



Dokument zasedanja

A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**

POROČILO

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Bas Eickhout

Oznake postopkov

- * Postopek posvetovanja
- *** Postopek odobritve
- ***I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- ***II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- ***III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

Predlogi sprememb k osnutku akta

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v dveh stolpcih

Izbrisano besedilo je označeno s *kreplekim poševnim tiskom* v levem stolpcu, zamenjano besedilo s *kreplekim poševnim tiskom* v obeh stolpcih, novo besedilo pa s *kreplekim poševnim tiskom* v desnem stolpcu.

Prva in druga vrstica glave vsakega predloga spremembe navajata zadevni del besedila v obravnavanem osnutku akta. Če predlog spremembe zadeva obstoječi akt, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, glava poleg tega vsebuje še tretjo in četrto vrstico, ki navajata obstoječi akt oziroma zadevno določbo tega akta.

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v obliki konsolidiranega besedila

Novo besedilo je označeno s *kreplekim poševnim tiskom*. Izbrisano besedilo je označeno s simbolom **■** ali prečrtano. Zamenjano besedilo je izbrisano ali prečrtano, besedilo, ki ga nadomešča, pa je označeno s *kreplekim poševnim tiskom*.

Izjema so spremembe izključno tehnične narave, ki so jih vnesle službe z namenom priprave končnega besedila in niso označene.

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV	55
PRILOGA: SEZNAM SUBJEKTOV ALI OSEB, OD KATERIH JE POROČEVALEC PREJEL PRISPEVEK	58
MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO	59
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM	92
POSTOPEK V PRISTOJNEM ODBORU	150
POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V PRISTOJNEM ODBORU	152

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2023)0088),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, v skladu s katerim je Komisija predložila predlog Parlamentu (C9-0025/2023),
 - ob upoštevanju obrazloženega mnenja italijanske poslanske zbornice in italijanskega senata v okviru Protokola št. 2 o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, v katerem izjavljata, da osnutek zakonodajnega akta ni v skladu z načelom subsidiarnosti,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 12. julija 2023¹,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju členov 59 in 40 Poslovnika,
 - ob upoštevanju mnenj Odbora za promet in turizem ter Odbora za industrijo, raziskave in energetiko,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (A9-0313/2023),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. odobri skupno izjavo Evropskega parlamenta in Sveta, priloženo tej resoluciji;
 3. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;
 4. naroči svoji predsednici, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

¹ Še ni objavljeno v Uradnem listu.

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019¹⁰. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.

¹⁰ Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019) 640 *final*).

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050, in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni

Predlog spremembe

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019¹⁰. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije **ter zaradi vojne agresije Rusije proti Ukrajini**.

¹⁰ Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019)0640).

kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990.

kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane **in ranljive** skupine, kot so **gospodinjstva in osebe z nizkimi dohodki**, starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog spremembe

(3) Unija se je v posodobljenem nacionalno določenem prispevku, ki ga je 17. decembra 2020 predložila sekretariatu UNFCCC, zavezala, da bo do leta 2030 neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu Unije zmanjšala za vsaj 55 % pod ravnjo iz leta 1990. **Svet je v sklepih z dne 24. oktobra 2022^{1a} navedel, da je pripravljen čim prej po zaključku pogajanj o bistvenih elementih svežnja „Pripravljeni na 55“ po potrebi posodobiti nacionalno določeni prispevek Unije in njenih držav članic v skladu z odstavkom 29 Glasgowskega podnebnega pakta.**

^{1a} **Sklepi Sveta o pripravih na 27. konferenco pogodbenic (COP27) Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) z dne 24. oktobra 2022.**

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050 vključila v zakonodajo. Navedena uredba določa tudi zavezujočo zavezo Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030.

¹¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

Predlog spremembe

(4) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu **v Uniji najkasneje** do leta 2050 **in cilj doseganja negativnih emisij po tem** vključila v zakonodajo. Navedena uredba določa tudi zavezujočo zavezo Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030. **Uredba določa tudi, da bi morala Komisija najpozneje v šestih mesecih po prvem pregledu globalnega stanja, opravljenem na podlagi Pariškega sporazuma, po potrebi predlagati vmesni podnebni cilj za leto 2040, in hkrati objaviti predvideni okvirni proračun Unije za emisije toplogrednih plinov za obdobje 2030–2050, opredeljen kot okvirni skupni obseg neto emisij toplogrednih plinov, ki naj bi se sprostile v tem obdobju, ne da bi bile ogrožene zaveze Unije iz Pariškega sporazuma, ter metodologijo, na kateri temelji ta okvirni proračun. Evropski znanstveni svetovalni odbor je 15. junija 2023 objavil znanstveno mnenje za določitev podnebne cilja za leto 2040 na ravni EU ter proračuna za emisije toplogrednih plinov za obdobje 2030–2050)^{11a}.**

¹¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

^{11a} *Evropski znanstveni svetovalni odbor za podnebne spremembe (2023). „Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a*

*greenhouse gas budget for 2030–2050“
(Znanstveno mnenje za določitev
podnebnega cilja za leto 2040 na ravni
EU ter proračuna za emisije toplogrednih
plinov za obdobje 2030–2050).*

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa.

Predlog spremembe

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa. ***Zdaj težka vozila ustvarijo več kot četrtno emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa v Uniji in več kot 6 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji, več kot letalski in pomorski promet. Cilj strategije EU za trajnostno in pametno mobilnost je 90-odstotno zmanjšanje emisij v prometnem sektorju do leta 2050, tudi v sektorjih, v katerih je težko zmanjšati emisije, kot sta letalski in pomorski promet. Za to je potrebno določiti dodatne cilje zmanjšanja emisij do leta 2050 za sektorje, ki so primerni za razogljičenje, kot je sektor cestnega prometa. Pri tem prehodu bi bilo treba upoštevati industrijske in socialne izzive tega procesa, da bi omogočili zaposlovanje in dostopno mobilnost za vse.***

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v

Predlog spremembe

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v

primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. ***Brez ambicioznih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa bi bilo potrebno večje zmanjšanje emisij v drugih sektorjih, vključno s tistimi, kjer je razogljičenje zahtevnejše.***

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(8a) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ za težka vozila ter vzpostavitev potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture bodo bistveni za zmanjšanje emisij celotnega voznega parka težkih vozil, da bi najpozneje do leta 2050 dosegli podnebno nevtralnost v celotnem gospodarstvu, kot je določeno v Uredbi (EU) 2021/1119, skupaj z drugimi pobudami, ki bodo nujne za pospešitev prehoda s cestnega na železniški promet in povečanju zmogljivosti železniškega tovornega prometa.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9) ***Okrepljene*** zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijevih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in

(9) ***Spremenjene*** zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijevih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa

državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko **ohranile**. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi **in s tem povezana visokokakovostna delovna mesta** lahko **ohranili, saj avtomobilska industrija ostaja ena od stebrov gospodarstva Unije**. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9a) Električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik imajo velik potencial za razogljičenje nekaterih segmentov sektorja prometa težkih vozil, zato bi bilo treba spodbujati njihov razvoj, pri tem pa upoštevati, da ima vsaka tehnologija vpliv na okolje.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. Te cilje **bi** bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije **in** spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. Te cilje bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije, spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način, **dala potreben signal za pospešitev**

uvajanja polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej Uniji, poskrbela za dolgoročno konkurenčnost industrije Unije na svetovnem trgu in prispevala k zmanjšanju operativnih stroškov prevoznih podjetij, hkrati pa zagotovila, da bo Unija izpolnila svoje cilje glede podnebja in onesnaževanja zraka.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Glede na najnovejše informacije, ki jih je predložila Evropska agencija za okolje (EEA), je bilo leta 2021 97 % mestnega prebivalstva v Uniji izpostavljenega koncentracijam drobnih delcev, ki so presegale priporočeno raven glede na škodljivost zdravju, ki jo je določila Svetovna zdravstvena organizacija^{1a}. Leta 2020 je bilo v Evropi 275.000 prezgodnjih smrti povezanih z izpostavljenostjo visokim koncentracijam drobnih delcev, 64.000 pa z izpostavljenostjo visokim koncentracijam NO₂^{1b}. S pospešitvijo uvajanja brezemisijских vozil bodo strožje zahteve glede zmanjšanja emisij CO₂ prispevale tudi k zmanjšanju onesnaženosti zraka zaradi cestnega prometa.

^{1a} „Europe's Air Quality Status 2023“ (Stanje kakovosti zraka v Evropi 2023), Evropska agencija za okolje (2023).

^{1b} „Health impacts of air pollution in Europe“ (Vpliv onesnaženosti zraka v Evropi na zdravje), Evropska agencija za okolje (2023).

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 11 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih tovornjakov in tovornih vozil.

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 *final* z dne 5. maja 2021.

Predlog spremembe 13

Predlog spremembe

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih tovornjakov in tovornih vozil. ***Posebno pozornost bi bilo treba nameniti tudi vplivu tega prehoda na MSP v dobavni verigi.***

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021)0350 z dne 5. maja 2021.

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11a) Za hitro uvedbo polnilne in oskrbovalne infrastrukture morajo biti na voljo kvalificirani inštalaterji. Za doseganje ciljev te uredbe bodo ključne naložbe v prekvalifikacijo in izpopolnjevanje, ki bodo v sektorju proizvodnje tovornjakov dosegle pravični prehod.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12) Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁶.

(12) Gospodarska vozila so bistveno orodje za pretok blaga in ljudi. Za doseganje ambicioznejših ciljev zmanjšanja emisij CO₂ so ključni dejavniki, kot so stroški brezemisijskih vozil, razpoložljivost infrastrukture za polnjenje, potreba po ohranjanju in pospeševanju inovacij ter učinek ukrepov za oblikovanje cen ogljika. Uredba (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva določa, da države članice zagotovijo minimalno pokritost z javno dostopnimi polnilnimi in oskrbovalnimi mesti, namenjenimi težkim vozilom. Več držav članic je že napovedalo, da bodo določile strožje zahteve od teh minimalnih, več evropskih proizvajalcev tovornjakov pa je ustanovilo skupna podjetja za nameščanje in upravljanje javnih polnilnih omrežij po vsej Evropi. Izboljšani standardi CO₂ bi morali spodbujati dodatne naložbe upravljavcev polnilne in oskrbovalne infrastrukture. Države članice bi morale zato imeti zadostno podporo, predvsem iz

*instrumentov financiranja EU in bi jih bilo treba tudi spodbuditi, da bi v svoje revidirane nacionalne okvire politike vključile ukrepe za podporo postavljanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture v remizah, logističnih centrih in skladiščih. Vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture je enako pomembna na zasebnih lokacijah, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih. Sprejeti bi bilo treba tudi dodatne ukrepe, da bi skrajšali postopek izdaje dovoljenj za polnilno infrastrukturo. Vse te pobude bodo prispevale k potrebni postavitvi polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej Uniji*¹⁶.

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021) 559 *final* z dne 14. julija 2021.

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021)0559 z dne 14. julija 2021.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) V šestih mesecih od dneva začetka veljavnosti te uredbe Komisija skliče forum za brezemisijna težka vozila, ki se ga udeležijo upravljavci javnih polnilnih postaj, upravljavci električnih prenosnih sistemov, prevozniki na dolge razdalje, izvajalci mestnih logističnih storitev, izvajalci javnega prevoza, civilna družba, možganski trusti, države članice in proizvajalci, da bi sodelovali pri uspešnem in stroškovno učinkovitem postavljanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture za doseganje povečanih ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila. Delo tega foruma bi bilo treba zlasti upoštevati pri pripravi prvega pregleda iz

*člena 22(2) Uredbe (EU) .../...
Evropskega parlamenta in Sveta o
vzpostavitvi infrastrukture za alternativna
goriva in s tem zagotoviti, da so cilji
omenjene uredbe usklajeni s cilji te
uredbe.*

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*(14a) Možnost usposabljanja in
preusposabljanja v številnih sektorjih, tudi
v sektorju težkih vozil, ki ga je treba
temeljito spremeniti, je ključnega pomena
za socialno pravičen prehod. V industriji
težkih vozil je treba poskrbeti, da bodo
imeli zaposleni možnosti za brezplačno
preusposabljanje, in jih spodbujati, naj jih
izkoristijo. Za pravičen in uspešen prehod
sta ključnega pomena evidentiranje in
analiza predvidenih sprememb na trgu
dela v industriji težkih vozil.*

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov **ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse** nišne uporabe, **da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira.** To lahko vključuje uporabe, kot so **težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološki in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna** vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov **bi bilo treba kratkoročno omogočiti nekoliko prožnosti, da bi se upoštevale posebne** nišne uporabe. To lahko vključuje uporabe, kot so vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. **Pri klavzuli o pregledu** bi bilo treba **oceniti**

mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil.

Glede na take premisleke bi bilo treba pri cilju za leto 2040 pustiti nekaj manevrskega prostora za upoštevanje razvoja v tehnologiji, do katerega bo še prišlo.

možnost, da se uvedejo cilji glede CO₂ tudi za nišne uporabe in necertificirana vozila.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15a) Za oceno emisije CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil na ravni Unije, bi morala komisija v ta namen oceniti možnost razvoja skupne metodologije Unije za ocenjevanje in dosledno sporočanje podatkov o emisijah CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil, ki se dajo na trg Unije.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe

Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16) Javni naročniki ali naročniki bi morali pri utemeljevanju oddaje naročil za nakup ali uporabo vozil iz točke 4.2 Priloge I upoštevati zanesljivost dobave, vključno z upoštevanjem „Smernic o udeležbi ponudnikov in blaga tretje države na trgu javnih naročil EU“ (C2019) 5494 final).

(16) Javni naročniki ali naročniki bi morali pri utemeljevanju oddaje naročil za nakup ali uporabo vozil iz točke 4.2 Priloge I upoštevati ***trajnostnost in zanesljivost*** dobave, vključno z upoštevanjem „Smernic o udeležbi ponudnikov in blaga tretje države na trgu javnih naročil EU“ (C2019) 5494 final), ***da bi zagotovili trajnostne in odporne dobavne verige ter zmanjšali sedanjo strateško uvozno odvisnost pri nekaterih tehnologijah in proizvodih, ki so potrebni za pospešeno uvajanje brezemisijskih***

težkih vozil, zlasti mestnih avtobusov, in preprečili nastanek nove odvisnosti. Ponderiranje meril glede prispevka ponudbe k trajnostnosti in odpornosti v zvezi s postopki javnega naročanja ne posega v možnost javnih naročnikov in naročnikov, da določijo višji prag za merila v zvezi z okoljsko trajnostnostjo in inovacijami, v skladu s členom 41(3) in uvodno izjavo 64 Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta, členom 67(5) Direktive 2014/24/EU in členom 82(5) Direktive 2014/25/EU.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park Unije od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijjskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijjska in nizkoemisijjska vozila (v nadaljnjem besedilu: ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Zato bi bilo treba od leta **2030 odpraviti mehanizem spodbud za ZLEV**.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe Uvodna izjava 21 – odstavek 4

Predlog spremembe

(17) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park Unije od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijjskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijjska in nizkoemisijjska vozila (v nadaljnjem besedilu: ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. **Poleg tega glede na visoke ravni tehnološke pripravljenosti brezemisijjskih vozil ni prepričljivega razloga za nadaljnje zagotavljanje dodatnih spodbud za nizkoemisijjska vozila.** Zato bi bilo treba **mehanizem spodbud od leta 2025 prenehati uporabljati za nizkoemisijjska težka vozila ter ga uskladiti s sedanjim razvojem trga, od leta 2030 pa v celoti odpraviti.**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO₂ iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO₂ iz te uredbe. To so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema, majhni avtobusi z največjo maso, manjšo od 7,5 t, **ter majhna tovorna vozila z največjo maso, manjšo od 5 t.**

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Uvodna izjava 25 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO₂ iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO₂ iz te uredbe. To so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema **in** majhni avtobusi z največjo maso, manjšo od 7,5 t.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe

(25a) Emisije CO₂ iz delovnih vozil, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, so že certificirane z orodjem VECTO, proizvajalci vozil in države članice jih

spremljajo in o njih poročajo, poleg tega pa je v Evropi že komercialno dostopnih več brezemisijskih delovnih vozil. Emisije CO₂ iz delovnih vozil predstavljajo približno 5 % emisij težkih vozil ter približno 10 % prodaje. Delovna vozila se večinoma uporabljajo v mestih, zato tam pomembno vplivajo na kakovost zraka. Večina teh vozil prevozi malo kilometrov in ima predvidljive poti ter se ponoči shranjuje v skladiščih, zato jih prevozniki lažje zamenjajo za brezemisijska vozila. Zato bi morali cilji za zmanjšanje emisij CO₂ veljati tudi za ta vozila.

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe Uvodna izjava 25 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(25b) Zaradi tehnične pripravljenosti segmenta vozil in potrebe po izboljšanju kakovosti zraka v mestih bi morala tudi majhna tovorna vozila z največjo maso, manjšo od 5 ton, izpolnjevati cilje glede CO₂, določene v tej uredbi. Za te podskupine vozil zaradi tehničnih razlogov v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400 še ni mogoče določiti emisij CO₂, zato bi bilo treba za namen izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev uporabiti njihove emisije CO₂, kot so določene v okviru homologacije v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007. Čeprav za te podskupine vozil ne veljajo obveznosti spremljanja in poročanja proizvajalcev vozil, države članice poročajo o njihovih novih registracijah. Za namen izračuna faktorja kilometrine in koristnega tovora bi bilo treba ta vozila razvrstiti v podskupine v skladu s Prilogo I. 1.4 te uredbe.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe
Uvodna izjava 25 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(25c) Da bi olajšali razvoj in omogočili široko uporabo priklopnikov, opremljenih s tehnologijo za zmanjšanje emisij CO₂, je treba nemudoma posodobiti in razširiti okvir za homologacijo takih tehnologij, zlasti elektrificiranih priklopnikov, in sicer s prilagoditvijo Uredbe (EU) 2018/858 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe
Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(26) Zaradi tehnične pripravljenosti podsektorja in potrebe po izboljšanju kakovosti zraka v mestih bi bilo treba določiti obvezen najmanjši delež novih brezemisijskih mestnih avtobusov.

(26) Leta 2021 so brezemisijski avtobusi predstavljali 23 % vseh prodanih vozil iz tega segmenta, nekatere države članice pa so dosegle že skoraj 100 %, vključno z Nizozemsko in Bolgarijo. Zaradi tehnične pripravljenosti podsektorja in potrebe po izboljšanju kakovosti zraka v mestih bi bilo treba določiti obvezen najmanjši delež novih brezemisijskih mestnih avtobusov.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe
Uvodna izjava 27

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(27) Obvezen najmanjši delež brezemisijskih mestnih avtobusov bi

(27) Povečana dobava brezemisijskih mestnih avtobusov, ki je rezultat takega

moral odražati družbeno potrebo po cenovno dostopnem javnem prevozu, tudi na podeželskih območjih. Povečana dobava brezemisijjskih mestnih avtobusov, ki je rezultat takega obveznega najmanjšega deleža, bi morala pozitivno vplivati na nabavne stroške v smislu začetne nakupne cene in skupnih stroškov lastništva brezemisijjskih mestnih avtobusov, tako da bi odražala prihranke fosilnih goriv zaradi njihovega obratovanja. S skupnim javnim naročanjem mestnih avtobusov, ki temelji na platformi za čiste avtobuse, se lahko nabavni stroški takih avtobusov še dodatno znižajo, predlagani Socialni sklad za podnebje pa bi lahko države članice uporabljale za podporo ranljivim državljanom s cenejšimi ali brezplačnimi vozovnicami ali mesečnimi ali letnimi vozovnicami za javni prevoz. Nazadnje, za regionalne in medkrajevne avtobuse, vključno s prevozom na podeželskih območjih, še naprej veljajo cilji za težka vozila. S podporo iz Socialnega sklada za podnebje bi se lahko z zagotovitvijo dostopa do cenovno ugodnega javnega prevoza obravnavale posebne potrebe podeželskih območij in preprečila prometna revščina²¹.

²¹ V skladu z opredelitvijo v uredbi o Socialnem sklada za podnebje, člen 2, točka 2a.

obveznega najmanjšega deleža, bi morala pozitivno vplivati na nabavne stroške v smislu začetne nakupne cene in skupnih stroškov lastništva brezemisijjskih mestnih avtobusov, tako da bi odražala prihranke fosilnih goriv zaradi njihovega obratovanja. S skupnim javnim naročanjem mestnih avtobusov, ki temelji na platformi za čiste avtobuse, se lahko nabavni stroški takih avtobusov še dodatno znižajo, predlagani Socialni sklad za podnebje pa bi lahko države članice uporabljale za podporo ranljivim državljanom s cenejšimi ali brezplačnimi vozovnicami ali mesečnimi ali letnimi vozovnicami za javni prevoz. Nazadnje, za regionalne in medkrajevne avtobuse, vključno s prevozom na podeželskih območjih, še naprej veljajo cilji za težka vozila. S podporo iz Socialnega sklada za podnebje bi se lahko z zagotovitvijo dostopa do cenovno ugodnega javnega prevoza obravnavale posebne potrebe podeželskih območij in preprečila prometna revščina²¹. ***Komisija bi morala razmisliti tudi o spremembi direktive o čistih vozilih^{21a}, da bo usklajena s cilji te uredbe.***

²¹ V skladu z opredelitvijo v uredbi o Socialnem sklada za podnebje, člen 2, točka 2a.

^{21a} Direktiva (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 188, 12.7.2019, str. 116).

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe Uvodna izjava 27 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(27a) Mestna območja, na katerih so bile že dodeljene ali porabljene znatne naložbe za pretvorbo infrastrukture, da se v daljšem časovnem obdobju omogoči uporaba biometana v mestnih avtobusih, bi morala imeti možnost, da Komisijo zaprosijo za začasno odstopanje od cilja za mestne avtobuse. Te izjeme bi morale prenehati veljati do leta 2035.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe

Uvodna izjava 27 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(27b) Nizkopodni avtobusi, ki so registrirani samo v razredu II, so zasnovani za medkrajevne prevoze in jih je mogoče jasno opredeliti. Zaradi svojega profila namembnosti za medkrajevni prevoz zanje ne bi smel veljati obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse. Namesto tega bi bilo treba nizkopodna vozila v razredu II obravnavati kot visokopodna vozila in avtobuse za medkrajevni prevoz.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe

Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(28) Brezemisijski **in nizkoemisijski** faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta 2029, saj se šteje, da po tem času ni več potreben kot spodbuda za spodbujanje vstopa brezemisijskih vozil na trg.

(28) Brezemisijski faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta 2029, saj se šteje, da po tem času ni več potreben kot spodbuda za spodbujanje vstopa brezemisijskih vozil na trg.

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti.

Predlog spremembe

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti ***ter prenos obstoječih vozil, ki so bila naknadno opremljena tako, da so postala brezemisijska. Naknadno opremljanje obstoječih vozil je dobra priložnost za pospešitev prehoda na brezemisijsko mobilnost na stroškovno učinkovit in z viri gospodaren način.***

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe Uvodna izjava 32

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(32) Obstoječi sistem večletnih emisijskih olajšav in emisijskih dolgov bi bilo treba podaljšati do leta 2039, saj se cilji zmanjšanja po letu 2030 do leta 2040 nenehno večajo in v navedenem obdobju zahtevajo v prihodnost usmerjen tehnični razvoj proizvajalcev.

Predlog spremembe

(32) Obstoječi sistem večletnih emisijskih olajšav in emisijskih dolgov bi bilo treba podaljšati do leta 2039, saj se cilji zmanjšanja po letu 2030 do leta 2040 nenehno večajo in v navedenem obdobju zahtevajo v prihodnost usmerjen tehnični razvoj proizvajalcev. ***Proizvajalci bi kljub temu morali v letih 2029, 2034 in 2039 poravnati vse preostale emisijske dolgove, emisijske olajšave, ki se ne porabijo v obdobju petih let od pridobitve, pa bi morale samodejno prenehati veljati, da se prepreči vezanost na majhno ambicijo.***

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe Uvodna izjava 38 a (novo)

(38a) Uvedba brezemisijskih težkih vozil je odvisna od številnih dejavnikov, vključno z napredkom pri uvajanju infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom, vidiki za nadaljnje omogočanje ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost ter drugimi regulativnimi ukrepi za spodbujanje posodobitve teh vozil. Te elemente bi bilo treba skrbno oceniti v pregledu. Za spodbujanje uvajanja učinkovitejših vozil bi morala Komisija v okviru pregleda tudi preučiti učinke določitve minimalnih pragov energijske učinkovitosti za nova brezemisijska težka vozila, ki se dajo na trg Unije.

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 1 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Ta uredba določa zahteve glede emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, ki prispevajo k doseganju cilja Unije **glede zmanjšanja njenih emisij toplogrednih plinov**, kot je določeno v Uredbi (EU) 2018/842²³, in ciljev iz Pariškega sporazuma²⁴ ter k zagotavljanju pravilnega delovanja notranjega trga.

²³ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz

Predlog spremembe

1. Ta uredba določa zahteve glede emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, ki prispevajo k doseganju cilja Unije **za podnebno nevtralnost in vmesnih podnebnih ciljev Unije iz Uredbe (EU) 2021/1119^{23a}, ciljev držav članic**, kot je določeno v Uredbi (EU) 2018/842²³, in ciljev iz Pariškega sporazuma²⁴ ter k zagotavljanju pravilnega delovanja notranjega trga.

²³ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz

Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

23a Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

²⁴ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

²⁴ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – odstavek 1 – točka 8

Veljavno besedilo

(8) „podskupina vozil“ pomeni razvrstitev vozil, kakor so opredeljena v točki 1 Priloge I in za katera je značilna vrsta skupnih in specifičnih tehničnih meril, primernih za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri teh vozilih;

Predlog spremembe

(ca) točka (8) se nadomesti z naslednjim:

„(8) „podskupina vozil“ pomeni razvrstitev vozil, kakor so opredeljena v točki 1 Priloge I in za katera je značilna vrsta skupnih in specifičnih tehničnih meril, primernih za določanje emisij CO₂ in porabe goriva pri teh vozilih, ob upoštevanju dodelitve majhnih in srednjih tovornih vozil z največjo maso, manjšo od 7,4 tone, kot je navedena v preglednici 1.1.1a Priloge I,“

(32019R1242)

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka e

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – odstavek 1 – točka 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

- (e) točka (10) se **črta**;

Predlog spremembe

- (e) točka (10) se **nadomesti z naslednjim:**

„(10) „proizvajalec“ pomeni osebo ali organ, ki mu je bilo registrirano vozilo dodeljeno v določenem časovnem obdobju v skladu s členom 7a;“

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka g

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – odstavek 1 – točka 11 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

- (a) težko motorno vozilo z **emisijami CO₂, ki ne presegajo 5 g/tkm ali 5 g/pkm**, kot je določeno v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400;

Predlog spremembe

- (a) **do 31. decembra 2034** težko motorno vozilo **brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, kjer so emisije manj kot 3gCO₂/(tkm) ali 1gCO₂/(pkm)**, kot je določeno v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400; **od 1. januarja 2035** težko motorno vozilo **brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, kjer so emisije manj kot 1gCO₂/(tkm) ali 1gCO₂/(pkm)**, kot je določeno v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/400;

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka g

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – odstavek 1 – točka 11 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

- (b) težko motorno vozilo, **ki izpolnjuje pogoje iz točke 1.1.4 Priloge I k tej uredbi, če niso bile določene emisije CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400;**

Predlog spremembe

- (b) **do 31. decembra 2034** težko motorno vozilo **brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem z emisijami, manjšimi od 3 g**

CO₂/kWh ali 3 CO₂/km, kakor je določeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 ali št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta, če niso bile določene emisije CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400; od 1. januarja 2035 težko motorno vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem z emisijami, manjšimi od 1 g CO₂/kWh ali 1 CO₂/km, kakor je določeno v skladu z Uredbo (ES) 595/2009 ali št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta, če niso bile določene emisije 2 v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400;

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka g

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – odstavek 1 – točka 11 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) do 31. decembra 2029 težko motorno vozilo kategorije N2 z največjo maso, manjšo od 7,4 tone, brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, katerega emisije na presegajo 3g CO₂/tkm, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, če niso bile določene emisije CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400; od 1. januarja 2030 težko motorno vozilo kategorije N2 z največjo maso, manjšo od 7,4 tone, brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, katerega emisije na presegajo 1g CO₂/tkm, kakor je določeno v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, če niso bile določene emisije CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400;

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – odstavek 1 – točka 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23a) „tovorno vozilo v zeli teški kombinaciji“ ali „tovorno vozilo EHC“ pomeni vozilo kategorije N3, ki je primerno za uporabo v skupini vozil in izpolnjuje vsa naslednja merila za načrtovanje in izdelavo:

(a) je opremljeno z napravo; za spenjanje;

(b) ima tri ali več osi;

(c) ima nazivno moč motorja najmanj 400 kW;

(d) je izdelano z največjo tehnično dovoljeno maso kombinacije, večjo od 60 ton;

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 a – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Povprečne emisije CO₂ voznega parka novih težkih vozil v Uniji, ki niso vozila za posebne namene, terenska vozila, terenska vozila za posebne namene in delovna vozila, se zmanjšajo za naslednje odstotne deleže v primerjavi s povprečnimi emisijami CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2019:

1. Povprečne emisije CO₂ voznega parka novih težkih vozil v Uniji, ki niso vozila za posebne namene, terenska vozila in terenska vozila za posebne namene, se zmanjšajo za naslednje odstotne deleže v primerjavi s povprečnimi emisijami CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2019:

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 3 a – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za **65 %**;

Predlog spremembe

(c) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za **70 %**;

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 3 a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Podskupine vozil morajo k tem ciljem emisij CO₂ prispevati, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I.

Predlog spremembe

2. Podskupine vozil morajo k tem ciljem emisij CO₂ prispevati, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I, **ob upoštevanju dodelitve necertificiranih vozil, kot določa tabela 1.1.1a Priloge I.**

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 3 a – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3a

3 a. Težka vozila, ki niso uvrščena v eno od podskupin v točki 1.1 Priloge I, se upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti proizvajalcev z določbami glede ciljev zmanjšanja iz odstavka 1 v skladu s točko 1.1.1a Priloge I.

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 3 a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3aa

Dodatni ukrepi za podporo prehodu na brezemisijška vozila na trgu Unije

Komisija do ... [6 mesecev od dneva začetka veljavnosti te uredbe] sprejme delegirani akt v skladu s členom 17, s katerim harmonizira pravila o homologaciji vozil z motorji z notranjim zgorevanjem, ki so bila pretvorjena v brezemisijška vozila, kot so opredeljena v tej uredbi, da se omogoči homologacija serije. Poleg tega oceni uvedbo pravila za izračun ekvivalentov CO₂ za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki so pretvorjena v brezemisijška vozila v okviru uporabe uredbe.

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 a b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3 ab

Dodatni ukrepi za podporo povpraševanju po brezemisijških težkih vozilih na trgu Unije

Komisija do 30. junija 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži zakonodajni predlog za povečanje deleža brezemisijških težkih motornih vozil, ki jih imajo v lasti ali zakupijo upravljavci velikih voznih parkov. Predlog vključuje obvezni prehod na brezemisijška vozila za upravljavce velikih voznih parkov, pri čemer upošteva regionalne razlike in raven vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture.

Predlog spremembe 47

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 b – odstavek 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice *se* lahko **odločijo**, da iz obveznosti na podlagi tega člena **izključijo** omejen delež **mestnih avtobusov**, registriranih v vsakem poročevalskem obdobju, **pri čemer potrdijo, da brezemisijsko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena vozila in je zato zaradi socialno-ekonomskega razmerja stroškov in koristi glede na območja s posebnimi morfološkimi ali meteorološkimi razmerami za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira vozilo, ki ni brezemisijsko vozilo.**

Predlog spremembe 48

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 b – odstavek 2 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za določitev največjega deleža vozil, ki ga lahko države članice izključijo, in **socialno-ekonomskega razmerja**

Predlog spremembe

Države članice lahko **Komisiji predložijo zahtevo**, da se iz obveznosti iz tega člena **izključi** omejen delež **vozil iz točke 4.2 Priloge I**, registriranih v vsakem poročevalnem obdobju, **kadar je to utemeljeno z znatnimi naložbami lokalnih organov v oskrbovalno infrastrukturo za biometan, ki so bile izvedene ali sprejete pred datumom začetka veljavnosti te uredbe, da bi se dosegel cilj države članice iz Direktive (EU) 2019/1161. Da bi bila vozila upravičena do take izjeme, morajo za gorivo uporabljati biometan, proizveden v učinkovitem postopku obdelave odpadkov, kot je obdelava gnoja, komunalnih odpadkov in komunalnih odpadnih voda, kar se zagotovi s potrdili o poreklu. Komisija to izjemo odobri, če ugotovi, da so izpolnjeni pogoji iz tega odstavka in delegiranega akta iz drugega pododstavka. Te izjeme prenehajo veljati do 1. januarja 2035.**

Predlog spremembe

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za določitev največjega deleža vozil, ki ga lahko države članice izključijo, in **vrste informacij, ki jih država članica**

stroškov in koristi glede na morfologijo območij in meteorološke razmere, ki upravičujejo izključitev iz prejšnjega odstavka.

predloži za odobritev izključitve iz prejšnjega odstavka.

Predlog spremembe 49

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 c – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Postopki za oddajo javnih naročil

Predlog spremembe

Zagotavljanje trajnostnih in odpornih dobavnih verig za mestne avtobuse s postopki za oddajo javnih naročil

Predlog spremembe 50

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 c – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Javni naročniki ali naročniki ***javna naročila*** za nakup ***ali uporabo*** vozil iz člena 3b ***oddajo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, ki vključuje najboljše razmerje med ceno in kakovostjo in*** prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave, v skladu z ustreznim mednarodnim pravom.

Predlog spremembe

1. Javni naročniki ali naročniki ***pri sklepanju pogodb*** za nakup, ***zakup, najem ali najemni nakup*** vozil iz člena 3b ***ali povezane polnilne infrastrukture upoštevajo energetske in okoljske vplive teh vozil skozi njihovo življenjsko dobo ter zanesljivost oskrbe v zvezi s temi vozili in njihovimi rezervnimi deli. Pri tem vključijo merila za prispevek ponudbe k trajnosti in*** zanesljivosti dobave v skladu z ustreznim mednarodnim pravom.

Predlog spremembe 51

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 c – odstavek 2 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) razpoložljivosti osnovnih nadomestnih delov za delovanje opreme, ki je predmet ponudbe;

Predlog spremembe

(c) **trenutne in ocenjene prihodnje** razpoložljivosti osnovnih nadomestnih delov za delovanje opreme, ki je predmet ponudbe;

Predlog spremembe 52

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 c – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Prispevek ponudbe k trajnostnosti se oceni med drugim na podlagi:

(a) okoljske trajnostnosti, ki presega minimalne zahteve, določene v veljavni zakonodaji, zlasti za recikliranje in pridobivanje baterij;

(b) energijske učinkovitosti vozil;

(c) potenciala za zmanjšanje uporabe naravnih virov in materialov, na primer z naknadnim opremljanjem obstoječih vozil z brezemisijskimi pogonskimi sistemi.

Predlog spremembe 53

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 c – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3. V skladu s členom 3b se za ponudnikov prispevek k zanesljivosti dobave določi utež v višini od 15 % do 40 % meril za oddajo javnega naročila. ;

3. V skladu s členom 3b se za ponudnikov prispevek k **trajnostnosti določi utež v višini od 15 % do 35 % meril za oddajo javnega naročila, za njegov prispevek k zanesljivosti dobave pa se prav tako** določi utež v višini od 15 % do 40 % meril za oddajo javnega naročila. **To ne**

*posega v uporabo člena 41(3)
Direktive 2014/23/EU, člena 67(5)
Direktive 2014/24/EU ali člena 82(5)
Direktive 2014/25/EU, da se za ta merila
določi večja utež.*

Predlog spremembe 54

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 c – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Delež proizvodov ali ponudb iz tretjih držav, kot je določeno v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta, ne sme presežati 50 % vrednosti ponudbe.

Predlog spremembe 55

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 3d

Forum za brezemisijska težka vozila

Komisija do ... [šest mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] in nato vsako leto skliče „forum za brezemisijska težka vozila“, ki ga sestavljajo predstavniki upravljavcev javnih polnilnih postaj, upravljavcev električnih prenosnih sistemov, prevoznikov na dolge razdalje, izvajalcev mestnih logističnih storitev, izvajalcev javnega prevoza, organizacij civilne družbe in neodvisnih možganskih trustov, držav članic in proizvajalcev, da bi sodelovali pri uspešnem in stroškovno

učinkovitem postavljanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture za doseganje povečanih ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂, ki jih določa ta uredba.“

Predlog spremembe 56

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri brezemisijem in nizkoemisijem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz vseh brezemisijem in nizkoemisijem težkih vozil v voznem parku proizvajalca.“;

Predlog spremembe

Pri brezemisijem in nizkoemisijem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz vseh brezemisijem in nizkoemisijem težkih vozil **kategorije N** v voznem parku proizvajalca.“;

Predlog spremembe 57

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 – točka b

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Za poročevalska obdobja od leta 2025 do leta 2029 se **brezemisijem in nizkoemisijem faktor** določi na podlagi **2 %** referenčne vrednosti v skladu s točko 2.3.2 Priloge I.“;

Predlog spremembe

3. Za poročevalska obdobja od leta 2025 do leta 2029 se **pri brezemisijem in nizkoemisijem faktorju upoštevajo le število vseh brezemisijem težkih vozil kategorije N v voznem parku proizvajalca in njihove emisije CO₂**, faktor **pa se** določi na podlagi **8 %** referenčne vrednosti v skladu s točko 2.3.2 Priloge I;

Predlog spremembe 58

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 8

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 6 a – odstavek 1 – pododstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) za prenose brezemisijских vozil med proizvajalci, ki ne spadajo v skupino povezanih proizvajalcev: število brezemisijских vozil, ki se prenesejo na proizvajalca, ne sme presegati 5 % vseh njegovih novih težkih vozil, registriranih v danem poročevalskem obdobju.

Predlog spremembe

(c) za prenose brezemisijских vozil med proizvajalci, ki ne spadajo v skupino povezanih proizvajalcev, **ali za prenose obstoječih vozil, ki so bila naknadno opremljena tako, da so postala brezemisijська**: število brezemisijских vozil, ki se prenesejo na proizvajalca, ne sme presegati 5 % vseh njegovih novih težkih vozil, registriranih v danem poročevalskem obdobju.

Predlog spremembe 59

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 7 – odstavek 1 – pododstavek 2

Veljavno besedilo

Emisijske olajšave se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2019 do **2029**. *Vendar se* olajšave, pridobljene v poročevalskih obdobjih let od 2019 do 2024, upoštevajo samo pri določanju skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2025.

Predlog spremembe

(ba) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Emisijske olajšave se pridobijo v poročevalskih obdobjih let od 2019 do **2039 in se upoštevajo samo pri določanju skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij CO₂ v katerem koli od petih let po letu, v katerem so bili pridobljene. Če pa so bile** olajšave pridobljene v poročevalskih obdobjih let od 2019 do 2024, **se** upoštevajo samo pri določanju skladnosti proizvajalca s ciljem specifičnih emisij CO₂ v poročevalskem obdobju leta 2025.“

(32019R1242)

Predlog spremembe 60

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 – točka d

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 7 – odstavek 1 – pododstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039.

Predlog spremembe

Emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039.

Predlog spremembe 61

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 13 c – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov iz točke 3.2.2 Priloge V.

Predlog spremembe

Register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov iz točke 3.2. Priloge V.

Obrazložitev

Redakcijski popravek.

Predlog spremembe 62

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 17

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 14 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) meril, ki opredeljujejo podskupine vozil iz točke 1.1;

Predlog spremembe

(a) meril, ki opredeljujejo podskupine vozil iz točke 1.1, ***vključno z dodajanjem ločenih podskupin tovornih vozil v zelo težki kombinaciji (EHC);***

Predlog spremembe 63

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija **leta 2028** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Predlog spremembe

1. Komisija **najpozneje do 31. decembra 2027** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda. **V tem poročilu Komisija oceni zlasti:**

(i) število registracij brezemisijskih težkih vozil v državah članicah;

(ii) napredek pri vzpostavljanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture, ki je primerna za težka vozila v državah članicah;

(iii) razmisleke, izključno za namene te uredbe, o težkih vozilih in kombinacijah vozil ter pri tem upošteva maso in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, na primer modularne in intermodalne koncepte, hkrati pa ocenjuje morebitne vidike varnosti in učinkovitosti prevoza, intermodalne, okoljske, infrastrukturne in povratne učinke ter geografski položaj držav članic;

(iv) učinke na zaposlovanje, zlasti mikro, mala in srednja podjetja, učinkovitost ukrepov za podporo preusposabljanju in izpopolnjevanju delovne sile ter pomen ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko cestno mobilnost;

(v) ali je ohranitev izjeme za proizvajalce, ki proizvedejo malo vozil, iz člena 6b te uredbe še vedno utemeljena glede na doseganje ravnovesja med emisijami toplogrednih plinov po vsej Uniji in odvzemi v vseh sektorjih v Uniji najkasneje do leta 2050, kot je določeno v Uredbi (EU) 2021/1119;

(vi) učinke določitve minimalnih

pragov energijske učinkovitosti za nova brezemisijaska težka vozila, ki se dajo na trg Unije;

(vii) učinke zagotavljanja, da za vozila za posebne namene, terenska vozila in terenska vozila za posebne namene veljajo cilji glede zmanjšanja emisij CO₂;

(viii) oceno višine premije za presežne emisije CO₂ za zagotovitev, da premija presega povprečne mejne stroške tehnologije, potrebne za uresničitev ciljev emisij CO₂.

Predlog spremembe 64

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 1 a (novo) – točka ix

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ix) v poročilu se preuči možnost razvoja skupne metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu novih težkih vozil, ki se dajo na trg Unije, kot je določeno v odstavku 2, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah;

Predlog spremembe 65

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Komisija najpozneje do 31. decembra 2026 objavi poročilo, v katerem preuči možnost razvoja skupne metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu novih težkih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za

dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija to poročilo predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

Predlog spremembe 66

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2b. Komisija v okviru poročila iz odstavka 1 oceni, ali je oblikovanje novih podskupin za tovorna vozila v zelo težki kombinaciji (EHC) privedlo do neupravičenega povečanja nazivne moči motorja. Če Komisija ugotovi, da so se vse ali nekatere sporočene nazivne moči motorja neupravičeno povečale, sprejme delegirani akt v skladu s členom 17, s katerim spremeni merila iz člena 3(1), točka (24).

Predlog spremembe 67

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) **in** člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b(2), **člena 3e**, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2), člena 14(1) **in člena 15(3)** se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Predlog spremembe 68

Predlog uredbe**Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka b**

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Prenos pooblastila iz člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) **in** člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.;

Predlog spremembe

Prenos pooblastila iz **člena 3b(2), člena 3e**, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2), člena 14(1) **in člena 15(3)** lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.;

Predlog spremembe 69**Predlog uredbe****Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka c**

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2) **in** člena 14(1)“;

Predlog spremembe

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena **3b(2), člena 3e, člena 11(2)**, člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2), člena 14(1) **in člena 15(3)**“;

Predlog spremembe 70**Predlog uredbe****Priloga I – točka 1 – točka 1.1.1.**

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>					
1.1.1. Za vozila kategorije N se podskupina sg določi na naslednji način:					
Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Delovno vozilo v skladu s členom 3(9) te uredbe	Tip kabine	Moč motorja	Območje delovanja (OR)	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
53	Ne	Vsa			53

54	Ne	Vsa			54
1s	Ne	Vsa			1s
1	Ne	Vsa			1
2	Ne	Vsa			2
3	Ne	Vsa			3
4	Ne	Vsa	< 170 kW	Vsa	4-UD 4-RD 4-LH
	Ne	Dnevna kabina	≥ 170 kW	Vsa	
	Ne	Spalna kabina	≥ 170 kW in < 265 kW		
	Ne	Spalna kabina	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	
9	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	9-RD 9-LH
	Ne	Spalna kabina	Vsa	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	
5	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	5-RD 5-LH
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW		
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW	≥ 350 km	
10	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	10-RD 10-LH
	Ne	Spalna kabina	Vsa	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	
11	Ne	Vsa			11
12	Ne	Vsa			12

16	Ne	Vsa	16
----	----	-----	----

<i>Predlog spremembe</i>					
1.1.1. Za vozila kategorije N se podskupina sg določi na naslednji način:					
Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Delovno vozilo v skladu s členom 3(9) te uredbe	Tip kabine	Moč motorja	Območje delovanja (OR)	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
53	Ne	Vsa			53
54	Ne	Vsa			54
1s	Ne	Vsa			1s
1	Ne	Vsa			1
2	Ne	Vsa			2
3	Ne	Vsa			3
4	Ne	Vsa	< 170 kW	Vsa	4-UD
	Ne	Dnevna kabina	≥ 170 kW	Vsa	
	Ne	Spalna kabina	≥ 170 kW in < 265 kW		
	Ne	Spalna kabina	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	Da	Vsa			4v
9	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	9-RD
	Ne	Spalna kabina	Vsa	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	9-LH
	Da	Vsa			9v
5	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	5-RD
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW		

	Ne	Spalna kabina	< 265 kW	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	< 265 kW	≥ 350 km	5-LH
	Da	Vsa			5v
10	Ne	Dnevna kabina	Vsa	Vsa	10-RD
	Ne	Spalna kabina	Vsa	< 350 km	
	Ne	Spalna kabina	Vsa	≥ 350 km	10-LH
	Da	Vsa			10v
11	Vsa				11
12	Vsa				12
16	Vsa				16

Predlog spremembe 71

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1 – točka 1.1.1. – točka 1.1.1. a (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
<i>Predlog spremembe</i>	
1.1.1a. Dodelitev majhnih in srednjih tovornih vozil kategorije N2 z največjo maso, manjšo od 7,4 ton, katerih emisije CO₂ so bile določene v skladu z Uredbo (EU) 2018/858	
Značilnosti vozila	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
Kategorija N2 z največjo tehnično dovoljeno maso (TPMLM) ≤ 7,4 t	53

Predlog spremembe 72

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1 – točka 1.1.2.

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>
1.1.2. Za vozila kategorije M se podskupina sg določi na naslednji način:

Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

Predlog spremembe

1.1.2. Za vozila kategorije M se podskupina sg določi na naslednji način:

Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD

34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Predlog spremembe 73

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

x **0,02**

x **0,08**

Predlog spremembe 74

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 2 – pododstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V_{in} skupno število na novo registriranih **nizkoemisijskih in** brezemisijskih težkih vozil v podskupinah $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$, **pri čemer se vsako izmed njih šteje za $ZLEV_{specifi}$ v skladu s spodnjo formulo:**

V_{in} skupno število na novo registriranih brezemisijskih težkih vozil v podskupinah $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$;

Predlog spremembe 75

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 2 – pododstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$

črtano

Predlog spremembe 76

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 2 – pododstavek 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

CO₂, specifične emisije CO₂ v g/km iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v, določene v skladu s točko 2.1;

črtano

Predlog spremembe 77

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 2 – pododstavek 2 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

LET_{sg} nizkoemisijska mejna vrednost podskupine vozil sg, v katero spada vozilo v, kot je določeno v točki 2.3.4;

črtano

Predlog spremembe 78

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 3 – pododstavek 2 – pododstavek 2 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V_{out} skupno število na novo registriranih brezemisijskih težkih vozil, ki niso v podskupinah iz opredelitve V_{in}, in z največ 0,035 V_{total};

V_{out} skupno število na novo registriranih brezemisijskih težkih vozil **kategorije N**, ki niso v podskupinah iz opredelitve V_{in}, in z največ 0,035 V_{total};

Predlog spremembe 79

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4.2. Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine <i>sg</i> se vključijo v izračun specifičnih emisij CO ₂ <i>CO2(X)</i> , ciljev specifičnih emisij <i>T(X)</i> in krivulje zmanjševanja emisij CO ₂ <i>ET(X)</i> _y :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijevskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Predlog spremembe

4.2. Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine *sg* se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ *CO2(X)*, ciljev specifičnih emisij *T(X)* in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ *ET(X)*_y:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijevskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Predlog spremembe 80

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.3. – točka 4.3.1.

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>					
4.3.1. Naslednji cilji zmanjšanja emisij CO ₂ rf_{sg} in rfp_{sg} v skladu s členom 3a se uporabljajo za vozila v podskupini <i>sg</i> za različna poročevalska obdobja:					
Cilji zmanjšanja CO ₂ rf_{sg} in rfp_{sg}					
Podskupine <i>sg</i>	Poročevalska obdobja let				
	2025–2029	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej	
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Avtobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Polpriklopniki		0	15 %	15 %	15 %

Predlog spremembe

4.3.1. Naslednji cilji zmanjšanja emisij CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg} v skladu s členom 3a se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:

Cilji zmanjšanja CO ₂ rf_{sg} in rfp_{sg}					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	44 %	70 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44 %	70 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	44 %	70 %	90 %
Delovna vozila in teška tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44 %	70 %	90 %
Avtobusi in medmestni avtobusi (rf_{sg})	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44 %	70 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov in medmestni avtobusi (rfp_{sg})	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44 %	70 %	90 %
Priklopniki	421, 421v, 422, 422v, 423, 431,		7,5 %	7,5 %	7,5 %

	431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0			
Polpriklopniki	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5 %	12,5 %	12,5 %

Predlog spremembe 81

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.3. – točka 4.3.2.

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>						
Naslednji cilji brezemisijjskih vozil $zevM_{sg}$ v skladu s členom 3b se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:						
Obvezni prehodi na brezemisijjska vozila $zevM_{sg}$						
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let				
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej	
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %	

<i>Predlog spremembe</i>						
Naslednji cilji brezemisijских vozil $zevM_{sg}$ v skladu s členom 3b se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:						
Naslednje podskupine sg se vključijo v izračun specifičnih emisij CO_2 $CO_2(X)$, ciljev specifičnih emisij $T(X)$ in krivulje zmanjševanja emisij CO_2 $ET(X)Y$:						
Obvezni prehodi na brezemisijська vozila $zevM_{sg}$						
Obvezni prehodi na brezemisijська vozila $zevM_{sg}$			Poročevalska obdobja let			
			pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-DD, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	31-L1, 33-LF, 33-DD,	0	100 %	100 %	100 %

Predlog spremembe 82

Predlog uredbe

Priloga III – točka 1 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

emisije CO_2 v g/km iz **prvotnega vozila** novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

Predlog spremembe

emisije CO_2 v g/km iz novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

Obrazložitev

Ta predlog spremembe popravlja tipkarsko napako, opredelitev poročila $CO_{2v,mp}$ iz Priloge III pa bi se morala nanašati samo na dodelano vozilo. Emisije CO_2 iz prvotnih vozil niso popravljene glede na število potnikov, saj so vsa prvotna vozila določene podskupine simulirana z enakim številom potnikov. To je razvidno tudi iz opredelitve $CO_{2pv,mp}$ v točki 2.1 Priloge I, ki se za popravek ne sklicuje na Prilogo III.

Predlog spremembe 83

Predlog uredbe

Priloga IV

Uredba (EU) 2019/1242
Priloga IV – del A – odstavek 1 – točka n a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(na) največja tehnično dovoljena masa kombinacije za tovornjak kategorije N3 v zelo težki kombinaciji (EHC) iz člena 3, točka (24), kot je določena v točki 16.4 certifikata o skladnosti ali certifikata o posamični odobritvi vozila;

Predlog spremembe 84

Predlog uredbe

Priloga IV

Uredba (EU) 2019/1242
Priloga IV – del A – odstavek 1 – točka n b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(n b) največja neto moč motorja, kot je določena v točki 27.1 certifikata o skladnosti ali certifikata o posamični odobritvi vozila;

OBRAZLOŽITEV

Predlog Evropske komisije za revizijo in krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila je eden od stebrov svežnja „Pripravljeni na 55“. Ta nova uredba je bistvena za doseg našega cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050, zmanjšanje onesnaženosti zraka in varovanje zdravja Evropejcev, inovacije za ohranitev vodilne vloge evropske industrije na trgu težkih vozil ob hkratnem zmanjšanju obratovalnih stroškov prometa.

Poročevalec želi poudariti naslednje elemente:

1/ Boj proti podnebnim spremembam, zmanjšanje onesnaženosti zraka in izboljšanje zdravja naših državljanov

Povsem očitno je, da je nastopila podnebna kriza. Njene posledice – suše, vročinski valovi, požari, poplave – že dramatično vplivajo na Evropo in druge dele sveta. Medvladni panel za podnebne spremembe je nedavno opozoril, da če zaradi podnebnih sprememb ne bomo ukrepali takoj in v velikem obsegu, bo ogroženo preživetje človeštva. Evropska unija se je zavezala, da bo čim prej, najpozneje pa do leta 2050, dosegla podnebno nevtralnost. Tej nujni in skupni odgovornosti se ne more izogniti noben sektor, še zlasti ne prometni, v katerem emisije še naprej naraščajo.

Težka vozila, tj. cestna vozila nad 3,5 tone, ki prevažajo blago in potnike, predstavljajo zgolj 2 % vozil na cestah v EU, odgovorna pa so za kar 28 % emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa, kar je več kot 6 % vseh emisij EU. To je več kot pri zračnem prometu.

Jasno je, da bo morala EU spodbujati strategije za zmanjšanje razdalj, ki jih prevozi blago, prav tako pa bo morala povečati prehod na železniški potniški in tovorni promet. Ker je povprečna življenjska doba tovornega vozila 18 let in ker se bo cestni promet še naprej povečeval, je nujno, da bodo vsa nova težka vozila, ki bodo dana na trg, najpozneje do leta 2040 brez emisij ter da se cilji glede emisij CO₂ za leti 2030 in 2035 okrepijo, da bi lahko upoštevali časovnico glede ciljev zmanjšanja emisij. V nasprotnem primeru bodo morali drugi sektorji in evropski državljanji prevzeti breme bolečih in včasih nemogočih dodatnih prizadevanj.

Cestni promet ne prispeva le k podnebnim spremembam, temveč onesnažuje tudi zrak in škoduje našemu zdravju. Po podatkih Evropske agencije za okolje je 97 % Evropejcev, ki živijo v mestih, izpostavljenih koncentracijam drobnih delcev, ki presegajo priporočila Svetovne zdravstvene organizacije. Vsako leto v EU zaradi drobnih delcev prezgodaj umre približno 275.000 ljudi, zaradi dušikovega dioksida pa 64.000 (Evropska agencija za okolje, 2022). Zato bodo morali biti najpozneje do leta 2030 vsi avtobusi, dani na trg, brezemisijski.

Ocena učinka, ki jo je izvedla Komisija, kaže, da cilj 100-odstotnega zmanjšanja emisij za vsa nova težka vozila, ki bodo dana na trg do leta 2040, ni le nujen in koristen za podnebje in čim manjšo onesnaženost zraka, temveč je tudi tehnološko in industrijsko izvedljiv.

Ocena je pokazala tudi, da bi tak scenarij prevoznikom znižal stroške uporabe teh tovornih vozil, saj bi do leta 2040 prihranili več kot 45.000 EUR na tovorno vozilo na leto. Cilj 100-odstotnega zmanjšanja emisij do leta 2040 bi v primerjavi z manj ambicioznimi cilji srednje-

in dolgoročno omogočil tudi več delovnih mest v Evropi.

2/ Inovacije in krepitev konkurenčne industrije, ki ustvarja delovna mesta

Evropska industrija težkih vozil ima vodilni položaj na evropskem in severnoameriškem trgu. Ta ugoden položaj ogroža vse večja vloga Kitajske na področju električnih tovornih vozil in avtobusov. Predvsem pa vse več mest in držav pospešuje prehod na brezemisijška težka vozila. V Evropi so se mesta, kot so København, Amsterdam, Berlin, Sofija, Riga, Stockholm, Dublin, Bruselj in Talin, zavezala, da bodo elektrificirala celoten avtobusni vozni park. Deset držav EU se je že zavezalo, da bodo do leta 2040 dosegle 100-odstotno prodajo brezemisijških vozil (Avstrija, Belgija, Hrvaška, Danska, Finska, Irska, Litva, Luksemburg, Nizozemska in Portugalska), na konferenci COP26 v Glasgowu so tako s 15 drugimi državami (Združeno kraljestvo, Norveška, Švica, Turčija, Kanada, ZDA itd.) podpisale svetovni memorandum v ta namen. Kalifornija je zagotovo najboljši primer dobre prakse: kot eno od vodilnih svetovnih gospodarstev je pravkar sprejela najambicioznejši zakon na svetu, ki zahteva, da se od leta 2036 naprej prodajajo samo brezemisijška težka vozila.

Ta dinamika bo spodbudila trg brezemisijških vozil, prisotnost v ZDA pa bo evropska podjetja prisilila, da pospešijo prehod na nova električna in vodikova težka vozila.

Evropska unija na tem področju ne sme zaostati, saj tehnologije že obstajajo. Glavni proizvajalci so se zavezali razogljičenju svojih vozniških parkov do leta 2040, za leti 2030 in 2035 pa so si zastavili cilje, ki so ambicioznejši od tistih, ki jih je predlagala Komisija.

Zgoraj smo videli, da predlogi Evropske komisije ne izpolnjujejo podnebnih zahtev, ki smo si jih zastavili, in da pomenijo celo korak nazaj glede na oceno učinka. Zdi se tudi, da so manj ambiciozni od tega, kar načrtuje trg. V poročilu so zato predlagani tehnološko in industrijsko realistični cilji, ki bodo zaščitili podnebje, zmanjšali obratovalne stroške cestnega prometa in okrepili vodilno vlogo evropskih proizvajalcev na trgu.

3/ Vzpostavitev jasnega pravnega okvira za 100 % brezemisijški cestni promet

Evropska industrija je že sprejela številne zaveze in začela brezemisijški prehod. Na splošno je pripravljena na potrebna prizadevanja in naložbe, nujno pa potrebuje jasen in trden pravni okvir z natančnimi kratko-, srednje- in dolgoročnimi cilji, ki ne bodo dopuščali dvoumnosti glede tehnologij z ničelnimi emisijami ali končnega rezultata, da bodo na evropskem trgu do leta 2030 vsi novi avtobusi 100-odstotno brezemisijški, nova tovorna vozila pa do leta 2040.

Želimo zagotoviti tudi ugodno okolje za razogljičenje sektorja.

Že danes je več kot vsak četrti prodani avtobus električen. Da bi dosegli cilj, da bodo do leta 2030 vsi avtobusi na trgu brezemisijški, je v poročilu predlagano, naj se merila za zanesljivost oskrbe pri javnih naročilih dopolnijo z merili glede trajnostnosti, s čimer bi spodbujali kakovostne avtobuse ter dali prednost v Evropi izdelanim električnim avtobusom. Z večjo ponudbo evropskih avtobusov bi se zmanjšali tudi proizvodni in nabavni stroški za lokalne skupnosti.

Sektor ima za pomoč pri prehodu na voljo veliko možnosti evropskega financiranja, kot so kohezijski skladi, sredstva, ki so še vedno na voljo v okviru mehanizma za okrevanje in odpornost, ter novi Socialni sklad za podnebje. Države članice lahko le spodbujamo, naj še povečajo vlaganja v brezemisijški javni promet, lokalne skupnosti pa, naj se povezujejo in izvajajo skupne nakupe.

Zaradi doslednosti in večje gotovosti za deležnike v sektorju je v poročilu predlagano, naj se cilji glede emisij CO₂ razširijo tudi na delovna vozila in majhna tovorna vozila, ki tehtajo manj kot 5 ton, da 20 % prodaje tovornih vozil ne bi ostalo izvzetih iz obveznosti zmanjšanja emisij CO₂. V poročilu je izpostavljena tudi vrednost naknadnega opremljanja.

Če se mora prehod na brezemisijška vozila začeti zdaj, pa bo omejeno število vrst vozil, kot so nekateri traktorji, ki se uporabljajo v kmetijskem ali gozdarskem sektorju, ali vozila, ki se uporabljajo v kritične in varnostne namene, še naprej izvzeto, saj jih je v tej fazi težje nadomestiti z brezemisijškimi vozili. To izjemo bo treba ponovno oceniti v pregledu, predvidenem za leto 2028, zlasti glede na cilj doseganja podnebne nevtralnosti v Evropi najpozneje do leta 2050.

Ne nazadnje je zaželeno, da se držimo stroge in jasne opredelitve, kaj je brezemisijško vozilo, da ne bi ogrozili tehnološkega napredka in bi nagradili tiste, ki spoštujejo svoje zaveze.

4/ „Forum za brezemisijška težka vozila“ za zagotavljanje razpoložljivosti infrastrukture za polnjenje

Prehod na brezemisijška vozila mora spremljati razvoj učinkovite in dovolj goste mreže polnilnih postaj. Ne smemo pa pozabiti, da bo do leta 2030 tudi ob zelo ambicioznem cilju glede emisij CO₂ na cesti manj kot 10 % tovornih vozil na električni ali vodikov pogon.

V zvezi s tem razumemo pozive proizvajalcev, da je treba ta omrežja za polnjenje in oskrbo z gorivom vzpostaviti čim hitreje. V poročilu je zato predlagano, naj Evropska komisija takoj po začetku veljavnosti uredbe ustanovi „forum za brezemisijška težka vozila“, v katerem bodo sodelovali proizvajalci, upravljavci javnih polnilnih postaj, operaterji na področju električne energije, prevozniki, izvajalci logističnih storitev, upravljavci javnega prevoza, civilna družba in države članice. Namen tega foruma je organizirati posvetovanje, da bi poskrbeli za razpoložljivost in dostopnost polnilne infrastrukture po dostopnih cenah. Omogočil naj bi tudi konstruktiven dialog za revizijo uredbe vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v letu 2026, da bi uskladili ambicije iz te uredbe z novimi standardi za zmanjšanje emisij CO₂ za težka vozila.

Parlament ima veliko odgovornost glede določanja pravil o emisijah CO₂ za tovorna vozila: dokazati mora, da je boj proti podnebnim spremembam in onesnaženosti zraka vzvod za inovacije in uveljavitev vodilne vloge evropske industrije na trgu. V času, ko Kitajska in Združene države Amerike začenjajo industrijsko tekmo, Evropska unija ne more ostati na polovici brezemisijške revolucije, ki se je že začela.

**PRILOGA: SEZNAM SUBJEKTOV ALI OSEB,
OD KATERIH JE POROČEVALEC PREJEL PRISPEVEK**

Priprava tega seznama je povsem prostovoljna in je v izključni pristojnosti poročevalca. Poročevalec je pri pripravi osnutka poročila prejel prispevek od naslednjih subjektov:

Subjekt in/ali oseba
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

MNENJE ODBORA ZA INDUSTRIJO, RAZISKAVE IN ENERGETIKO

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Pripravljalca mnenja: Miapetra Kumpula-Natri

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Pripravljalca mnenja podpira številne elemente predloga Komisije za revizijo uredbe o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila, ki na primer vključuje razširitev področja uporabe uredbe na manjše tovornjake, medkrajevne avtobuse in priklopnike. Dobrodošel predlog je tudi cilj novih brezemisijских mestnih avtobusov v EU od leta 2030. Navsezadnje sektor cestnega prometa povzroči petino emisij toplogrednih plinov v EU in je glavni vzrok onesnaženosti zraka v mestih.

Pripravljalca mnenja se strinja z ambicioznim ciljem 90-odstotnega zmanjšanja povprečnih emisij CO₂ za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja od leta 2040 dalje in meni, da je ta cilj jasno sporočilo trgov, da je Evropska unija na poti v prihodnost brezemisijских standardov. To koristi tako proizvajalcem kot kupcem, predvsem pa državljanom, ki jim zdaj škodujejo emisije prometnega sektorja. Hkrati je na voljo dovolj prožnosti, da lahko proizvajalci zagotovijo skladnost z novo uredbo. Vendar pripravljalca mnenja predlaga nove, strožje standarde emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila za poročevalska obdobja let 2035 do 2039, in sicer povečanje ciljev za 10 odstotkov. Meni, da je v navedenih poročevalskih obdobjih pomembno povečati število novih brezemisijских vozil.

Poleg tega predlaga ambicioznejšo opredelitev brezemisijских vozil. V skladu s predlogom Komisije bi lahko brezemisijško vozilo sprostilo do 5 g CO₂/tkm, kar je enako 9 % emisij standardnega konvencionalnega vlečnega priklopnika. To bi omogočilo razvrstitev motorjev na dve vrsti goriva, ki delujejo na mešanico vodika in dizelskega goriva, med brezemisijские motorje. Sprememba na 1 g CO₂/tkm je razumen regulativni pristop, ki omogoča, da se enogorivni motorji z zgorevanjem na vodik razvrstijo med brezemisijские motorje, hkrati pa

zagotavlja, da se dejanski prispevek motorjev na dve vrsti goriva k zmanjšanju emisij CO2 ustrezno upošteva.

Poleg tega so nekatera delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, izvzeta iz ciljev predloga Komisije, čeprav so njihove emisije CO2 certificirane v skladu z VECTO, proizvajalci vozil in države članice EU pa jih spremljajo in o njih poročajo. Ker tovornjaki za odvoz odpadkov večinoma vozijo v mestih, tudi pomembno vplivajo na kakovost zraka v njih in povzročajo neželene obremenitev s hrupom. Tovornjake za odvoz odpadkov bi bilo zato treba vključiti v cilje zmanjšanja emisij CO2.

Podobno vozila z največjo maso, manjšo od 5 ton, vključujejo veliko mestnih dostavnih tovornjakov, ki oskrbujejo trgovine, kot so supermarketi v mestih, zato bo njihovo razogljičenje prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka v mestih. Tudi za majhna tovorna vozila bi bilo treba določiti enake cilje zmanjšanja emisij CO2 in jih razvrstiti v ustrezne podskupine glede na njihov profil namembnosti, kilometrino in koristni tovor.

Pripravljalca mnenja predlaga, da bi morala Komisija do leta 2028 celovito pregledati učinkovitost in vpliv uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo z rezultati. Poročilo se po potrebi priloži revidiran predlog uredbe. Evropska komisija bi morala do leta 2025, in sicer po posvetovanju z Odborom za podnebne spremembe, predstaviti letni pregled stanja omogočitvenih pogojev po državah članicah.

Pripravljalca mnenja meni še, da se pri izračunu emisij CO2 za težka vozila ne upošteva boljša energijska učinkovitost posebno težkih kombinacij z največjo dovoljeno maso nad 60 ton. Ker je njihova predvidena obremenitev s koristnim tovorom enaka kot pri bistveno manjših težkih vozilih znotraj istih podskupin, njihove izračunane emisije CO2/tkm ne bodo ustrezale dejanski obremenitvi s tovorom, ki ga prevaža posebno težka kombinacija. Za povprečne specifične emisije CO2 proizvajalcev bi bilo treba uporabiti kompenzacijski faktor za izravnavo večjih obremenitev, ki jih nosi posebno težka kombinacija, da bi tako upoštevali njihovo izboljšano energetska učinkovitost.

PREDLOG SPREMEMBE

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da upošteva naslednje:

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050 **vkjučila v zakonodajo**. Navedena uredba določa tudi zavezujočo zavezo Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030.

¹¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa.

Predlog spremembe

(4) Unija je z Uredbo (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ **v zakonodajo vključila** cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu, **ki ga je treba doseči čim prej, najpozneje pa do leta 2050, in cilj doseganja negativnih emisij po tem letu**. Navedena uredba določa tudi zavezujočo zavezo Unije za domače zmanjšanje neto emisij toplogrednih plinov (emisij, potem ko se odštejejo odvzemi) za vsaj 55 % pod ravnmi iz leta 1990 do leta 2030. **Navedena uredba določa tudi, da bi si morala Komisija prizadevati za uskladitev vseh prihodnjih zakonodajnih in proračunskih predlogov s cilji iz navedene uredbe ter za vsak primer neskladnosti navesti razloge v okviru ocene učinka, priložene navedenim predlogom.**

¹¹ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

Predlog spremembe

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa, **ki je edini sektor v Uniji, v katerem so se emisije od 90. let prejšnjega stoletja povečevale. Zlasti promet težkih vozil predstavlja več kot četrtno emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa v EU in več kot 6 % vseh emisij**

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Predlog spremembe

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba okrepiti zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050. ***Ambiciozni ukrepi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov so pomembni v cestnem prometu, vendar je zmanjšanje emisij potrebno tudi v drugih sektorjih, vključno s sektorji, v katerih je težko zmanjšati emisije.***

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(8a) Strožje zahteve glede zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila ter postavljanje potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture bodo bistveni za zmanjšanje emisij celotnega voznega parka težkih vozil, vendar bi jih morale spremljati tudi druge pobude za pospešitev prehoda s cestnega na železniški promet in povečanje zmogljivosti železniškega in tovornega prometa.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9a) Električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik imajo velik potencial za razogljichenje nekaterih segmentov sektorja prometa težkih vozil, zato bi bilo treba spodbujati njihov razvoj.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. **Te cilje bi bilo treba določiti** na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije in **spodbujanje inovacij** v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove okrepljene cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. **Ti cilji bi morali biti določeni** na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja brezemisijskih vozil na trg Unije, in **bi morali biti skladni z razpoložljivostjo omogočitvenih pogojev, in sicer z dovolj gostim omrežjem infrastrukture za alternativna goriva, da se spodbudijo inovacije** v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način. **To bi moralo zagotoviti, da bodo evropska podjetja ohranila vodilni položaj na svetovnem trgu in prispevala k zmanjšanju tekočih stroškov za prevozna podjetja, ter da bo Unija izpolnila svoje cilje glede podnebja in onesnaženosti zraka.**

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

(10a) Izpostavljenost onesnaženosti zraka, ki ga povzroča tudi cestni promet, močno vpliva na mestno prebivalstvo v Uniji in je povezana s prezgodnjo smrtjo. S pospešitvijo uvajanja brezemisijskih vozil in nizkoemisijskih vozil bodo strožje zahteve glede zmanjšanja emisij CO₂ prispevale tudi k zmanjšanju onesnaženosti zraka zaradi cestnega prometa.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 11 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijskih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav

Predlog spremembe

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijskih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav

članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijskih tovornjakov in tovornih vozil.

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 final z dne 5. maja 2021.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) *Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva*¹⁶.

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021) 559 final

članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijskih tovornjakov in tovornih vozil. ***Posebno pozornost bi bilo treba nameniti tudi vplivu tega prehoda na MSP v dobavni verigi.***

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 final z dne 5. maja 2021.

Predlog spremembe

(12) *Več držav članic je že napovedalo, da bodo določile strožje zahteve od teh minimalnih, več evropskih proizvajalcev tovornjakov pa je ustanovilo skupna podjetja za nameščanje in upravljanje javnih polnilnih omrežij po vsej Evropi. Ta uredba bo spodbudila tudi nadaljnje naložbe v polnilno infrastrukturo, saj vlagatelj prinaša gotovost, da se bo povpraševanje povečalo. Države članice bi bilo treba tudi spodbuditi, da bi v svoje revidirane nacionalne okvire politike vključile ukrepe za podporo postavljanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture v remizah, logističnih centrih in skladiščih. Vse te pobude bodo prispevale k potrebni postavitvi polnilne in oskrbovalne infrastrukture*¹⁶.

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021) 559 final

z dne 14. julija 2021.

z dne 14. julija 2021.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) Poleg tega je vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture enako pomembna na zasebnih lokacijah, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, da bi bilo na voljo nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Zelo pomembno je, da pri tem ne zaostaja nobena evropska regija in da se pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ustrezno obravnavajo regionalne razlike, zlasti v manj razvitih regijah ali regijah s posebnimi potrebami in okoliščinami, kot so podeželske, redko poseljene, odročne in najbolj oddaljene regije ter otoške in gorske regije. To javno in zasebno omrežje polnilnih in oskrbovalnih postaj proizvajalcem omogoča, da dosežejo cilje zmanjšanja emisij CO₂.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12b) Da bi evropska industrija konkurirala na svetovni ravni, mora biti pripravljena na soočanje z izzivi in zagotavljanje ustrezne infrastrukture. Zato je potrebno široko dostopno in zanesljivo omrežje javnih polnilnih postaj za podporo vse večjemu številu električnih vozil na cesti.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12c) Za povečanje uporabe brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil z obravnavanjem ponudbe potrebni ambicioznejši standardi CO₂, pa jih je treba dopolniti z dodatnimi omogočitvenimi pogoji na strani povpraševanja za vozila z učinkovitejšo porabo goriva, zlasti z učinkovitimi ukrepi za oblikovanje cen ogljika.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13) Za prehod na podnebno nevtralnost so potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki. Kar zadeva težka vozila bosta s ciljnim ravnmi, predlaganimi v členu 3a za leto 2030, delež brezemisijskih vozil v celotnem voznem parku vozil v cestnem prometu ter poraba električne energije v sektorju ostala omejena. Zato bo ostal omejen tudi povezani učinek na omrežje električne energije.

(13) Za uvedbo akumulatorskih električnih vozil, vozil na gorivne celice in drugih vozil s pogonom na vodik bodo nedvomno potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki, pa tudi prilagojeno vedenje, da bi konice povpraševanja obravnavali brez tveganj za zanesljivost dobave.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14a) Možnost usposabljanja in

preusposabljanja v številnih sektorjih, tudi v sektorju težkih vozil, ki ga je treba temeljito spremeniti, je ključnega pomena za socialno pravičen prehod. V industriji težkih vozil je treba poskrbeti, da bodo imeli zaposleni možnosti za brezplačno preusposabljanje, in jih spodbujati, naj jih izkoristijo. Za pravičen in uspešen prehod sta ključnega pomena evidentiranje in analiza predvidenih sprememb na trgu dela v industriji težkih vozil.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To **lahko** vključuje uporabe, kot so težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na take premisleke bi bilo treba pri cilju za leto 2040 pustiti nekaj manevrskega prostora za upoštevanje razvoja v tehnologiji, do katerega bo še prišlo.

Predlog spremembe 16

Predlog spremembe

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To vključuje uporabe, kot so težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. **Avtobusi morajo biti na voljo tudi zaradi nacionalne varnosti in morebitne uporabe za evakuacijo civilistov.** Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na take premisleke bi bilo treba pri cilju za leto 2040 pustiti nekaj manevrskega prostora za upoštevanje razvoja v tehnologiji, do katerega bo še prišlo.

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15a) Evropska unija mora še naprej pospeševati zmanjševanje emisij CO₂ in vsako leto doseči zmanjšanje emisij v vseh sektorjih. Za dosego ambicioznih ciljev te uredbe morajo imeti pri prehodu pomembno vlogo tudi biogoriva in obnovljiva goriva nebiološkega izvora, kot so vodikovi derivati. Da bi utrli pot električnim vozilom ali brezemisijskim vozilom s pogonom na vodik in vzpostavili stalno in jasno ureditev za tržno povpraševanje, je pomembno določiti ambiciozen cilj 90 % do leta 2040, saj trenutno le 1–2 % prodanih težkih tovornjakov predstavljajo akumulatorska električna vozila.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15b) Komisija bi morala po posvetovanju z deležniki objaviti poročilo za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno obnovljiva goriva za namene skladnosti s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti. Komisija bi morala Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti to poročilo, po potrebi pa tudi predloge za dodatne ukrepe, na primer zakonodajne predloge.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe
Uvodna izjava 21 – odstavek 1 a (novo)

Traktorji vseh največjih kombinacij, ki presegajo 70 ton, se običajno uporabljajo za dolge razdalje in jih je treba razvrstiti v posebno podskupino, saj je treba njihov izračun emisij CO₂ prilagoditi njihovim posebnim značilnostim, da se upošteva njihov dejanski koristni tovor in pravilni vozni cikel.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO₂ iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO₂ iz te uredbe. To so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema, majhni avtobusi z največjo maso, manjšo od 7,5 t, ter majhna tovorna vozila z največjo maso, manjšo od 5 t.

Predlog spremembe

Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO₂ iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO₂ iz te uredbe. To so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva, pa tudi druga vozila z nestandardno osno konfiguracijo, kot so vozila z več kot štirimi osmi ali več kot dvema gnanima osema, majhni avtobusi z največjo maso, manjšo od 7,5 t, ter majhna tovorna vozila z največjo maso, manjšo od 5 t.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona,

Predlog spremembe

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona,

bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti.

Predlog spremembe

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti ***ter prenos obstoječih vozil, naknadno opremljenih za brezemisijska vozila. Naknadno opremljanje obstoječih vozil je dobra priložnost za pospešitev prehoda na brezemisijsko mobilnost na stroškovno učinkovit in z viri gospodaren način.***

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 Uredba (EU) 2019/1242 Člen 1 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Ta uredba določa zahteve glede emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, ki prispevajo k doseganju cilja Unije ***glede zmanjšanja njenih emisij toplogrednih plinov***, kot je določeno v Uredbi (EU) 2018/842²³, in ciljev iz Pariškega sporazuma²⁴ ter k zagotavljanju pravnega delovanja notranjega trga.

Predlog spremembe

1. Ta uredba določa zahteve glede emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, ki prispevajo k doseganju cilja Unije ***za podnebno nevtralnost in vmesnih podnebnih ciljev Unije***, kot je določeno v Uredbi (EU) 2018/842²³, in ciljev iz Pariškega sporazuma²⁴ ter k zagotavljanju pravnega delovanja notranjega trga.

²³ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij

²³ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij

toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

²⁴ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

²⁴ UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 1 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. Za vozila, razen vozil iz odstavka 4, ki so registrirana za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali nujne medicinske oskrbe, ne veljajo cilji emisij CO₂ iz člena 3a, če država članica to navede v postopku registracije in poročanja, s čimer v podatkih, sporočenih v skladu z delom A Priloge IV potrdi, da brezemisijsko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena vozila in je zato za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 a (novo)

Predlog spremembe

5. Za vozila, razen vozil iz odstavka 4, ki so registrirana za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru, oboroženih sil ali nujne medicinske oskrbe, ***ali tovornjake kategorije N3 v skupinah 11, 12 ali 16, ki se lahko uporabljajo v svoji državi registracije za vlečne kombinacije z največjo dovoljeno maso nad 70 ton***, ne veljajo cilji emisij CO₂ iz člena 3a, če država članica to navede v postopku registracije in poročanja, s čimer v podatkih, sporočenih v skladu z delom A Priloge IV potrdi, da brezemisijsko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena vozila in je zato za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira vozilo z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23a) „Goriva, upravičena do CCF“ pomeni bioplin, kot je opredeljen v členu 2, točka (28), (EU) 2018/2001, napredna pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, točka (34), (EU) 2018/2001, in goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, kot so opredeljena v členu 2, točka (36), (EU) 2018/2001, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23b) „korekcijski faktor zaradi ogljika (CCF)“ pomeni faktor, s katerim se emisije CO₂ iz izpušne cevi vozil popravijo za oceno skladnosti, da se upoštevata intenzivnost emisij toplogrednih plinov in delež goriv, upravičenih do CCF, kot je določeno v členu 3(24) te uredbe;

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23c) Zelo težke kombinacije pomeni vozila z največjo dovoljeno maso nad 60 ton v primerjavi s povprečjem EU, ki znaša 40 ton. Ker formula za izračun emisij CO₂ predvideva enak koristni tovor

kot za bistveno manjša težka vozila, bi bilo treba formulo spremeniti, da bi se upoštevala povečana energijska učinkovitost teh zelo težkih kombinacij za boljši odraz dejanskih emisij.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) V skladu s točko 1.1.4 Priloge I se težka vozila, ki niso uvrščena v eno od podskupin v točki 1.1 Priloge I, upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti proizvajalcev z določbami glede ciljev zmanjšanja iz odstavka 1.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3b – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil **100** % od poročevalskega obdobja leta 2030.

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil **90** % od poročevalskega obdobja leta 2030 **in 100** % od poročevalskega obdobja leta 2035.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice se lahko odločijo, da iz obveznosti na podlagi tega člena izključijo omejen delež mestnih avtobusov, registriranih v vsakem poročevalskem obdobju, **pri čemer potrdijo, da brezemisijsko vozilo ne more enakovredno izpolnjevati namena vozila in je zato zaradi** socialno-ekonomskega razmerja stroškov in koristi glede na območja s posebnimi morfološkimi ali meteorološkimi razmerami **za izpolnjevanje tega namena v javnem interesu, da se registrira vozilo, ki ni brezemisijsko vozilo.**

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 3c – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Javni naročniki ali naročniki javna naročila za nakup ali uporabo vozil iz člena 3b oddajo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, ki vključuje najboljše razmerje med ceno in kakovostjo **in** prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave, v skladu z ustreznim mednarodnim pravom.

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 4 – odstavek 1 – točka a a (novo)

Predlog spremembe

Države članice se lahko odločijo, da iz obveznosti na podlagi tega člena izključijo omejen delež mestnih avtobusov, registriranih v vsakem poročevalskem obdobju, **zaradi javnega interesa** in socialno-ekonomskega razmerja stroškov in koristi glede na območja s posebnimi morfološkimi ali meteorološkimi razmerami **ter iz razlogov nacionalne varnosti ali za obvladovanje naravnih nesreč.**

Predlog spremembe

1. Javni naročniki ali naročniki javna naročila za nakup ali uporabo vozil iz člena 3b oddajo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe, ki vključuje najboljše razmerje med ceno in kakovostjo, prispevek ponudbe k zanesljivosti dobave **ter socialna in okoljska merila**, v skladu z ustreznim mednarodnim pravom.

(aa) v členu 4, prvi pododstavek, se vstavi naslednja točka (c):

„(c) uporabe korekcijskega faktorja zaradi ogljika od leta 2030 dalje, določenega v skladu s točko 2.1 Priloge I.

Učinek tega faktorja je omejen, tako da se upoštevajo le dodatne količine goriva, ki presegajo zavezujoči skupni podcilj za napredna biogoriva in goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora v deležu energije iz obnovljivih virov, dobavljene prometnemu sektorju, kot je opredeljen v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta.

Določi se zgornja meja, s katero se zagotovi, da se z učinkom korekcijskega faktorja zaradi ogljika lahko doseže največ 10 odstotnih točk ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za leta 2030, 2035 in 2040. Zato se za obdobje 2030–2034 določi zgornja meja, tako da se pri faktorju upošteva do 12,5-odstotni delež goriv, upravičenih do korekcijskega faktorja zaradi ogljika, kot je opredeljeno v členu 3 te uredbe. Za leta 2035–2039 znaša delež do 17 %, od leta 2040 dalje pa do 40 %.“

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 3 – točka 3 a (novo)

(ba) v členu 5, tretji pododstavek, se vstavi naslednja točka (3a):

„(3a) Kompenzacijski faktor je dodeljen tistim tovornjakom kategorije N3, ki so bili prvič registrirani v poročevalskem obdobju in ki so bili v državah članicah dovoljeni za uporabo z večjo skupno

maso, ki se uporablja za posebno težke kombinirane prevoze, tj. nad 60 ton. V zvezi s kompenzacijskim faktorjem iz tega člena Komisija do 31. decembra 2024 v skladu s členom 17 sprejme delegirani akt za spremembo formule za izračun povprečnih specifičnih emisij CO2 proizvajalcev v točki 2.7 Priloge I, da bi upoštevali višjo energijsko učinkovitost posebno težkih kombinacij in popravili izkrivljanje njihovih izračunanih emisij.“

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 – točka d

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 7 – odstavek 1 – pododstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v *poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039.*“;

Predlog spremembe

„Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v *poročevalskem obdobju leta 2039.*“;

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija leta **2028** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Predlog spremembe

Komisija leta **2027** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 1 – pododstavek 3 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V poročilu bi bilo treba oceniti, ali bi bilo na področje uporabe mogoče vključiti tovornjake kategorije N3 v skupinah 11, 12 in 16, ki jih je v državi registracije dovoljeno uporabljati za vlečne kombinacije z največjo dovoljeno maso nad 70 ton, če je izračun emisij teh vozil zasnovan tako, da se upoštevajo njihove posebne značilnosti, ki jih imajo kot vlečna vozila za težke kombinacije.

Komisija do 31. decembra 2025 in nato vsako leto Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o stanju omogočitvenih pogojev za uvedbo brezemisijskih težkih tovornih vozil na trg Unije. V tem poročilu Komisija oceni zlasti, vendar ne izključno, naslednje elemente:

(a) registracije brezemisijskih težkih vozil v državah članicah,

(b) vzpostavljanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture, ki je primerna za težka vozila, na ravni držav članic;

(c) izvajanje sistema uporabnin za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂, na ravni držav članic;

(d) raven povprečne cene pravic v okviru novega sistema trgovanja z emisijami, ki zadeva cestni promet;

(e) druge ukrepe, s katerimi je podprto uvajanje brezemisijskih težkih tovornih vozil.

Če je v poročilu ugotovljeno, da omogočitveni pogoji, zlasti tisti iz odstavkov (b), (c) ali (d), niso v skladu s cilji za proizvajalce vozil iz členov 3a in 3b te uredbe, se ugotovitve poročila upoštevajo pri prihodnjih revizijah Direktive 2014/94/EU Evropskega

parlamenta in Sveta, Direktive (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

Komisija najpozneje do 31. decembra 2026 objavi poročilo, v katerem določi metodologijo za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija mora Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti to poročilo, po potrebi pa tudi predloge za dodatne ukrepe, na primer zakonodajne predloge.

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Priloga I – 1.1.4 (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – tabela 1

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
<i>Predlog spremembe</i>	
<i>1.1.4. Nova majhna tovorna vozila kategorije N2, ki ne spadajo v eno od podskupin iz točk 1.1.1 in 1.1.2 in za katera iz tehničnih razlogov še niso bile določene emisije CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, temveč v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi ali Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta in njenimi izvedbenimi ukrepi, se za namene te uredbe razvrstijo v naslednje podskupine:</i>	
<i>Značilnosti vozila</i>	<i>Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe</i>
<i>kategorija N, TPMLM* ≤ 5 t</i>	<i>53</i>

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1.2

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>
1.2. Delovna vozila so opredeljena z naslednjimi merili:

Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Merila za delovna vozila
N	Toga konstrukcija	Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 18 , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Vlečno vozilo	Najvišja hitrost ne presega 79 km/h
<i>Predlog spremembe</i>		
1.2. Delovna vozila so opredeljena z naslednjimi merili:		
Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Merila za delovna vozila
N	Toga konstrukcija	Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Vlečno vozilo	Najvišja hitrost ne presega 79 km/h

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe

Priloga I – 2 – 2.1

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – točka 2.1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2.1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v, razporejenega v podskupino sg, ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

pri čemer je:

\sum_{mp}	vsota vseh profilov namembnosti mp iz preglednice 2;
sg	podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;
$W_{sg,mp}$	ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	emisije CO ₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;
$CO2p_{v,mp}$	is the CO ₂ emissions in g/km of the primary vehicle of the new heavy-duty vehicle v, determined for a mission profile mp, reported in accordance with Articles 13a and 13b.

Za brezemisijška motorna vozila se vrednosti CO_{2,mp} in CO_{2p,mp} nastavita na 0.

Predlog spremembe

2.1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v, razporejenega v podskupino sg, ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

pri čemer je:

\sum_{mp}	vsota vseh profilov namembnosti mp iz preglednice 2;
sg	podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;
$W_{sg,mp}$	ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	emisije CO ₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;
$CO2_{pv,mp}$	emisije CO ₂ v g/km iz prvotnega vozila novega težkega vozila v,

določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b.

CCFi korekcijski faktor zaradi ogljika za gorivo ali mešanico goriv v uporabi, kot je opredeljen v členu 3, točka (25), in izračunan v skladu z odstavkom 7 te priloge, ki se uporablja od leta 2030 dalje.

Za brezemisijška motorna vozila se vrednosti $CO2_{v,mp}$ in $CO2_{p,mp}$ nastavita na 0.

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2.7.2

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
pri čemer je:	
\sum_{sg}	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO2 v skladu s točko 4.2;
<i>ZLEV</i>	kot je določen v točki 2.3;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
zev_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$\times avgCO2_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2.
<i>Predlog spremembe</i>	
2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

pri čemer je:

\sum_{sg}	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO2 v skladu s točko 4.2;
$ZLEV$	kot je določen v točki 2.3;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
zev_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$avgCO2_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2.

share_{sgEHC} delež v podskupini sg novih težkih vozil kategorije N3 proizvajalca, ki jih je dovoljeno uporabljati na zelo težkih kombinacijah;

α_{sg} faktor kompenzacije za prilagoditev učinka večjega koristnega tovora na zelo težkih kombinacijah za tovornjake proizvajalca, odvisno od največje povprečne dovoljene mase skupine vozil v prometu, z uporabo ponderirane vrednosti rezultata naslednjih formul:

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4} - 30) / 100, \text{ za tovornjake z zelo težko kombinacijo 8x4}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other} + 19) / 100, \text{ za druge tovornjake z zelo težkimi kombinacijami}$$

avgGVW_{sg comb} povprečje, specifično za proizvajalca, za največjo dovoljeno maso skupine vozil v prometu (v tonah) v državi registracije za zadevne tovornjake z zelo težkimi kombinacijami v podskupini sg, če je izpolnjen naslednji pogoj:

za namene izračuna emisij CO2 se tovornjak, ki ga zajema ta uredba, šteje za del zelo težke kombinacije, če je v kategoriji N3 in je največja dovoljena masa skupine vozil v prometu v državi registracije večja od 60 ton in je bila sporočena v skladu s točko (qa) dela A Priloge IV.

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe

Priloga I – 4 – 4.1 – tabela 4.2

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – tabela 4.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4.2. Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Predlog spremembe

4.2. Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

Priloga I – 4 – 4.3 – tabela 4.3.1

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – tabela 4.3.1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4.3.1. Naslednji cilji zmanjšanja emisij CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg} v skladu s členom 3a se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:

Cilji zmanjšanja CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg}

Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Avtobusi (rf _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Polpriklopniki	0	15 %	15 %	15 %
----------------	---	------	------	------

Predlog spremembe

4.3.1. Naslednji cilji zmanjšanja emisij CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg} v skladu s členom 3a se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:

Cilji zmanjšanja CO₂ rf_{sg} in rfp_{sg}

Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Avtobusi in medmestni avtobusi (rf _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov in medmestni avtobusi (rfp _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki	421, 421v, 422, 422v, 423, 431,	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %

431v, 432,
432v, 433,
611, 612,
611v, 612v,
621, 623,
621V, 622,
622V, 623V,
624, 624V,
625, 631,
631v, 632,
632v, 633

Polpriklopniki	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Polpriklopniki</i>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4.3.2

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>
4.3.2. Naslednji cilji brezemisijjskih vozil $zevM_{sg}$ v skladu s členom 3b se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:

Obvezni prehodi na brezemisijjska vozila $zevM_{sg}$

Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %

Predlog spremembe

4.3.2. Naslednji cilji brezemisijjskih vozil $zevM_{sg}$ v skladu s členom 3b se uporabljajo za vozila v podskupini sg za različna poročevalska obdobja:

Obvezni prehodi na brezemisijjska vozila $zevM_{sg}$

Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	od leta 2040 naprej
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Priloga I – točka 6 a (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – točka 7 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

7. IZRAČUN KOREKCIJSKEGA FAKTORJA ZARADI OGLJIKA (CCF)

Za vsako gorivo ali mešanico goriv i se korekcijski faktor zaradi ogljika izračuna po naslednji metodi:

Za „goriva, upravičena do korekcijskega faktorja zaradi ogljika“, kot so opredeljena v členu 3, točka (25), $CCF_i = 1$.

Za konvencionalna in fosilna goriva $CCF_i = 0$;

Za mešanice konvencionalnih goriv in goriv, upravičenih do korekcijskega faktorja zaradi ogljika, se CCF izračuna v skladu z naslednjo formulo:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

pri čemer je:

CCFi korekcijski faktor zaradi ogljika za posebno mešanico konvencionalnega goriva i in vseh goriv, upravičenih do korekcijskega faktorja zaradi ogljika, ki se lahko uporabijo namesto njih.

SHARESn,i odstotek goriv iz obnovljivih virov, naveden v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na zadnje razpoložljivo obdobje poročanja n in je izračunan kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

SHARESn – 1,i odstotek goriv iz obnovljivih virov, naveden v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na predzadnje razpoložljivo obdobje poročanja n in je izračunan kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

SHARESn – 2,i odstotek goriv iz obnovljivih virov, naveden v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na zadnje razpoložljivo obdobje poročanja n in je izračunan kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

Podatkovna zbirka Shares je dostopna na:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe

Priloga IV – del A – točka q a (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga IV (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(qa) največja masa tovornjaka kategorije N3 z zelo težko kombinacijo iz odstavka 2.7.2 Priloge I v državi registracije tovornjaka, kadar je priklopljen na enega ali več polpriklopnikov/priklopnikov z vlečnim ojesom.

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956
Referenčni dokumenti	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 29.3.2023
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 29.3.2023
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Obravnavana v odboru	29.6.2023
Datum sprejetja	12.10.2023
Izid končnega glasovanja	+: 31 –: 3 0: 4
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihajlova (Iskra Mihaylova), Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Cvetelina Penkova (Tsvetelina Penkova), Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skytvedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrousurou

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

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihajlova (Iskra Mihaylova), Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Cvetelina Penkova (Tsvetelina Penkova)

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani

19.9.2023

MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Pripravljaivec mnenja: Andris Ameriks

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Čeprav podnebne in energetske politike EU vodijo k znatnemu zmanjševanju emisij toplogrednih plinov v vseh sektorjih, se tovrstne emisije iz prometa v EU še vedno povečujejo in predstavljajo četrtno vseh evropskih emisij toplogrednih plinov. V tem okviru je najpomembnejši cestni promet (več kot 70 %), pri čemer težka vozila povzročijo več kot 27 % emisij. Ključni dejavnik, ki vpliva na ta podatek, je bila rast povpraševanja in dejavnosti na področju tovarnega prometa po letu 2000, za katero se pričakuje, da se bo v prihodnosti še povečala.

Glede na navedeno bo sprememba obstoječih zavezujočih ciljev za zmanjšanje emisij CO₂, ki zadevajo težka tovorna vozila, omogočila doseganje ciljev zelenega prehoda, tudi ob upoštevanju sedanjih geopolitičnih razmer: kot je izpostavljeno v načrtu REPowerEU, je zaradi ruske invazije na Ukrajino potreba po zmanjšanju odvisnosti EU od fosilnih goriv močnejša kot v preteklosti.

Drugič, reforma bi lahko prinesla koristi prevoznikom in uporabnikom. Širša uporaba energijsko učinkovitejših vozil, ki bo dosežena s spodbujanjem proizvajalcev k povečanju ponudbe brezemisijev vozil, bo vodila do cenovno dostopnejših modelov brezemisijev vozil in s tem do splošnega zmanjšanja skupnih stroškov lastništva teh vozil.

Tretjič, reforma bi lahko prispevala h krepitvi vodilnega položaja industrije EU na področju tehnologije in inovacij, zlasti v sedanjem globalnem prehodu na brezemisijev mobilnost, in sicer z usmerjanjem naložb v brezemisijev tehnologije.

Pomembna točka predloga je vključitev mestnih avtobusov v uredbo o spremembi. Zmanjšanje emisij CO₂ na mestnih območjih bo imelo več pozitivnih učinkov, saj se bosta s tem izboljšala kakovost zraka v mestih in zdravje Evropejcev. Ob upoštevanju tega in glede na možnost izključitve omejenega deleža avtobusov, ki je določena v členu 3b(2) predloga, je pripravljavec mnenja poudaril pomen skrajšanja rokov, ki jih ima Komisija za sprejemanje delegiranih aktov o tej zadevi, da bi se gospodarskim subjektom zagotovila gotovost.

Po drugi strani pa je treba pri prehodu z vozil na fosilna goriva na brezemisijška vozila upoštevati socialne in gospodarske učinke, ki lahko pri tem nastanejo, da pri prehodu, usmerjenem k cilju podnebno nevtralne Evrope, nihče ne bo zapostavljen. Neenakost pri dostopu do prometnih omrežij vpliva na vsakdanje življenje milijonov ljudi, zlasti tistih z nižjimi dohodki, uporabnikov iz skupin s posebnimi potrebami in z obrobni območij. S tem je tesno povezano vprašanje povezljivosti med podeželskimi, primestnimi in mestnimi območji, zlasti v primeru geografskih posebnosti, kot so otoki, najbolj oddaljene regije in ozemlja, podeželska ali oddaljena območja, manj dostopna obrobna območja in gorska območja. Zaradi tega je treba na poti do razogljičenja prometa upoštevati ustrezne ukrepe, namenjene zagotovitvi cenovne ugodnosti in dostopnosti prevoza, preprečevanju prometne revščine in zagotavljanju enakega dostopa do mestnih središč.

Pripravlavec mnenja poleg tega poudarja, da je treba resno upoštevati tudi socialne vplive, ki jih bo imel prehod na avtomobilski sektor, in omogočiti, da se bodo vzporedno s procesom postopnega opuščanja vozil na fosilna goriva izvajali ukrepi za delavce v tem sektorju. Te ukrepe je treba predvideti v načrtih za pravični prehod in socialnih načrtih za podnebje. Pripravlavec mnenja zato predlaga, da se prihodki od premij za presežne emisije in upravnih glob obravnavajo kot namenski prejemki za nedavno sprejeti Socialni sklad za podnebje, da bi prispevali k socialno pravičnemu prehodu k podnebni nevtralnosti.

S tem mnenjem želi pripravljavec mnenja zagotoviti, da bo prihodnji vozni park težkih vozil do leta 2050 pripomogel k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa glede na leto 1990, kot je navedeno v evropskem zelenem dogovoru, hkrati pa prinesel koristi evropskim prevoznikom in uporabnikom – od katerih jih je večina malih in srednjih podjetij – ki bodo izhajale iz širše uporabe energijsko učinkovitejših vozil.

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019¹⁰. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.

¹⁰ Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019) 640 *final*).

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050,

Predlog spremembe

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019¹⁰. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije ***ter posledic ruske nezakonite, neizzvane in neupravičene vojne agresije v Ukrajini, vključno z obnovo Ukrajine po koncu vojne.***

¹⁰ Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019)0640).

in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa.

Predlog spremembe 4

in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so **ljudje, ki živijo na obrobni, podeželskih in najbolj oddaljenih območjih**, starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog spremembe

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa, **ki je edini sektor v Uniji, v katerem so se emisije od 90. let prejšnjega stoletja povečevale. Zlasti promet težkih vozil predstavlja več kot četrtno emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa v EU in več kot 6 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU. Pospešitev njegovega razogljičenja je še pomembnejša, ker naj bi se dejavnost tovornjakov v EU med letoma 2019 in 2050 še povečala za 40 %, medtem ko bi se dejavnost avtobusov v istem obdobju povečala za 10 %.**

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) V sporočilu o novem okviru EU za mobilnost v mestih^{1a} je poudarjeno, da bi javni organi morali zagotoviti razpoložljivost učinkovite, interoperabilne in uporabniku prijazne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z alternativnim gorivi. Razpoložljivost takšne infrastrukture je ključna za doseganje cilja glede razogljičenja mobilnosti v mestih. Komisija bi morala pri pregledu učinkovitosti in vpliva te uredbe upoštevati tudi vzpostavljanje infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom, ki je primerna za težka vozila, na ravni držav članic.

^{1a} *Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. decembra 2021, Novi okvir EU za mobilnost v mestih (COM(2021)0811).*

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5b) V sporočilu o novem okviru EU za mobilnost v mestih^{4a} je poudarjeno, da bi javni organi morali zagotoviti razpoložljivost učinkovite, interoperabilne in uporabniku prijazne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z alternativnim gorivi. Razpoložljivost takšne infrastrukture je ključna za doseganje cilja glede razogljičenja mobilnosti v mestih. Komisija bi morala pri pregledu učinkovitosti in vpliva te uredbe

*upoštevati tudi vzpostavljanje
infrastrukture za polnjenje in oskrbo z
gorivom, ki je primerna za težka vozila, na
ravni držav članic.*

*^{41a} Sporočilo Komisije Evropskemu
parlamentu, Svetu, Evropskemu
ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru
regij z dne 14. decembra 2021, Novi okvir
EU za mobilnost v mestih
(COM(2021)0811).*

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 5 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*(5c) Naložbe za razogljčenje potniških
prevoznih sredstev ne bi smele negativno
vplivati na dostop do mobilnosti, saj bi to
lahko povečalo težave s prometno revščino
in izključilo redko poseljena območja.*

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 5 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*(5d) Čeprav je revizija te uredbe^{1a} v
skladu s prizadevanji za doseganje
okoljskih ciljev, in sicer razogljčenjem
cestnega prometa za boj proti podnebnim
spremembam, bi morala upoštevati tudi
pomembne industrijske in družbene
posledice tega procesa, da se zagotovita
zaposlovanje in mobilnost, dostopna vsem.*

*^{1a} Sporočilo Komisije Evropskemu
parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu,
Evropskemu ekonomsko-socialnemu
odboru in Odboru regij z dne*

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba **okrepiti** zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. Brezemisijjska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

Predlog spremembe

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba **oceniti** zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Predlog spremembe

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih **in nizkoemisijskih** vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. **Avtomobilska industrija ostaja eden od stebrov gospodarstva EU, ki prispeva 7 % evropskega BDP, ustvarja 4,6 milijona delovnih mest in še vedno vodi na področju tehnoloških inovacij, saj vsako leto v raziskave in razvoj vложи 60 milijard EUR. To industrijo je treba podpreti pri njenem okoljskem in**

digitalnem prehodu, saj se evropski proizvajalci zdaj spopadajo s tremi ovirami, in sicer s strožjimi okoljskimi predpisi, naraščajočimi potrebami po naložbah v inovacije in vse večjo mednarodno konkurenco. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ morajo pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park postati tehnološko nevtralni. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki uporabljajo napredna biogoriva ali sintetična goriva, kot so opredeljena v Direktivi (EU) 2018/2001^{1a}. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

^{1a} Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (prenovitev).

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9a) Električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik imajo velik potencial za razogljičenje nekaterih segmentov sektorja prometa težkih vozil, zato bi bilo treba spodbujati njihov razvoj, pri tem pa upoštevati, da vsaka tehnologija vpliva na okolje. Kadar elektrifikacija ni mogoča oziroma manj učinkovita vozila in vozila s pogonom na vodik niso primerna ali stroškovno konkurenčna, načelo tehnološke nevtralnosti omogoča zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev z drugimi

tehnologijami, ki so bolj dovršene.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9b) Komisija bi morala po posvetovanju z deležniki najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe pripraviti predlog za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂, za namene skladnosti v skladu s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove **okrepljene** cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. **Te cilje bi bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja** brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. **Ti cilji bi morali biti skladni z razpoložljivostjo omogočitvenih pogojev, in sicer z dovolj gostim omrežjem infrastrukture za alternativna goriva, da bi spodbudili uvajanje** brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Načelo tehnološke nevtralnosti je

bistveno za zagotavljanje učinkovitosti in raznovrstnosti rešitev, ohranitev in pospešitev inovacij in razvoja, vključno s prelomnimi tehnologijami, ter omogočanje prožnosti trga in raznolikosti družbenega vedenja. V tem smislu je pomembno, da cestnega prometa ne omejimo na eno samo tehnologijo, temveč spodbujamo inovacije in dopolnjevanje med učinkovitimi alternativnimi tehnologijami, kot je kombinirana uporaba hibridnih vozil in nizkoogljicnih goriv. Poleg tega bi bil popolnoma enoten pristop na evropski ravni neizvedljiv zaradi velike gospodarske, socialne, geografske in infrastrukturne raznolikosti znotraj držav članic in med njimi, medtem ko bi mešanica komplementarnih tehnologij omogočila, da vsaka regija uvede tiste rešitve za zmanjšanje emisij, ki so zanjo najustreznejše.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe Uvodna izjava 10 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10b) V dopolnitev prizadevanj te uredbe za povečanje razpoložljivosti in uporabe brezemisijskih vozil bi bilo treba uvesti korekcijski faktor zaradi ogljika, ki bi ustrezno odražal prispevek uporabe goriv brez emisij CO₂, kot so biogoriva, bioplin, biomasna goriva in sintetična goriva, pri ocenjevanju skladnosti z zmanjšanjem emisij CO₂ pri novoregistriranih težkih vozilih.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Člen 11– odstavek 1

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih tovornjakov in tovornih vozil.

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 *final* z dne 5. maja 2021.

Predlog spremembe 16

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih tovornjakov in tovornih vozil. ***Posebno pozornost bi bilo treba nameniti tudi vplivu tega prehoda na MSP v dobavni verigi.***

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021)0350 z dne 5. maja 2021.

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11a) Za hitro uvedbo polnilne in oskrbovalne infrastrukture morajo biti na voljo kvalificirani inštalaterji. Za doseganje ciljev te uredbe bodo ključne naložbe v prekvalifikacijo in izpopolnjevanje, ki bodo v sektorju proizvodnje tovornjakov dosegle pravični prehod.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12) Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁶.

(12) Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo **javno dostopne** polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁶. **Vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture je enako pomembna na zasebnih lokacijah, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, da bi bilo na voljo nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Zelo pomembno je, da pri tem ne zaostaja nobena evropska regija in da se pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ustrezno obravnavajo regionalne razlike, zlasti v manj razvitih regijah ali regijah s posebnimi potrebami in okoliščinami, kot so podeželske, redko poseljene, odročne in najbolj oddaljene regije ter otoške in gorske regije. To javno in zasebno omrežje polnilnih in oskrbovalnih postaj proizvajalcem omogoča, da dosežejo cilje zmanjšanja emisij CO₂.**

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta

in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021) 559 *final* z dne 14. julija 2021.

in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021)0559 z dne 14. julija 2021.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) Zadostna uvedba polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva je ključni pogoj za razvoj trga brezemisij in nizkoemisij, s tem pa tudi za uspeh te uredbe; zato bi bilo treba z vsakim povečanjem ciljev glede zmanjšanja emisij iz te uredbe, vključno z vmesnimi cilji, povečati tudi cilje v zvezi s postavitvijo infrastrukture v okviru revizije direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva; pri tem je najbolj pomembno, da se ohranijo in povečajo naložbe v njeno vzpostavitev. Države članice morajo imeti zadostno podporo in pomoč za uresničitev tega cilja, saj bodo v desetletju, ko se bodo njihove izgube in prenosi prihodkov od davkov na druga goriva povečali, potrebovale velike naložbe. Zato je pomembno poudariti, da je vprašanje oskrbe neločljivo povezano z dosegom vozil in da večji kot je doseg, manj pogosto je potrebna oskrba, zaradi česar bi morala Komisija pri uvedbi infrastrukture upoštevati tehnološki razvoj, zlasti v zvezi z dometom baterij, ki vpliva na vzpostavitev infrastrukture.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Uvodna izjava 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12b) Minimalne zahteve za infrastrukturo za polnjenje težkih vozil, določene v uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, morda ne bodo ustrezale povišanim zahtevam glede standardov emisijskih vrednosti CO₂. Zato je izjemno pomembno, da se z Unijskimi in nacionalnimi instrumenti financiranja prednostno podpre nadaljnji razvoj infrastrukturnih projektov za alternativna goriva.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Za prehod na podnebno nevtralnost so potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki. Kar zadeva težka vozila bosta s ciljnim ravnmi, predlaganimi v členu 3a za leto 2030, delež brezemisijskih vozil v celotnem voznem parku vozil v cestnem prometu ter poraba električne energije v sektorju ostala omejena. Zato bo ostal omejen tudi povezani učinek na omrežje električne energije.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe Uvodna izjava 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13) Za uvedbo akumulatorskih električnih vozil, vozil na gorivne celice in drugih vozil s pogonom na vodik bodo nedvomno potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki, pa tudi prilagojeno vedenje, da bi konice povpraševanja obravnavali brez tveganj za zanesljivost dobave.

omogočitvenih pogojev, na podlagi katerih bi lahko cestni prevozniki ta vozila upravljali nemoteno in bolj donosno kot običajne dizelske tovornjake. Razpoložljivost polnilne in oskrbovalne infrastrukture, učinkoviti ukrepi za določanje cen ogljika, med drugim tudi uporabnine za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂, ter časovno usklajeni podporni pravilniki o vozilih so ključni omogočitveni pogoji, na katere proizvajalci vozil nimajo neposrednega vpliva. Zato bi bilo treba stanje najpomembnejših omogočitvenih pogojev spremljati vsako leto. Če bi se ugotovilo, da eden ali več od teh pogojev ni v skladu s cilji glede CO₂, ki veljajo za proizvajalce vozil, bi bilo treba te cilje pregledati in finančne kazni (premije za presežne emisije CO₂) za proizvajalce vozil opustiti.

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13b) Za hitro uvedbo brezemisijskih težkih vozil na trg so ključni nekateri omogočitveni pogoji, na podlagi katerih bi lahko cestni prevozniki ta vozila upravljali nemoteno. Zato bi bilo treba stanje najpomembnejših omogočitvenih pogojev, kot so optimalna zmogljivost omrežja, infrastruktura za shranjevanje, polnjenje in oskrbo ter učinkoviti ukrepi za oblikovanje cen ogljika, redno spremljati in upoštevati pri pregledu te uredbe.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) **Proizvajalcem bi bilo treba zagotoviti zadostno prožnost pri prilagajanju njihovih voznih parkov skozi čas, da bi stroškovno učinkovito izpeljali prehod na brezemisijška vozila, zato je primerno, da se ohrani pristop zniževanja ciljnih ravni v petletnih korakih.**

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14) **Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijška in nizkoemisijška vozila. Zaradi čedalje ambicioznejših ciljev glede zmanjšanja emisij so se za proizvajalce povečali stroški izpolnjevanja obveznosti. Zato je primerno, da se ohrani pristop zniževanja ciljnih ravni v petletnih korakih.**

Predlog spremembe

(14a) Namen te uredbe je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijških vozil se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz. Namen te uredbe je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijških vozil se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14b) Namen te uredbe je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijevih vozil se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14c) V nasprotju s tem, kar velja za sektor osebnih avtomobilov, so gospodarska vozila bistvena in prilagodljiva sredstva za prevoz blaga in oseb ter ostajajo ključnega pomena za evropsko gospodarstvo. Cenovna dostopnost za stranke, krajši doseg, dolgi časi polnjenja in zmanjšana nosilnost so elementi, ki bi lahko preprečili hiter prehod na brezemisijevske tehnologije.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14d) Razviti je treba celoten nabor ključnih omogočitvenih pogojev, s

katerimi bo podprt hiter prehod na ničelne emisije. Bistvena omogočitvena elementa sta zagotavljanje ustrezne ravni sredstev za stranke, ki so namenjena odpravi cenovne vrzeli glede na konvencionalna vozila, ter razpoložljivost ustrezno goste infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom, ki je primerna za težka vozila.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 e (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14e) V okviru zelenega prehoda bi bilo treba obravnavati tudi pomen socialne razsežnosti, s čimer bi se zagotovilo, da nove tehnologije ne bodo vplivale na cenovno sprejemljivost in dostopnost za vse. Pri sprejemanju novih standardov glede CO₂ za težka vozila je bistveno upoštevati tudi pomembne gospodarske in družbene posledice zelenega prehoda ter potrebo po zaščiti delovnih mest in ohranjanju konkurenčnosti industrije Unije.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 f (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14f) Posebno pozornost bi bilo treba nameniti učinku, ki ga bo imel ta prehod na mikro, mala in srednja podjetja vzdolž avtomobilske dobavne verige ter na prizadete regije in skupnosti, ki bi lahko bile ranljivejše zaradi prisotnosti intenzivne avtomobilske industrije.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To lahko vključuje uporabe, kot so težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na *take premisleke* bi bilo treba pri *cilju za leto 2040 pustiti nekaj manevrskega prostora za upoštevanje razvoja v tehnologiji, do katerega bo še prišlo.*

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To lahko vključuje uporabe, kot so ***zelo težka vozila in*** težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na *to* bi bilo treba pri ***pregledu te uredbe pri morebitnem pregledu ciljev upoštevati tehnološki razvoj teh vozil. Pomembno je, da se na ravni Unije emisije CO₂ ocenjujejo v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil. Zato bi morala Komisija najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe preučiti možnost razvoja metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija bi morala sprejeti nadaljnje ukrepe, po potrebi pa tudi zakonodajne predloge.***

dimenzijami. Pri teh vozilih je energijska učinkovitost povečana in relativna poraba goriva zmanjšana zaradi večjega koristnega tovora v primerjavi s povprečnimi tovornjaki v EU. Vendar se v sedANJI formuli za izračun v zvezi s cilji CO₂ za težka vozila to ne upošteva. Da bi to popravili in bolj realistično upoštevali emisije zelo težkih kombinacij vozil, bi bilo treba formulo za izračun ustrezno spremeniti.

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe Uvodna izjava 15 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15b) Komisija bi morala po posvetovanju z deležniki najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe pripraviti predlog za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂, za namene skladnosti v skladu s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe Uvodna izjava 15 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15c) Goriva brez emisij CO₂, kot so bioplín, pogonska biogoriva ali sintetična goriva, lahko že danes prispevajo k znatnemu zmanjšanju emisij CO₂ in višji kakovosti zraka ter imajo ključno vlogo pri prehodu. Hkrati bodo lahko v prihodnosti pomenili eno od rešitev v primerih, ko tovornjaka na električni ali vodikov pogon ne bo oz. bo težko na voljo.

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15d) Glede na to, da se velik del tovarnjakov, proizvedenih v EU, izvozi po vsem svetu in da je ta sektor izpostavljen močni mednarodni konkurenci, je treba vodilni položaj evropskih proizvajalcev in dobaviteljev, ki poslujejo v svetu, zaščititi in okrepiti, in sicer s čim večjim spoštovanjem načela tehnološke nevtralnosti, ki je bistveno za omogočanje inovacij in konkurenčnosti.

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 e (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15e) Ta zakonodaja ima ključno vlogo pri zagotavljanju konkurenčne prednosti brezemisijских vozil pred vozili na fosilna goriva, tako da postopoma zmanjšuje ekonomske razlike med njimi. Vendar je za znižanje stroškov in komercialno donosnost brezemisijskega prevoza ključna tudi ustrezna podpora druge Unijske in nacionalne zakonodaje ter finančnih mehanizmov in skladov.

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(17) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park Unije od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijских vozil. V tem

črtano

okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (v nadaljnjem besedilu: ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Zato bi bilo treba od leta 2030 odpraviti mehanizem spodbud za ZLEV.

Obrazložitev

ZLEV ostanejo.

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(18) *Možnost zbiranja prihodkov od premij za presežne emisije v namenskem skladu ali ustreznem programu je bila ocenjena v skladu s členom 15(4) Uredbe (EU) 2019/1242, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, medtem ko ne bi neposredno koristilo avtomobilskemu sektorju pri njegovem prehodu. Zato bi bilo treba prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/1242.*

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe Člen 21– odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje o homologacijah v avtomobilski industriji, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, vozila, *načrtovana in* izdelana za potrebe oboroženih sil, ter gosenična vozila, emisije CO₂ niso

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe

Za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje o homologacijah v avtomobilski industriji, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, vozila, izdelana za potrebe oboroženih *in varnostnih* sil, ter gosenična vozila, emisije CO₂ niso

določene in zato tem vozilom ni treba dosežati ciljev glede CO₂ iz te uredbe.

določene in zato tem vozilom ni treba dosežati ciljev glede CO₂ iz te uredbe.

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe Člen 21– odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

Predlog spremembe

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca. ***Po drugi strani bi lahko brezemisijska in nizkoemisijska delovna vozila uporabili za namene te uredbe ter za določanje skladnosti proizvajalca z njegovimi specifičnimi cilji za emisije CO₂.***

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(23) Za namene novo uvedenega prenosa vozil med proizvajalci in določitve izvzetja za proizvajalce, ki proizvedejo le malo vozil, bi bilo treba v Uredbo (EU) 2019/1242 dodati opredelitev pojma „skupina povezanih subjektov“, ki v bistvu sledi terminologiji, ki se v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰ uporablja za lahka vozila.

Predlog spremembe

črtano

²⁰ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019,

str. 13).

Obrazložitev

S predlagano uvedbo mehanizma prenosa med podjetji, ki izpolnjujejo merila za „skupine povezanih proizvajalcev“ bi lahko povzročili izkrivljanje trga, saj bi ta določba koristila le nekaterim evropskim proizvajalcem. Poleg tega bi to metodo nastala dva potencialna prevladujoča položaja na trgu.

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Za določitev obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje zmanjšanja za podskupine, ki bi morale biti opredeljene glede na tehnične značilnosti vozil, ki jih sestavljajo.

Predlog spremembe

(24) Za določitev obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje zmanjšanja za podskupine, ki bi morale biti opredeljene glede na tehnične značilnosti vozil, ki jih sestavljajo, ***vendar bi bilo treba upoštevati morebitne zamude pri dobavi in pozno dajanje na trg nekaterih skupin vozil, na katere vplivajo težave pri oskrbi z nekaterimi sestavnimi deli in ki niso pod nadzorom proizvajalcev.***

Obrazložitev

Proizvajalci ne bi smeli biti odgovorni, če zunanje težave z oskrbo (npr. polprevodniki) povzročijo zamude pri dajanju nekaterih modelov vozil na trg in s tem vplivajo na dobavo čistih težkih vozil za evropski vozni park.

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe Uvodna izjava 27 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(27a) Nizkopodni avtobusi, ki so registrirani samo v razredu II, so

zasnovani za medkrajevne prevoze in jih je mogoče jasno opredeliti. Zaradi svojega profila namembnosti za medkrajevni prevoz zanje ne bi smel veljati obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse. Namesto tega bi bilo treba nizkopodna vozila v razredu II obravnavati kot visokopodna vozila in avtobuse za medkrajevni prevoz.

Obrazložitev

Obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse bi moral veljati samo za vozila s profili namembnosti za mestni prevoz (člen 3b). Nizkopodni avtobusi razreda II s profili namembnosti za medmestni prevoz se uporabljajo za medmestno namembnost in zato zanje ne bi smele veljati zahteve o obveznem prehodu na brezemisijška vozila. Zato bi bilo treba skupini vozil 31-L2 (2-osni razred II z nizko vstopno točko) in 33-L2 (3-osni razred II z nizko vstopno točko) premakniti iz skupine vozil, za katera velja obvezni prehod na brezemisijška vozila (MZE), v skupino vozil, za katera veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ (MCO₂). Vpliv teh vozil v smislu emisij CO₂ je zelo majhen, saj skupni delež emisij za skupini vozil 31-L2 in 33-L2 v emisijah vseh gospodarskih vozil znaša približno 1 %. Nizkopodna vozila razreda II imajo približno 11-odstotni tržni delež vseh vozil kategorije M3, vozila kategorije M3 pa imajo glede na preglednico 11 v Prilogi 8 skupni delež emisij približno 9 %. Nizkopodna vozila razreda II so posebej zasnovana za medmestne prevoze z manjšo potniško zmogljivostjo in pretokom v primerjavi s popolnoma nizkopodnimi avtobusi, zasnovanimi za mestno vožnjo.

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(28) Brezemisijski in nizkoemisijski faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta **2029**, **saj se šteje**, da **po tem času ni več potreben kot spodbuda za spodbujanje vstopa brezemisijških vozil na trg**.

Predlog spremembe

(28) Brezemisijski in nizkoemisijski faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta **2039**, da **bi še naprej spodbujali vstop brezemisijških vozil na trg v sektorju težkih vozil**.

Obrazložitev

Uveljavitev brezemisijških tehnologij na trgu v sektorju težkih vozil je negotova in močno povezana z razpoložljivostjo omogočitvenih okvirnih pogojev in sprejemanjem pri potrošnikih. Uredba bi morala še naprej predvidevati nekaj prožnosti za pomoč proizvajalcem vozil pri promociji in prodaji novih brezemisijških vozil. Zato bi bilo treba faktor ZLEV podaljšati za celotno obdobje veljavnosti uredbe.

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijjskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijjskih vozil med nepovezanimi subjekti.

Predlog spremembe

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijjskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijjskih vozil med nepovezanimi subjekti ***ter prenos obstoječih vozil, naknadno opremljenih za brezemisijjska vozila. Naknadno opremljanje obstoječih vozil je dobra priložnost za pospešitev prehoda na brezemisijjsko mobilnost na stroškovno učinkovit in z viri gospodaren način.***

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe Uvodna izjava 42 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(42a) Namen te uredbe je na tehnološko nevtralen način pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijjskih vozil Komisija se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz, vključno z biogorivi, biomasnimi gorivi in obnovljivimi gorivi nebiološkega izvora.

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe
Uvodna izjava 42 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(42b) *Za pospešitev prehoda se uvede mehanizem, ki temelji na korekcijskem faktorju zaradi ogljika, ki odraža intenzivnost CO₂ in delež goriv brez emisij CO₂.*

Predlog spremembe 47

Predlog uredbe
Uvodna izjava 42 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(42c) *Uvede se nova opredelitev „goriv brez emisij CO₂“ da se dovolijo goriva iz obnovljivih virov, kot so opredeljena v Direktivi 2018/2001, vključno z biogorivi, bioplinom, tekočimi biogorivi, biomasnimi gorivi in gorivi iz obnovljivih virov nebiološkega izvora ali recikliranimi ogljičnimi gorivi.*

Predlog spremembe 48

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a
Uredba (EU) 2019/1242
Člen 2 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) *N₁, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/631, N₂ in N₃;*

(b) *N₂ z največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila več kot 5 ton in N₃;*

Predlog spremembe 49

Predlog uredbe
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 2 – odstavek 1 – točka c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) *Za namene te uredbe se uporablja tudi za brezemisijska in nizkoemisijska delovna vozila.*

Predlog spremembe 50

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 2 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4a. *Za skupine vozil 11, 12 in 16 iz kategorije N3 ne veljajo cilji emisij CO₂ iz člena 3a te uredbe.*

Predlog spremembe 51

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23a) *„goriva brez emisij CO₂“ pomeni vsa goriva, pri katerih se šteje, da so emisije porabljenega goriva neto ničelne in zato ne povzročajo neto emisij toplogrednih plinov ali ogljičnega odtisa ter so v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti in trajnostnimi merili iz Direktive 2018/2001 in povezanih delegiranih aktov. Med ta goriva spadajo biogoriva, bioplin, tekoča biogoriva, biomasna goriva in goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora ali reciklirana ogljična goriva.*

Predlog spremembe 52

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23b) „korekcijski faktor zaradi ogljika (CCF)“ pomeni faktor, s katerim se emisije CO₂ iz izpušne cevi vozil popravijo za oceno skladnosti, da se upoštevata intenzivnost emisij toplogrednih plinov in delež goriv brez emisij CO₂, kot je določeno v členu 3(23a) te uredbe.

Predlog spremembe 53

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3b – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil **100** % od poročevalskega obdobja leta 2030.

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil **80** % od poročevalskega obdobja leta 2030 **in postopoma narašča do 100 % v skladu s tržnimi in omogočitvenimi pogoji.**

Predlog spremembe 54

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3a – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) za vse podskupine vozil za

(b) za vse podskupine vozil za

poročevalska obdobja let 2030 do 2034 za
45 %;

poročevalska obdobja let 2030 do 2034 za
30 %;

Predlog spremembe 55

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3a – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) za vse podskupine vozil za
poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za
65 %;

Predlog spremembe

(c) za vse podskupine vozil za
poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za
50 %;

Predlog spremembe 56

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3a – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) za vse podskupine vozil za
poročevalska obdobja od leta 2040 za
90 %.

Predlog spremembe

(d) za vse podskupine vozil za
poročevalska obdobja od leta 2040 za
75 %.

Predlog spremembe 57

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Člen 3c

Predlog spremembe

črtano

Obrazložitev

Vsebina člena 3c je z vidika organov, pristojnih za javna naročila, nejasna. Javni organi si že prizadevajo za zeleni prehod, zato javnega naročanja ne bi smeli dodatno zapletati.

Predlagane zahteve so nejasne in nesorazmerne glede na naloge in pooblastila organov,

pristojnih za javna naročila. Organi javnega prevoza imajo zelo omejene možnosti, da na primer vplivajo na zanesljivost dostave ali razpoložljivost rezervnih delov.

Predlog spremembe 58

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 4 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) podatkov, sporočenih za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, ter;

Predlog spremembe

(a) podatkov, sporočenih za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, ***vključno z brezemisijskimi in nizkoemisijskimi delovnimi vozili***, ter;

Predlog spremembe 59

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) v členu 4, prvi pododstavek, se vstavi naslednja točka (ba):

(ba) uporabe korekcijskega faktorja zaradi ogljika, določenega v skladu z odstavkom 7 (novo) Priloge I.

Predlog spremembe 60

Predlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5b) Metodologija za registracijo težkih vozil, ki delujejo izključno na goriva brez

emisij CO2

vstavi se naslednji člen 4a:

Člen 4a

Komisija po posvetovanju z deležniki najpozneje eno leto po začetku veljavnosti uredbe razvije metodologijo za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO2, za namene skladnosti v skladu s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.

Predlog spremembe 61

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju **do poročevalskega obdobja leta 2029** za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Predlog spremembe

Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Predlog spremembe 62

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **3 %**. Prispevek brezemisijskih vozil kategorije N, ki niso vozila v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **1,5 %**;

Predlog spremembe

4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **10 %**. Prispevek brezemisijskih vozil kategorije N, ki niso vozila v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **3 %**;

Predlog spremembe 63

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 – točka d

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 7 – odstavek 1 – pododstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. ***Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039.;***

Predlog spremembe

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje.

Predlog spremembe 64

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 8 – odstavek 2 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju ***let od 2025 do 2028, od 2030 do 2033, od 2035 do 2038*** vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1), tretji pododstavek;

Predlog spremembe

(a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1), tretji pododstavek;

Predlog spremembe 65

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 8 – odstavek 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

**(b) kadar je v poročevalskem obdobju črtano
let 2029, 2034, 2039 in 2040 vsota
emisijских dolgov, znižana za vsoto
emisijских olajšav, pozitivna;**

Obrazložitev

Glede na izjemno visoko raven kazni, predvidenih v tej uredbi, bi bilo treba proizvajalcem omogočiti prožnost pri prenosu ne le olajšav, ampak tudi dolgov, ne da bi pri tem zahtevali obvezno petletno poravnavo dolgov.

Predlog spremembe 66

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 13 f (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v *splošnem proračunu Unije*;

4. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v *posebni proračunski vrstici Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilskemu sektorju“*.

Predlog spremembe 67

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija leta **2028** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Komisija **najpozneje do** leta **2027** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe. Do 31. decembra 2025 in nato vsako leto Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o stanju omogočitvenih

pogojev za uvedbo brezemisijskih težkih tovornih vozil na trg Unije. V poročilu Komisija oceni zlasti, vendar ne izključno, naslednje elemente:

(a) registracije brezemisijskih težkih vozil v državah članicah;

(b) vzpostavljanje infrastrukture za polnjenje in oskrbo, ki je primerna za težka vozila, na ravni držav članic;

(c) izvajanje sistema uporabnin za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂, na ravni držav članic;

(d) raven povprečne cene pravic v okviru novega sistema trgovanja z emisijami, ki zadeva cestni promet;

(e) drugi ukrepi, ki podpirajo uvajanje brezemisijskih težkih tovornih vozil.

Če se ugotovi, da eden ali več omogočitvenih pogojev, zlasti iz odstavkov (b), (c) ali (d), ni v skladu s cilji za proizvajalce vozil iz člena 3a in b te uredbe, je treba cilje pregledati in opustiti premije za presežne emisije CO₂ v skladu s členom 8 te uredbe.

Predlog spremembe 68

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 15 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija čim prej, vendar najpozneje do 31. decembra 2026 objavi poročilo, v katerem določi skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu novih težkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija to oceno predloži Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za dodatne

Predlog spremembe 69

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena **4a, člena** 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Predlog spremembe 70

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].

Komisija sprejme delegirane akte iz člena 3b(2) najpozneje 18 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

Obrazložitev

Predlog spremembe je potreben, da se zagotovi gotovost pri nakupu mestnih avtobusov.

Predlog spremembe 71

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka b

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Prenos pooblastila iz člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.;

Predlog spremembe

Prenos pooblastila iz člena **4a, člena** 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.;

Obrazložitev

Naloga Komisije je, da zaradi skladnosti razvije metodologijo za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo goriva brez emisij CO2.

Predlog spremembe 72

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2) in člena 14(1)“;

Predlog spremembe

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2), drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena **4a, člena** 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2) in člena 14(1)“;

Predlog spremembe 73

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1 – točka 1.1.2 – tabela

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU)

Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te uredbe

2017/2400

31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

Predlog spremembe

31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Obrazložitev

S tem predlogom spremembe se popravlja tipkarska napaka. Skupina vozil 35c iz Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400 bi bila v tej uredbi napačno razporejena v dve različni podskupini, 35-FE in 39 FE. Namesto tega bi bilo treba skupino vozil 39c uvrstiti samo v podskupino vozil 39-FE.

Predlog spremembe 74

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1 – točka 1.2

Kategorija vozila	<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
N	Konfiguracija šasije Toga konstrukcija	Merila za delovna vozila Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Najvišja hitrost ne presega
	Vlečno vozilo	

79 km/h

Predlog spremembe

Kategorija vozila N	Konfiguracija šasije Toga konstrukcija	Merila za delovna vozila Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
------------------------	---	---

Obrazložitev

Dodati kodo nadgradnje „Za hlodovino“ v skladu z Uredbo (EU) št. 678/2011, da se izpolni uvodna izjava (21), kadar je navedeno, da so vozila za gozdarstvo izvzeta iz obveznosti doseganja ciljev glede CO2.

Uvodna izjava (21): Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO2 iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosežati ciljev glede CO2 iz te uredbe. To so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva.

Predlog spremembe 75

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.1

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v , razporejenega v podskupino sg , ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

pri čemer je:

\sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp iz preglednice 2;

sg podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;

$CO2p_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz prvotnega vozila novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b.

Za brezemisijška motorna vozila se vrednosti $CO2_{v,mp}$ in $CO2p_{v,mp}$ nastavita na 0.

Predlog spremembe

2.1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v , razporejenega v podskupino sg , ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

pri čemer je:

\sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp iz preglednice 2;

sg podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v , določene za profil

namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;

CO_{2p,v,mp} emisije CO₂ v g/km iz prvotnega vozila novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b.

CCF_i **korekcijski faktor zaradi ogljika za gorivo ali mešanico goriv v uporabi i, kot je opredeljen v členu 3, točka (25) in izračunan v skladu z odstavkom 7 te priloge.**

Za brezemisijska motorna vozila se vrednosti CO_{2v,mp} in CO_{2v,mp} nastavita na 0.

Predlog spremembe 76

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.1.1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0

Predlog spremembe

Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Obrazložitev

Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$) skupin 53 (srednja tovorna vozila kabinskega tipa) in 54 (srednja tovorna vozila tipa dostavnega vozila) so spremenjeni, da bolje odražajo običajno uporabo teh vozil. Podatki s terena dejansko kažejo, da ta vozila več časa porabijo v regionalnih distribucijskih profilih kot za cikle distribucije v mestih.

Predlog spremembe 77

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

pri čemer je:

Σ_v vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*, ob upoštevanju določb člena 7b;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 iz novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

CO_{2pv} specifične emisije CO_2 iz prvotnega vozila novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO_2 iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih

Predlog spremembe

pri čemer je:

Σ_v vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*, **tudi brezemisijskih in nizkoemisijskih delovnih vozil**, ob upoštevanju določb člena 7b;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 iz novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

CO_{2pv} specifične emisije CO_2 iz prvotnega vozila novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca, **tudi brezemisijskih in nizkoemisijskih delovnih vozil** v podskupini *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s

	specifičnih emisij CO ₂ iz točke 2.2.3;		členom 7b upoštevajo z emisijami CO ₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO ₂ iz točke 2.2.3;
PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določen v točki 2.5;		
PN_{sg}	povprečno število potnikov vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 2.5.	PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določen v točki 2.5;
		PN_{sg}	povprečno število potnikov vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 2.5.

Obrazložitev

Delovna vozila bi morala še naprej biti izvzeta iz področja uporabe te uredbe. Po drugi strani bi bilo treba razširiti njeno področje uporabe, da bi se lahko brezemisijaska delovna vozila upoštevala v specifičnih emisijskih vrednostih CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju.

Predlog spremembe 78

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2.3.2 Poročevalska obdobja 2025–~~2029~~
[...]

2.3.2 Poročevalska obdobja **od leta 2025 naprej**
[...]

Obrazložitev

Opozoriti je treba, da je prodor brezemisijaskih tehnologij na trg v sektorju težkih vozil še vedno negotov zaradi razpoložljivosti omogočitvenih pogojev in naklonjenosti potrošnikov. Uredba bi morala še naprej omogočati nekaj prožnosti za pomoč proizvajalcem vozil pri prodaji novih brezemisijaskih vozil. Zato bi bilo treba faktor ZLEV podaljšati za čas veljavnosti uredbe in zvišati njegov najvišji prispevek.

Predlog spremembe 79

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.3

2.3.3 Poročevalska obdobja od leta 2030 črtano
naprej

ZLEV = 1

Predlog spremembe 80

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

[...]

pri čemer je:

- $V_{zev_{sg}}$ število novih brezemisijских težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;
- $V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2;
- V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;
- V število novih težkih vozil proizvajalca.

Predlog spremembe

[...]

pri čemer je:

- $V_{zev_{sg}}$ število novih brezemisijских težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;
- $V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2;
- V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca, **tudi brezemisijских in nizkoemisijских delovnih vozil** v podskupini *sg*;
- V število novih težkih vozil proizvajalca, **tudi brezemisijских in nizkoemisijских delovnih vozil**.

Obrazložitev

Delovna vozila bi morala še naprej biti izvzeta iz področja uporabe te uredbe. Ko pa gre za brezemisijские tehnologije, bodo tovrstna vozila prva, ki bodo dana na trg (na primer za zbiranje komunalnih odpadkov). V ta namen bi bilo treba področje uporabe uredbe razširiti tako, da bi se brezemisijские delovna vozila lahko upoštevala pri specifičnih emisijских

vrednostih CO2 proizvajalca v določenem poročevalskem obdobju.

Predlog spremembe 81

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2.7. Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev iz člena 4

Za vsakega proizvajalca se izračunajo naslednje povprečne specifične emisije CO₂:

2.7.1. za poročevalska obdobja od 2019 do 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

pri čemer je:

\sum_{sg}	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
$ZLEV$	kot je določen v točki 2.3;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
zev_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$avgCO2_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2.

Predlog spremembe

Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev iz člena 4

Za vsakega proizvajalca se izračunajo naslednje povprečne specifične emisije CO₂:

2.7.1. za poročevalska obdobja od 2019 do 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times$$

share_{sgEHC})

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

pri čemer je:

\sum_{sg}	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
$ZLEV$	kot je določen v točki 2.3;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
zev_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$avgCO2_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2.
$share_{sgEHC}$	delež v podskupini sg novih težkih vozil kategorije N3 proizvajalca, ki jih je dovoljeno uporabljati na zelo težkih kombinacijah;

α_{sg} **faktor kompenzacije za prilagoditev učinka večjega koristnega tovora na zelo težkih kombinacijah na tovornjakih proizvajalca, odvisno od največje povprečne dovoljene mase skupine vozil v prometu, z uporabo ponderirane vrednosti rezultata naslednjih formul:**

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb} 8x4 - 30)/100$, za tovornjake z zelo težko kombinacijo 8x4

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb} other + 19)/100$, za druge tovornjake z zelo težkimi kombinacijami

$avgGVW_{sg comb}$ **povprečje, specifično za proizvajalca, za največjo dovoljeno maso skupine vozil v prometu (v tonah) v državi registracije za zadevne tovornjake z zelo težkimi kombinacijami v podskupini sg, če je izpolnjen naslednji pogoj:**

za namene izračuna emisij CO₂ se tovornjak, ki ga zajema ta uredba, šteje za del zelo težke kombinacije, če je v kategoriji N3 in je največja dovoljena masa skupine vozil v prometu v državi registracije večja od 60 ton in je bila sporočena v skladu s točko (r) dela A Priloge IV.

Predlog spremembe 82

Predlog uredbe

Priloga I – točka 3 – točka 3.2– tabela

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Referenčna obdobja, ki se uporabljajo za podskupine

Kot referenčna obdobja za podskupine vozil se uporabljajo naslednja referenčna obdobja:

Podskupina vozil <i>sg</i>	Poročevalsko obdobje leta, ki se uporablja kot referenčno obdobje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Vse druge	2025

Predlog spremembe

Referenčna obdobja, ki se uporabljajo za podskupine

Kot referenčna obdobja za podskupine vozil se uporabljajo naslednja referenčna obdobja:

Podskupina vozil <i>sg</i>	Poročevalsko obdobje leta, ki se uporablja kot referenčno obdobje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020</i>
Vse druge	2025

Predlog spremembe 83

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4.2 Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine *sg* se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ *CO2(X)*· ciljev specifičnih emisij *T(X)* in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ *ET(X)_γ*:

X = 2025

X= NO

X = MCO2

X= MZE

podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijjskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Predlog spremembe

4.2 Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine *sg* se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ *CO2(X)* ciljev specifičnih emisij *T(X)* in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ *ET(X)_y*:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijjskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Obrazložitev

Obvezni prehod na brezemisijjska vozila za mestne avtobuse bi moral veljati samo za vozila s profili namembnosti za mestni prevoz (člen 3b). Nizkopodni avtobusi razreda II s profili namembnosti za medmestni prevoz se uporabljajo za medmestno namembnost in zato zanje ne bi smele veljati zahteve o obveznem prehodu na brezemisijjska vozila. Zato bi bilo treba

skupini vozil 31-L2 (2-osni razred II z nizko vstopno točko) in 33-L2 (3-osni razred II z nizko vstopno točko) premakniti iz skupine vozil, za katera velja obvezni prehod na brezemisijška vozila (MZE), v skupino vozil, za katera veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ (MCO₂). Vpliv teh vozil v smislu emisij CO₂ je zelo majhen, saj skupni delež emisij za skupini vozil 31-L2 in 33-L2 v emisijah vseh gospodarskih vozil znaša približno 1 %.

Nizkopodna vozila razreda II imajo približno 11-odstotni tržni delež vseh vozil kategorije M3, vozila kategorije M3 pa imajo glede na preglednico 11 v Prilogi 8 skupni delež emisij približno 9 %.

Nizkopodna vozila razreda II so posebej zasnovana za medmestne prevoze z manjšo potniško zmogljivostjo in pretokom v primerjavi s popolnoma nizkopodnimi avtobusi, zasnovanimi za mestno vožnjo.

Predlog spremembe 84

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.3.1 – tabela

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Cilji zmanjšanja CO ₂ rf _{sg} in rfp _{sg}					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Avtobusi in medmestni	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-	0	43 %	64 %	90 %

avtobusi (rf_{sg})	C3, 34-DD, 31-L2, 33- L2				
Prvotna vozila avtobusov (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Polpriklopniki		0	15 %	15 %	15 %

Predlog spremembe

Cilji zmanjšanja CO ₂ rf _{sg} in rfp _{sg}					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
Avtobusi (rf _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Prvotna vozila avtobusov (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-	0	15 %	50 %	70 %

	C3, 34-DD				
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Polpriklopniki		0	15 %	15 %	15 %

Obrazložitev

Obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse velja samo za vozila s profili namembnosti za mestni prevoz (člen 3b). Nizkopodni avtobusi razreda II s profili namembnosti predvsem za medmestni prevoz se uporabljajo za medmestno namembnost in zato zanje ne bi smele veljati zahteve o obveznem prehodu na brezemisijška vozila. Zato se predlaga, da se 31-L2 (2-osni razred II z nizkim podom) in 33-L2 (3-osni razred II z nizkim podom) premakne iz skupine „MZE“ v „MCO2“, tj. z zahtev o obveznem prehodu na brezemisijška vozila na cilje zmanjšanja emisij CO₂ skupaj z avtobusi. Vpliv teh vozil bo zelo majhen, saj skupni delež emisij za 31-L2 in 33-L2 v emisijah vseh gospodarskih vozil znaša približno 1 %. (Nizkopodna vozila razreda II imajo glede na analizo voznih parkov Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov za obdobje 2015–2019 približno 11-odstotni tržni delež vseh vozil kategorije M3, vozila kategorije M3 pa imajo glede na preglednico 11 v Prilogi 8 skupni delež emisij približno 9 %.) Nizkopodnih vozil razreda II ne moremo obravnavati kot alternativo za zahtevo o prehodu na brezemisijška vozila za mestne avtobuse, saj sta potniška zmogljivost in pretok običajno zmanjšana v primerjavi s popolnoma nizkopodnimi avtobusi, zasnovanimi za mestno vožnjo. Poleg tega pa ti razredi vozil niso del zakonodaje o zelenih javnih naročilih, saj se ne štejejo za mestna vozila.

Predlog spremembe 85

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.3.2 – tabela

Besedilo, ki ga predlaga Komisija					
Obvezni prehodi na brezemisijška vozila zevM _{sg}					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %

Predlog spremembe					
Obvezni prehodi na brezemisijska vozila zevM _{sg}					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80 %	100 %	100 %

Obrazložitev

Popoln mandat za brezemisijska vozila leta 2030 bo pomenil ogromen pritisk na izvajalce javnega prevoza, saj bi morali prilagoditi svoje naložbene načrte, v skladiščih pa vzpostaviti potrebno infrastrukturo za polnjenje in oskrbo z gorivom. Prav tako bi preobremenili zmogljivosti številnih lokalnih prevoznikov in organov javnega prevoza po vsej EU in finančno obremenili države članice in mesta z omejenimi sredstvi.

Poleg tega ta zahteva ne bo v skladu z zahtevami iz Direktive (EU) 2019/1161 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, ki temeljijo na načelu tehnološke nevtralnosti ter nacionalnim organom in prevoznikom zagotavljajo širok nabor tehnoloških možnosti za boj proti onesnaževanju v mestnih središčih.

Zato se predlaga, da se ciljni delež brezemisijskih mestnih avtobusov do leta 2030 določi na 80 % in da se delež 100 % preloži na leto 2035, kot je ocenila Komisija v svoji oceni učinka.

Predlog spremembe 86

Predlog uredbe

Priloga I – točka 7 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

7. IZRAČUN KOREKCIJSKEGA FAKTORJA ZARADI OGLJIKA (CCF)

Za vsako gorivo ali mešanico goriv se korekcijski faktor zaradi ogljika izračuna po naslednji metodi:

7.1. Za goriva brez emisij CO₂, kot so opredeljena v členu 3, točka (25) in, ki se uporabljajo v skladu s členom 4a, CCF_i = 1;

7.2. Za goriva, ki niso brez emisij CO₂, CCF_i = 0;

7.3. Za mešanice goriv brez emisij CO₂ in goriv, ki niso brez emisij CO₂ se korekcijski faktor zaradi ogljika izračuna v skladu z naslednjo formulo:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

pri čemer je:

CCF_i korekcijski faktor zaradi ogljika za določeno mešanico konvencionalnega goriva in goriva i brez emisij CO₂

SHARES_{n,i} odstotek obnovljivega goriva i, poročanega v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na zadnje razpoložljivo poročevalsko obdobje n, izračunano kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

SHARES_{n-1,i} odstotek obnovljivega goriva i, poročanega v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na predzadnje razpoložljivo obdobje poročanja n, izračunano kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

Podatkovna zbirka Shares je dostopna na
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Obrazložitev

Uredba bi morala za brezogljiva in nizkoogljiva goriva uvesti zanesljiv in pregleden korekcijski faktor zaradi ogljika. To sicer ne bi spremenilo splošnega pristopa uredbe, bi pa pomagalo odpraviti pomanjkljivosti pristopa, ki temelji le na izpušnih plinih, ter prepoznati dejanski odtis toplogrednih plinov vozil in goriv, ki jih uporabljajo.

Predlog spremembe 87

Predlog uredbe

Priloga III – točka 1 – odstavek 2 – pododstavek 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

emisije CO₂ v g/km iz **prvotnega vozila** novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

Predlog spremembe

emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

Obrazložitev

Ta predlog spremembe popravlja tipkarsko napako, opredelitev poročila CO₂_v_mp iz Priloge III pa bi se morala nanašati samo na dodelano vozilo. Emisije CO₂ iz prvotnih vozil niso popravljene glede na število potnikov, saj so vsa prvotna vozila določene podskupine simulirana z enakim številom potnikov. To je razvidno tudi iz opredelitev CO₂p_v_mp v točki 2.1 Priloge I, ki se za popravek ne sklicuje na Prilogo III.

Predlog spremembe 88

Predlog uredbe

Priloga IV – del A – točka q a (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga IV– točka q a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(qa) največja masa tovornjaka kategorije N3 z zelo težko kombinacijo iz odstavka 2.7.2 Priloge I v državi registracije tovornjaka, kadar je priklopljen na enega ali več polpriklopnikov/priklopnikov z vlečnim ojesom;

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956
Referenčni dokumenti	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 29.3.2023
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 29.3.2023
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Andris Ameriks 19.4.2023
Obravnavana v odboru	24.5.2023
Datum sprejetja	19.9.2023
Izid končnega glasovanja	+ : 29 - : 11 0 : 3
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

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

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Peter Vitanov (Petar Vitanov)

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani

POSTOPEK V PRISTOJNEM ODBORU

Naslov	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956			
Referenčni dokumenti	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Datum predložitve EP	15.2.2023			
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 29.3.2023			
Odbori, zaproseni za mnenje Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Odbori, ki niso podali mnenja Datum sklepa	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Poročevalec/-ka Datum imenovanja	Bas Eickhout 1.10.2023			
Nadomeščeni poročevalci/-ke	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Obrazložitev v odboru	26.4.2023	26.6.2023		
Datum sprejetja	24.10.2023			
Izid končnega glasovanja	+: -: 0:	48 36 1		
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Focchi, Helène Fritzson, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis (Petros Kokkalis), Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Measure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreu (Nikos Papandreou), Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spiraki (Maria Spyraiki), Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kibropoulos (Stelios Kypouropoulos), Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			

Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rooken
Datum predložitve	30.10.2023

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V PRISTOJNEM ODBORU**

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreu (Nikos Papandreou), Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokalis (Petros Kokkalis), Marina Mesure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kibropoulos (Stelios Kypouropoulos), Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spiraki (Maria Spyraiki), Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani