku godinu;

*Izmjena*

rf je ciljana vrijednost smanjenja CO<sub>2</sub> (u %) iz članka 1. **prvog podstavka** točaka (a) i (b) za određenu kalendarsku godinu;

## Amandman 71

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 4. – stavak 1.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***Za razdoblje od 2025. do 2029., referentni faktor ZLEV iznosi (1+y-x), osim ako je taj zbroj veći od 1,03 ili manji od 0,97, u kojem će slučaju referentni faktor ZLEV biti određen kao 1,03 ili 0,97, ovisno o slučaju.***

***Pri čemu:***

***je x 5 %;***

***je y udio vozila s nulnim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novoregistriranih teških vozila izračunan kao zbroj ukupnog broja vozila s nulnim emisijama kategorije N koja ne ulaze u područje primjene Uredbe (EU) 510/2011 i koja ne ispunjavaju značajke iz članka 2. stavka 1. točaka (a) do (d) i ukupnog broja vozila s nulnim i niskim emisijama koja ispunjavaju značajke iz članka 2. stavka 1. točaka (a) do (d), pri čemu se svako od njih broji kao ZLEV\_specifično u skladu s formulom u nastavku, podijeljeno s ukupnim brojem vozila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini;***

***ZLEV\_specifično = 1 - (CO<sub>2v</sub> / (0,5 \* rCO<sub>2sg</sub>)), pri čemu:***

***su CO<sub>2v</sub> specifične emisije CO<sub>2</sub> u g/km teškog vozila s nulnim i niskim emisijama***

*v utvrđene u skladu s točkom 2.1.,  
je  $rCO_{2sg}$  kako je utvrđen u odjeljku 3.*

## **Amandman 72**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 4. – stavak 1.b (novi)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Za 2030. referentni\_faktor ZLEV iznosi  $(1 + y - x)$ , osim ako je zbroj veći od 1,05, u kojem će slučaju referentni\_faktor ZLEV biti određen kao 1,05;*

*ako je taj zbroj između 1,0 i 0,98, referentni\_faktor ZLEV određuje se kao 1,0;*

*ako je taj zbroj manji od 0,95, referentni\_faktor ZLEV određuje se kao 0,95,*

*Pri čemu:*

*je  $x$  20 %, podložno preispitivanju u skladu s člankom 13.;*

*je  $y$  udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novoregistriranih teških vozila izračunan kao zbroj ukupnog broja vozila s nultim emisijama kategorije N koja ne ulaze u područje primjene Uredbe (EU) 510/2011 i koja ne ispunjavaju značajke iz članka 2. stavka 1. točaka (a) do (d) i ukupnog broja vozila s nultim i niskim emisijama koja ispunjavaju značajke iz članka 2. stavka 1. točaka (a) do (d), pri čemu se svako od njih broji kao ZLEV\_specifično u skladu s formulom u nastavku, podijeljeno s ukupnim brojem vozila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini;*

*ZLEV\_specifično =  $1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$ ,  
pri čemu:*

*su  $CO_{2v}$  specifične emisije  $CO_2$  u g/km teškog vozila s nultim i niskim emisijama v utvrđene u skladu s točkom 2.1.,*



*je  $rCO_{2sg}$  kako je utvrđen u odjeljku 3.*

## OBRAZLOŽENJE

Unija i njezine države članice obvezale su se na poštovanje Pariškog sporazuma koji ima kao cilj ograničenje porasta globalne temperature na razinu znatno manju od 2°C iznad predindustrijskih razina i poduzimanje napora za ograničenje porasta temperature na 1,5°C u odnosu na predindustrijske razine. Prometni sektor, čije su emisije u porastu i bile su odgovorne za 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u 2016., mora poduzeti znatan dio napora EU-a u području klime. Dekarbonizacija prometnog sektora mora se ubrzati i emisije stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz prometa trebaju se svesti na nultu razinu najkasnije do sredine stoljeća.

Utvrđivanjem zahtjeva u pogledu vrijednosti emisija za nova teška vozila mogle bi se smanjiti emisije CO<sub>2</sub> čime bi se pridonijelo smanjenju emisija stakleničkih plinova i ublažavanju klimatskih promjena, a istodobno bi prijevoznici ostvarili znatne uštede goriva, zadržala bi se visoka razina inovacija i tehnološkog vodstva za proizvođače teških vozila u EU-u i ostvarila znatna poboljšanja u pogledu kvalitete zraka.

Izjavitelj smatra da je smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz sektora prometa ključno za postizanje cilja Unije koji se odnosi na smanjenje njezinih emisija stakleničkih plinova za najmanje 30 % do 2030. u odnosu na razinu iz 2005., u skladu s Uredbom (EU) 2018/842 [Uredba o raspodjeli tereta], na najisplativiji način. Sva kašnjenja u ovom sektoru zahtijevala bi znatne napore drugih sektora, uključujući poljoprivredni sektor, kako bi se ispunile obveze iz Pariškog sporazuma.

Emisije CO<sub>2</sub> teških vozila predstavljale su oko 6 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u zabilježenih u 2015. Procjenjuje se da će se taj udio bez djelovanja EU-a povećati za dodatnih 6 % između 2015. i 2030. U svojoj strategiji iz 2014. za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva teških vozila, Europska komisija već je prepoznala da je trend emisija CO<sub>2</sub> teških vozila srednjoročno i dugoročno neodrživ i stoga je pozvala na „postupni pristup” u reguliranju emisija CO<sub>2</sub> u tom sektoru. U skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 [Certificiranje] i Uredbom (EU) 2018/956 [Praćenje i izvješćivanje], ova Uredba posljednji je i najvažniji zakonodavni akt za utvrđivanje zahtjeva u pogledu vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nova teška vozila. Izjavitelj podupire pristup kojem Komisija daje prednost da se kao prvi korak uvedu zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija za vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja, prije nego što se u skoroj budućnosti proširi opseg kategorija svih teških vozila.

Važna tržišta teških vozila, kao što su Sjedinjene Američke Države, Kanada, Japan ili Kina, nedavno su uvela zahtjeve u pogledu smanjenja potrošnje goriva i/ili emisija za teška vozila kako bi se potaknule inovacije i zajamčio brzi razvoj i uvođenje tehnologija s nultim i niskim emisijama u ovom sektoru. Kako bi se odgovorilo na tu sve veću konkurenciju na globalnom tržištu, proizvođači teških vozila iz EU-a moraju brzo početi ulagati u tehnologije s nultim ili niskim emisijama. Kako bi se spriječilo da se tim ulaganjima cilja samo na tržišta izvan EU-a gdje su doneseni propisi za smanjenje emisija, potrebno je donijeti slične zahtjeve u pogledu smanjenja emisija i u EU-u.

Izjavitelj smatra da je utvrđivanje odgovarajuće razine ambicije za emisije CO<sub>2</sub> teških vozila ključno da bi se proizvođačima poslala jasna poruka o potrebi pravodobnog ulaganja u tehnologije kojima se smanjuju emisije. Procjena učinka Europske komisije pokazuje ne samo da je cilj smanjenja za najmanje 20 % u 2025. (u usporedbi s referentnom vrijednošću za 2019.) tehnološki izvediv nego i da dovodi do najvećih neto gospodarskih i društvenih koristi. To bi prijevoznicima omogućilo da ostvare neto uštedu između 33 002 i 37 589 u prvih 5 godina od

uporabe kamiona, uz istodobno smanjenje emisija CO<sub>2</sub> i onečišćujućih tvari. Međutim, kako bi prijevoznici u EU-u potpuno iskoristili te prednosti, potrebno je izbjeći nedostatke kao što su „super krediti”. Takvim mjerama doista bi se ugrozio djelotvoran učinak ciljeva u pogledu smanjenja emisija te bi se čak omogućila pojava vozila s još većim emisijama i potrošnjom na tržištu nakon 2025.

Izvjestitelj smatra da je ključno da vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 [Certificiranje] točno odražavaju stvarne emisije teških vozila. Sva odstupanja imala bi znatne posljedice na prijevoznike, kvalitetu zraka i klimatske promjene. Izvjestitelj smatra da je uvođenje ispitivanja sukladnosti u uporabi na cesti ključno da bi se zajamčila stvarna reprezentativnost certificiranih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva teških vozila.

Izvjestitelj prepoznaje specifičnosti tržišta teških vozila. Nadalje, razvoj tehnologija s nultim emisijama nije tako uznapredovao kao za putničke automobile, posebno kada se radi o kamionima za velike udaljenosti. S druge strane, tržište regionalnih i gradskih dostavnih kamiona s nultim emisijama ubrzano se mijenja i očekuje se da će ta vozila u Europi dosegnuti paritet cijene s dizelskim vozilima u sljedećih pet godina. Izvjestitelj vidi jasan ekološki i gospodarski interes u stavljanju takvih vozila na tržište čim postanu dostupna. Stoga smatra da se ovom Uredbom treba uvesti obvezujući minimalni udio vozila s nultim i niskim emisijama za sve proizvođače i za 2025. i za 2030. Taj minimalni udio treba utvrditi tako da se zajamči sigurnost ulaganja za brzo uvođenje takvih vozila na tržište Unije i za razvoj odgovarajuće infrastrukture za punjenje, istodobno nagrađujući rane inovatore za napore koje su uložili kako bi vozila s nultim i niskim emisijama što prije stavili na tržište Unije. Taj obvezujući minimalni udio trebao bi se primjenjivati i na druga vozila kategorije N, uz vozila iz četiriju podskupina utvrđenih u predloženoj Uredbi. Tim postupnim pristupom osigurala bi se znatna sigurnost ulaganja te bi se poslala jasna poruka da se uvođenje takvih vozila na tržište ne smije odgađati u nedostatku zahtjeva u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub>.

Zabrinuti zbog pogoršanja kvalitete zraka u mnogim europskim gradovima, sve veći broj javnih tijela i javnih prijevoznika okreće se autobusima s nultim emisijama. U tom kontekstu, i uzimajući u obzir mjere na strani potražnje kao što su zahtjevi javne nabave, očekuje se da će udio električnih autobusa u voznom parku gradskih autobusa EU-a dosegnuti oko 60 % u 2030. Kako bi se osigurala odgovarajuća razina opskrbe na tržištu Unije, valja odrediti obvezujuće minimalne udjele gradskih autobusa s nultim emisijama u voznim parkovima proizvođača novih gradskih autobusa za 2025. i 2030. godinu.

10.10.2018

## MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Izvjestiteljica za mišljenje: Henna Virkkunen

### KRATKO OBRAZLOŽENJE

Mobilnost je nužna: ljudi i roba kreću se više nego ikada prije, a taj će se trend nastaviti i u budućnosti. Lanci opskrbe postaju sve globalniji pa se očekuje da će prijevoz robe do 2050. porasti za 60 posto u odnosu na 2010. Mobilnost ima ključnu ulogu u gospodarstvu i društvu EU-a. S obzirom na to da sektor cestovnog prijevoza robe ima znatan udio u emisijama stakleničkih plinova te da se EU obvezao na ostvarivanje ambicioznih klimatskih ciljeva, te će se emisije u nadolazećem razdoblju morati smanjiti. Da bi se to smanjenje ostvarilo, također će biti potrebno donijeti razna održiva i realistična rješenja koja se temelje na stabilnom i predvidivom regulatornom okviru. Stoga izvjestiteljica smatra da je važno na razini Unije odrediti emisijske norme CO<sub>2</sub> za teška vozila kako bi se izbjegla rascjepkanost tržišta i razlike u sustavima pravila diljem Unije.

Izvjestiteljica smatra da je važno uspostaviti pravu ravnotežu između ambicioznih ciljanih vrijednosti emisija, promicanja inovacija u automobilskoj industriji EU-a i povećanja konkurentnosti Europe uz otvaranje radnih mjesta za visokokvalificirane radnike. Izvjestiteljica stoga smatra da su predložene ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za teška vozila ambiciozne, ali realistične. Budući da trošak goriva predstavlja znatan udio troškova upravljanja teškim vozilima, njihova je razina učinkovitosti iz ekonomskih razloga relativno visoka. Međutim, jasan znak za daljnje poboljšanje njihove učinkovitosti omogućit će da se istraživanje i razvoj u području teških vozila sve više usredotoči na povećanje učinkovitosti vozila, a time i na smanjenje emisija CO<sub>2</sub>.

Još je važnije da će za postizanje sveobuhvatnog pristupa smanjenju emisija u tom sektoru biti potreban budući doprinos nekoliko mjera u sektoru cestovnog prometa, poput digitalizacije, automatizacije, alternativnih goriva, cestovne infrastrukture i tehnologije vozila. U tom smislu zakonodavstvo treba postaviti jasne smjernice, biti nedvosmisleno te pružiti prave poticaje za dugoročnu stabilnost ulaganja u tom sektoru.

S obzirom na to da izvjestiteljica shvaća da će rješenja za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila proizaći iz nekoliko izvora, od presudne je važnosti zadržati tehnološki neutralan pristup kako bi se u budućnosti pravovremeno uvele nove tehnologije. Potrebno je nagraditi i poticati napore svih prijevoznika u smanjenju emisija. Obnovljiva goriva i izvori energije učinkovit su način smanjenja emisija. Kako bi se to uzelo u obzir i kako bi se osigurala preciznija procjena emisija stakleničkih plinova iz teških vozila, Europska komisija treba do 2022. uspostaviti metodologiju za izračun emisija od izvora do upravljača te, nakon što se metodologija uvede, po potrebi preispitati povezano zakonodavstvo. Dostupnost infrastrukture za alternativna goriva bit će u budućnosti još jedno važno pitanje vezano za smanjenje emisija iz teških vozila jer će to biti ključno za prijelaz na nekoliko novih tehnologija vozila.

Iako je cilj ove Uredbe poboljšanje energetske učinkovitosti vozila, u slučaju teških vozila smanjenje emisija može se postići osmišljavanjem rješenja kao što su optimizacija opterećenja, vožnja vozila u konvoju, korištenje sustava za pomoć vozaču, obuka vozača, uvođenje poticaja za nadogradnju i obnovu voznog parka te ulaganje u razvoj i održavanje infrastrukture.

Budući da prijedlog Komisije obuhvaća četiri kategorije koje predstavljaju 65–70 % tržišta, postavlja se pitanje o mogućim učincima usklađenosti s ostatkom vozila koja nisu obuhvaćena ovom Uredbom. Izvjestiteljica se slaže da ovom Uredbom ne trebaju biti obuhvaćena sva teška vozila, no potrebno je pojasniti da novi regulatorni okvir ne utječe negativno na pristup tih vozila tržištu.

## AMANDMANI

Odbor za promet i turizam poziva Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

### Amandman 1

#### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim *seostvaruje* nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.<sup>21</sup> i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskoristava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih

*Izmjena*

(3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim *se ostvaruje* nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.<sup>21</sup> i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskoristava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih

mjesta te postići čišći sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. ***To zahtijeva potpunu predanost Unije, država članica i dionika, a osobito jačanje*** napora za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> i onečišćenja zraka.

---

<sup>21</sup> Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju – preispitivanje strategije za industrijsku politiku EU-a – COM(2017) 0479 final.

## Amandman 2

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

mjesta te postići čišći ***i održiviji*** sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. ***Da bi se pronašla ravnoteža između jačanja*** napora za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> i onečišćenja zraka, ***poticanja inovacija u automobilskej industriji te povećanja konkurentnosti Unije, potrebna je potpuna predanost Unije, država članica i dionika.***

---

<sup>21</sup> Ulaganje u pametnu, inovativnu i održivu industriju – preispitivanje strategije za industrijsku politiku EU-a – COM(2017) 0479 final.

*Izmjena*

***(4a) Razine smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za vozne parkove novih teških 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 energetskeim ciljevima Unije za 2030. i razdoblje nakon toga. Taj postupni pristup također jasno i rano signalizira industriji da ne odgađa uvođenje energetskei učinkovitih tehnologija i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.***

## Amandman 3

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(8a) S obzirom na to da se povećanje udjela emisija iz teških vozila procjenjuje na oko 9 % te na činjenicu da trenutno ne***

*postoje zahtjevi za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila, za tu su kategoriju vozila potrebne posebne mjere.*

#### Amandman 4

##### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenog smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva *te* doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije.

*Izmjena*

(9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora cestovnog prometa u cjelini dogovorenog smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva, doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije *te dugoročno osigurati radna mjesta za visokokvalificirane radnike.*

#### Amandman 5

##### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila, primjereno je odrediti emisijske norme CO<sub>2</sub> za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

*Izmjena*

(10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila *te za izbjegavanjem rascjepkanosti tržišta,* primjereno je odrediti emisijske norme CO<sub>2</sub> za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

## Amandman 6

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(11a) Treba uzeti u obzir razine smanjenja emisija koje treba postići u sektoru teških vozila i vrijeme potrebno za obnovu voznog parka.**

## Amandman 7

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(12a) Naglašava da većinu prijevoznika u teretnom prometu čine mala i srednja poduzeća, čiji je pristup financiranju ograničen. Stoga buduća rješenja moraju biti troškovno učinkovita i uravnotežena. Od ključne je važnosti da postoji snažna struktura poticaja kako bi se podržalo uvođenje većeg broja vozila s učinkovitom potrošnjom goriva te da se osiguraju mehanizmi financiranja EU-a.**

## Amandman 8

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, kontinuirano *će se* i pravovremeno ažurirati.

(13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela ***i poticala*** primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, ***moraju se*** kontinuirano i pravovremeno ***razvijati i*** ažurirati ***da bi se zaista obuhvatile sve dostupne tehnologije za uštedu goriva, uključujući vožnju kamiona u konvoju, poboljšanje krute nadogradnje, prikolica i poluprikolica na***



*tržištu. S obzirom na ključnu ulogu tih novih tehnologija u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> iz prometnog sektora, pravovremeno i sveobuhvatno ažuriranje simulacijskog alata VECTO ključan je element u smanjenju emisija CO<sub>2</sub> iz teških vozila. To bi se ažuriranje trebalo provoditi jednom godišnje kako bi VECTO bio u skladu s najnovijim tehnologijama, a europske bi institucije u skladu s tim trebale dodijeliti dostatna sredstva. Komisija treba svake godine pripremiti i objaviti digitalno ažurirani popis tehnologija uključenih u VECTO s odgovarajućim vremenskim rokovima.*

## Amandman 9

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO<sub>2</sub> tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Cilj za 2030. trebalo bi smatrati ambicioznim, a konačni bi cilj trebalo utvrditi nakon revizije u 2022. jer postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.

*Izmjena*

(15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO<sub>2</sub> tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih, **pristupačnih** i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Cilj za 2030. trebalo bi smatrati ambicioznim, a konačni bi cilj trebalo utvrditi nakon revizije u 2022. jer postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.

## Amandman 10

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(15a) Izračun emisija CO<sub>2</sub> treba se temeljiti na pristupu od izvora do upravljača kako bi se u obzir uzela ekološka učinkovitost goriva ili energije te**

*krajnja uporaba vozila. Takvim bi se pristupom ekološka učinkovitost vozila mogla procijeniti na realniji način. Komisija, stoga, do 1. siječnja 2022. treba razviti metodologiju za bilježenje emisija od izvora do upravljača te po potrebi predložiti da se u skladu s tim u okviru preispitivanja iz članka 13. ove Uredbe prilagode njezini ciljevi.*

## Amandman 11

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(16) Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i **srednjoročnom** postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO<sub>2</sub> u usporedbi s dizelskim vozilima. Potencijal za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO. Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NO<sub>x</sub> i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.

*Izmjena*

(16) *Na tržištu su već dostupna razna alternativna goriva.* Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. **Tehnologije na bazi vodika također su zanimljive iz perspektive istraživanja i razvoja, posebice ako energija za sintezu vodika potječe iz održivih i obnovljivih izvora.** Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i **srednjoročnom** postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO<sub>2</sub> u usporedbi s dizelskim vozilima. **Srednjoročno do dugoročno gledajući, ukapljeni bioplin (UBP) omogućuje znatno smanjenje razine emisija CO<sub>2</sub> u prometu teških vozila.** Potencijal za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO, **a u budućnosti bi se u okviru VECTO-a u obzir trebala uzeti i druga održiva alternativna goriva.** Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NO<sub>x</sub> i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.

## Amandman 12

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(16a) Alternativna goriva, osobito sintetička i napredna obnovljiva goriva, kako su definirana u članku 2. točkama (s) i (ee) Direktive 2016/0382, mogu imati ključnu ulogu u dugoročnoj dekarbonizaciji prometnog sektora. Tehnološki razvoj i masivna industrijalizacija ključni su za postizanje konkurentnih cijena tih goriva. Taj se proces dodatno potiče potvrđivanjem koristi tih goriva u pogledu emisija CO<sub>2</sub> u ovoj Uredbi.**

## Amandman 13

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.b (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(16b) Uvođenjem tehnologija koje se temelje na vožnji u konvoju doprinijet će se smanjenju potrošnje goriva i emisija CO<sub>2</sub> jer se time znatno smanjuju potrošnja goriva kamiona i emisije CO<sub>2</sub> teških vozila.**

## Amandman 14

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.c (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(16c) Kako bi se postigla dekarbonizacija prijevoza, ovom se Uredbom trebaju uzeti u obzir alternativna goriva navedena u članku 2. stavku 1. Direktive 2014/94 Europskog parlamenta i Vijeća. Alternativna goriva**

*koja su već prisutna na tržištu od početka se trebaju uključiti u regulativu o emisijama CO<sub>2</sub> i potrošnji goriva za teška vozila. Ovom Uredbom treba dopustiti da se goriva nove generacije bez odgađanja uzimaju u obzir. Uzimanje alternativnih goriva u obzir u pogledu emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva potaknulo bi proizvođače da na tržište stavljaju vozila koja koriste alternativna goriva te dobavljače goriva da povećaju dostupnost alternativnih goriva na tržištu. Na javnom savjetovanju u organizaciji Komisije 83 % dionika u potpunosti se ili uglavnom složilo da emisije CO<sub>2</sub> teških vozila trebaju obuhvaćati i alternativna goriva.*

## Amandman 15

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(19) Zahtjeve za smanjenje trebalo bi pošteno raspodijeliti na proizvođače, uzimajući u obzir raznolikost teških vozila u pogledu konstrukcije i posebnosti vožnje, godišnje kilometraže, korisnog tereta i konfiguracije prikolice. Stoga je primjereno razlikovati teška vozila na temelju različitih i zasebnih podskupina vozila koje odražavaju posebne tehničke značajke i uobičajeni način uporabe vozila. Utvrđivanjem godišnjih specifičnih ciljeva za **proizvođače** kao ponderiranog prosjeka ciljeva definiranih za svaku podskupinu, proizvođačima se također omogućuje da uspješno kompenziraju moguće slabije rezultate vozila u određenim podskupinama s boljim rezultatima vozila u drugim podskupinama, uzimajući u obzir prosječne emisije CO<sub>2</sub> tijekom radnog vijeka vozila u različitim podskupinama.

*Izmjena*

(19) Zahtjeve za smanjenje trebalo bi pošteno raspodijeliti na proizvođače, uzimajući u obzir raznolikost teških vozila u pogledu konstrukcije i posebnosti vožnje, godišnje kilometraže, korisnog tereta i konfiguracije prikolice. Stoga je primjereno razlikovati teška vozila na temelju različitih i zasebnih podskupina vozila koje odražavaju posebne tehničke značajke i uobičajeni način uporabe vozila. Utvrđivanjem godišnjih specifičnih ciljeva za **proizvođače** kao ponderiranog prosjeka ciljeva definiranih za svaku podskupinu, proizvođačima se također omogućuje da uspješno kompenziraju moguće slabije rezultate vozila u određenim podskupinama s boljim rezultatima vozila u drugim podskupinama, uzimajući u obzir prosječne emisije CO<sub>2</sub> tijekom radnog vijeka vozila u različitim podskupinama *i poštujući tako načelo „onečišćivač plaća”*.

## Amandman 16

## Prijedlog uredbe Uvodna izjava 20.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(20) Proizvođačevu sukladnost s godišnjim ciljevima trebalo bi procjenjivati na temelju prosječnih emisija CO<sub>2</sub>. Pri određivanju prosječnih specifičnih emisija u obzir bi trebalo uzeti i specifičnosti vidljive u različitim ciljanim vrijednostima podskupina. Stoga bi se prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača trebale temeljiti na prosječnim emisijama utvrđenima za svaku podskupinu, uključujući ponderiranje na temelju pretpostavljene prosječne godišnje kilometraže i prosječnog korisnog tereta, koje odražavaju ukupne emisije CO<sub>2</sub> tijekom radnog vijeka. Zbog ograničenog potencijala namjenskih vozila za smanjenje emisija ne bi ih trebalo uzeti u obzir pri izračunu prosječnih specifičnih emisija.

## Amandman 17

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(21) Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>26</sup>.

*Izmjena*

(20) Proizvođačevu sukladnost s godišnjim ciljevima trebalo bi procjenjivati na temelju prosječnih emisija CO<sub>2</sub>. Pri određivanju prosječnih specifičnih emisija u obzir bi trebalo uzeti i specifičnosti vidljive u različitim ciljanim vrijednostima podskupina. Stoga bi se prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača trebale temeljiti na prosječnim emisijama utvrđenima za svaku podskupinu, uključujući ponderiranje na temelju pretpostavljene prosječne godišnje kilometraže i prosječnog korisnog tereta, koje odražavaju ukupne emisije CO<sub>2</sub> tijekom radnog vijeka. Zbog ograničenog potencijala namjenskih vozila za smanjenje emisija ne bi ih trebalo uzeti u obzir pri izračunu prosječnih specifičnih emisija, **osim ako je riječ o vozilima s niskim ili nultim emisijama.**

*Izmjena*

(21) Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao **i potaknuo** neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU [COM(2017) 653 final] (SL L 120, 15.5.2009, str. 5).

<sup>26</sup> Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako je izmijenjena Direktivom .../.../EU [COM(2017) 653 final] (SL L 120, 15.5.2009, str. 5).

## Amandman 18

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(22) Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača sva bi se teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO<sub>2</sub> vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje ciljeva zaštite okoliša, dobivene bi se uštede trebale ograničiti.

*Izmjena*

(22) Za potrebe izračuna prosječnih specifičnih emisija proizvođača sva bi se teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO<sub>2</sub> vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje ciljeva zaštite okoliša, dobivene bi se uštede trebale ograničiti. ***Uzimajući u obzir poteškoće u razvoju vozila za duge udaljenosti s nultim i niskim emisijama, vozila koja premašuju udaljenosti od 400 km trebala bi se izuzeti iz ograničenja.***

## Amandman 19

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i autobuse koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. Međutim, trebalo bi napomenuti da su autobusi s nultim emisijama već na tržištu i potiče ih se mjerama na strani potražnje kao što su

*Izmjena*

(24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i autobuse koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. Međutim, trebalo bi napomenuti da su autobusi s nultim emisijama već na tržištu i potiče ih se mjerama na strani potražnje kao što su

postupci javne nabave. Kako bi poticaji za različite vrsta vozila bili uravnoteženi, uštede nastale upotrebom manjih kamiona i autobusa s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti.

postupci javne nabave. Kako bi poticaji za različite vrsta vozila bili uravnoteženi, uštede nastale upotrebom manjih kamiona i autobusa s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti. ***S obzirom na to da se pravni subjekti za autobuse, putničke autobuse i kamione mogu razlikovati kod istog proizvođača, „skupina povezanih proizvođača”, kako je definirana u Uredbi 510/2011, trebala bi moći djelovati kao proizvođač.***

## Amandman 20

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 30.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(30) Potrebno je uvesti pouzdan mehanizam za postizanje sukladnosti koji bi jamčio ostvarivanje ciljanih vrijednosti u okviru ove Uredbe. Obveze proizvođača da dostavljaju točne podatke u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018. [Praćenje teških vozila i izvješćivanje o njima] i administrativne kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima u skladu s tom Uredbom.

*Izmjena*

(30) Potrebno je uvesti pouzdan mehanizam za postizanje sukladnosti koji bi jamčio ostvarivanje ciljanih vrijednosti u okviru ove Uredbe. Obveze proizvođača da dostavljaju točne podatke u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018. [Praćenje teških vozila i izvješćivanje o njima] i administrativne kazne koje se mogu izreći u slučaju neispunjavanja tih obveza doprinose pouzdanosti podataka za potrebe postizanja sukladnosti s ciljnim vrijednostima u skladu s tom Uredbom. ***U interesu je potrošača i šire javnosti znati koji proizvođači poštuju nove emisijske norme, a koji ih ne poštuju.***

## Amandman 21

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(31) Za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi

*Izmjena*

(31) Za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi ***i na cesti*** sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi

Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi.

## Amandman 22

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 34.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(34) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO<sub>2</sub> utvrđenih ovom Uredbom, a osobito razinu smanjenja koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe te Uredbe, ta ocjena također bi trebala uključivati teška vozila i skupove vozila iznad uobičajenih masa i dimenzija primjenjivih u nacionalnom prometu, primjerice modularne koncepte.

Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO<sub>2</sub> teških vozila u uporabi **i na cesti**.

*Izmjena*

(34) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO<sub>2</sub> utvrđenih ovom Uredbom, a osobito razinu smanjenja koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe te Uredbe, ta ocjena također bi trebala uključivati teška vozila i skupove vozila iznad uobičajenih masa i dimenzija primjenjivih u nacionalnom prometu, primjerice modularne koncepte. ***U potonjem slučaju, kada se ti kamioni koriste za prijevoz velikog kapaciteta, u skladu s Direktivom 719/2015<sup>1a</sup>, moraju biti jasno prepoznatljivi prema tehničkim kriterijima, a Komisija bi trebala uzeti u obzir koristi tih težih teretnih vozila u pogledu emisija CO<sub>2</sub>. Komisija bi se za ciljeve nakon 2022. trebala prebaciti na metodologiju od izvora do upravljača. Potrebno je pratiti i učiniti transparentnim pristup od izvora do upravljača i životni ciklus emisija CO<sub>2</sub> iz teških teretnih vozila.***

---

<sup>1a</sup> Direktiva (EU) 2015/719 od 29. travnja 2015. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena



## Amandman 23

### Prijedlog uredbe

#### Članak 3. – stavak 1. – točka h

*Tekst koji je predložila Komisija*

(h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo koje nije namijenjeno za prijevoz robe i za koje *su se emisije CO<sub>2</sub> i potrošnja goriva utvrđivali*, u skladu s *Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile koji nisu definirani u točki 2.1. Priloga I. ovoj Uredbi*;

*Izmjena*

(h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo koje nije namijenjeno za prijevoz *potrošačke* robe i za koje *se tijekom registracije dodjeljuje kod nadogradnje* u skladu s *dodatkom 2. Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ*;

## Amandman 24

### Prijedlog uredbe

#### Članak 3. – stavak 1. – točka ia (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(ia) *Za potrebe ove Uredbe „skupina povezanih proizvođača” znači proizvođač i poduzeća s kojima je povezan. U odnosu na proizvođača, „povezana poduzeća” definirana su kao:*

*(a) poduzeća u kojima proizvođač izravno ili neizravno ima:*

*i. natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili*

*ii. ovlasti za imenovanje natpolovične većine članova nadzornog odbora, upravnog odbora ili tijela koja pravno zastupaju poduzeće; ili*

*iii. pravo upravljanja poslovanjem poduzeća;*

*(b) poduzeća koja izravno ili neizravno, u odnosu na proizvođača, imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);*

*(c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke*

*(b) izravno ili neizravno ima prava ili ovlasti navedene u točki (a);*

*(d) poduzeća u kojima proizvođač zajedno s jednim ili više poduzeća iz točke (a), (b) ili (c) ili u kojima dva ili više takvih poduzeća imaju prava ili ovlasti navedene u točki (a);*

*(e) poduzeća u kojima prava ili ovlasti navedene u točki (a) zajednički imaju proizvođač ili jedno ili više s njim povezanih poduzeća iz točaka od (a) do (d) i jedna ili više trećih strana.*

## **Amandman 25**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 3. – stavak 1. – točka k**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> ispod 350 g CO<sub>2</sub>/km kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.1. Priloga I.;

*Izmjena*

(k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> manjima od 35 % ispod referentne vrijednosti koja se izračunava prema osnovnoj vrijednosti iz 2019. za svaku podskupinu vozila;

## **Amandman 26**

### **Prijedlog uredbe**

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*(na) korekcijski faktor za CO<sub>2</sub> jednak je udjelu obnovljivog plina koji se prodaje na postajama za punjenje, koji treba potvrditi na razini Europske unije.*

*Izmjena*

## **Amandman 27**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 4. – stavak 1. – točka a**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(a) podaci dostavljeni u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 [praćenje teških vozila i izvješćivanje o njima] za nova teška vozila proizvođača registrirana u relevantnoj godini, uz iznimku namjenskih vozila;

*Izmjena*

(a) podaci dostavljeni u skladu s Uredbom (EU) br. .../2018 [praćenje teških vozila i izvješćivanje o njima] za nova teška vozila proizvođača registrirana u relevantnoj godini, uz iznimku namjenskih vozila, ***osim ako je riječ o vozilima s niskom ili nultom razinom emisija;***

## **Amandman 28**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 4. – stavak 1. – točka ba (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(ba) koristi u pogledu CO<sub>2</sub> sintetičkih i naprednih obnovljivih goriva, kako su definirana u članku 2. točkama (s) i (ee) Direktive 2016/0382, pod uvjetom da proizvođači dobrovoljno uvedu goriva na tržište goriva i da se te koristi ne ubrajaju u druge obveze dekarbonizacije.***

## **Amandman 29**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 4. – stavak 1. – točka bb (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(bb) korekcijski faktor za ugljik (CCF), koji se izračunava primjenom sljedeće formule:  $CCF = \text{nacionalni udio (\%)} \text{ iskorištene održive energije iz obnovljivih izvora} / 10$ . To se izračunava zasebno za vozila na dizel i metan te za goriva koja se prodaju u svakoj kalendarskoj godini. Komisija bi trebala poticati uvođenje korekcijskog faktora za ugljik, što bi dovelo do usvajanja metodologije od izvora do upravljača.***

## Amandman 30

### Prijedlog uredbe

#### Članak 5. – stavak 2. – točka a

*Tekst koji je predložila Komisija*

(a) teško vozilo s nultim emisijama računa se kao dva vozila;

*Izmjena*

(a) teško vozilo s nultim emisijama računa se **više puta, ovisno o njegovu dometu: ako je domet manji od 100 km računa se kao dva vozila, a ako je domet veći od 100, 200 ili 400 km računa se kao tri, četiri ili pet vozila;**

## Amandman 31

### Prijedlog uredbe

#### Članak 5. – stavak 2. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> i graničnoj vrijednosti emisija od **350 g CO<sub>2</sub>/km**.

*Izmjena*

(b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO<sub>2</sub> i graničnoj vrijednosti emisija od **35 % ispod referentne vrijednosti koja se izračunava prema osnovnoj vrijednosti iz 2019. za svaku podskupinu vozila.**

## Amandman 32

### Prijedlog uredbe

#### Članak 5. – stavak 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

3. Faktor nultih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 3 %. Doprinos teških vozila s nultim emisijama iz **kategorija iz članka 2. stavka 1. drugog podstavka tom faktoru smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 1,5 %.**

*Izmjena*

3. Faktor nultih i niskih emisija smanjuje prosječne specifične emisije proizvođača za najviše 3 %. Doprinos teških vozila s nultim **i niskim** emisijama iz **kategorije vozila za duge udaljenosti, čiji je domet veći od 400 km izuzima se iz ograničenja.**

## Amandman 33

## Prijedlog uredbe

### Članak 8. – stavak 1. – podstavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(doplata za prekomjerne emisije) =  
(prekomjerne emisije x **6 800**  
EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

*Izmjena*

(doplata za prekomjerne emisije) =  
(prekomjerne emisije x **570**  
EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm)

## Amandman 34

## Prijedlog uredbe

### Članak 8. – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

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

*Izmjena*

4. Iznosi doplate za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije. ***Ti iznosi upotrebljavaju se isključivo za potrebe podupiranja programa koji se provode u uskoj suradnji sa socijalnim partnerima, kojima se promiče pravedan prelazak automobilskeg sektora na mobilnost s nulnim emisijama te inovativna rješenja kojima se potiče brzo uvođenje teških vozila s nulnim i niskim emisijama.***

## Amandman 35

## Prijedlog uredbe

### Članak 11. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija u ***tza potrebe*** osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje pouzdane anonimne podatke o stvarnim vrijednostima ***emisije*** CO<sub>2</sub> i potrošnje energije teških vozila.

*Izmjena*

2. Komisija u ***tu svrhu*** osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje ***javnosti*** pouzdane anonimne podatke o stvarnim vrijednostima ***emisija*** CO<sub>2</sub> i potrošnje energije teških vozila ***na temelju standardizacije postojećih sustava za prikupljanje podataka koji obuhvaćaju različite vrste korisnika. Komisija procjenjuje izvedivost ispitivanja emisija CO<sub>2</sub> u stvarnim uvjetima vožnje s pomoću prenosivih sustava za mjerenje emisija (PEMS).***

## Amandman 36

### Prijedlog uredbe

#### Članak 11. – stavak 2.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**2 a. Ažuriranje simulacijskog alata („VECTO”). Komisija svake godine ažurira simulacijski alat VECTO, kako je utvrđeno Uredbom (EU) 2017/2400, kako bi se odrazilo uvođenje tehnologija za uštedu goriva, uključujući vožnju kamiona u konvoju, kao i poboljšanja prikolica, poluprikolica i krute nadogradnje. Pri ažuriranju bi trebalo voditi računa o odstupanjima između rezultata VECTO-a i stvarnih emisija CO<sub>2</sub> u cestovnom prometu.**

## Amandman 37

### Prijedlog uredbe

#### Članak 12. – stavak 1. – uvodni dio

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača u skladu s člankom 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija u skladu s člankom 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi izmjene sljedećih odredbi utvrđenih u prilogima I. i II.:

1. Kako bi se osiguralo da se u tehničkim parametrima za izračun prosječnih specifičnih emisija proizvođača u skladu s člankom 4. i izračun ciljanih vrijednosti prosječnih specifičnih emisija u skladu s člankom 6. uzimaju u obzir tehnički napredak i razvoj logistike prijevoza tereta, Komisija **svake godine ažurira simulacijski alat VECTO** te je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 15. radi izmjene sljedećih odredbi utvrđenih u prilogima I. i II.:

## Amandman 38

### Prijedlog uredbe

#### Članak 13. – stavak 1.

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> koja se mora utvrditi za 2030. u skladu s **člankom 1.** i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice. To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ<sup>30</sup>, sustav bonusa i dugova za CO<sub>2</sub> i primjerenost produljivanja primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, prema potrebi popraćenu prijedlogom za izmjenu ove Uredbe.

---

<sup>30</sup> Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ kako je izmijenjena Direktivom / EU

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, **metodologijama za izračun emisija od izvora do upravljača**, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> koja se mora utvrditi za 2030. u skladu s **člankom 1.** i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub> na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice **i skupove vozila iz Europskog modularnog sustava. Komisija također izvješćuje o napretku u utvrđivanju reprezentativne metodologije za izračun emisija tijekom životnog ciklusa.** To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, **uključujući njihovu definiciju**, uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ<sup>30</sup>, sustav bonusa i dugova za CO<sub>2</sub> i primjerenost produljivanja primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, prema potrebi popraćenu prijedlogom za izmjenu ove Uredbe. **Za potrebe tog izvješća Komisija ocjenjuje sve glavne parametre koji utječu na širenje upotrebe alternativnih pogonskih sklopova, uzimajući u obzir sljedeće pokazatelje:**

- **proširenje infrastrukture za punjenje**
- **raspon vozila u ponudi (električna vozila na baterije [BEV], hibridna električna vozila na punjenje [PHEV], električna vozila sa sustavom gorivih ćelija [FCEV] itd.)**
- **prosječnu cijenu nafte i goriva**
- **razine subvencija i nemonetarnih poticaja**
- **raspon javne nabave itd.**

---

<sup>30</sup> Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ kako je izmijenjena Direktivom / EU





## POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

<b>Naslov</b>	Emisijske norme CO2 za nova teška vozila
<b>Referentni dokumenti</b>	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)
<b>Nadležni odbor</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 5.7.2018
<b>Odbori koji su dali mišljenje</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 5.7.2018
<b>Izjestiteljica za mišljenje</b> Datum imenovanja	Henna Virkkunen 3.7.2018
<b>Razmatranje u odboru</b>	6.9.2018
<b>Datum usvajanja</b>	9.10.2018
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+: 37 –: 8 0: 2
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.</b>	Nicola Danti, Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan

## KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

37	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel
8	-
EFDD	Daniela Aiuto , Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor
2	0
ECR	Peter van Dalen
ENF	Marie-Christine Arnautu,

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani

## POSTUPAK U NADLEŽNOM ODBORU

<b>Naslov</b>	Emisijske norme CO2 za nova teška vozila		
<b>Referentni dokumenti</b>	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)		
<b>Datum podnošenja EP-u</b>	17.5.2018		
<b>Nadležni odbor</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 5.7.2018		
<b>Odbori koji daju mišljenje</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	ITRE 5.7.2018	IMCO 5.7.2018	TRAN 5.7.2018
<b>Odbori koji nisu dali mišljenje</b> Datum odluke	ITRE 19.6.2018	IMCO 19.6.2018	
<b>Izvjestitelji</b> Datum imenovanja	Bas Eickhout 24.5.2018		
<b>Razmatranje u odboru</b>	29.8.2018		
<b>Datum usvajanja</b>	18.10.2018		
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+: –: 0:	47 6 0	
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli		
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Eleonora Evi, Giorgos Grammatikakis, Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho		
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.</b>	Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato		
<b>Datum podnošenja</b>	25.10.2018		

**KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM  
U NADLEŽNOM ODBORU**

47	+
ALDE	Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld
ECR	Mark Demesmaeker
EFDD	Eleonora Evi, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Giorgos Grammatikakis, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor

6	-
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EPP	Jens Gieseke, Renate Sommer

0	0

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani