



Odbor za industriju, istraživanje i energetiku

2021/0197(COD)

21.4.2022

MIŠLJENJE

Odbora za industriju, istraživanje i energetiku

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Dominique Riquet

PA_Legam

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Kako bi se postigla ugljična neutralnost do 2050. utvrđena zelenim planom, svi sektori u Uniji moraju smanjiti svoje emisije, što uključuje cestovni promet, koji je odgovoran za 20 % emisija, a posebno automobile i kombije, koji ispuštaju tri četvrtine tih emisija. Ta će tranzicija istovremeno utjecati na kućanstva, državna područja, radnike i automobilski sektor te će biti zahtijevati znatna javna i privatna ulaganja.

Za uspješno rješavanje tih pitanja Komisija predlaže zabranu de facto svih tehnologija motora s unutarnjim izgaranjem za automobile i kombije u EU-u od 2035. Izvjestitelj podržava opći cilj dekarbonizacije voznog parka u cilju postizanja klimatske neutralnosti. No želi dati nekoliko preporuka kako bi se prevladale moguće zamke te strategije, koje se mogu pojaviti zbog njezine metodologije, stupnja izvedivosti i posljedica:

1. Za sveobuhvatno smanjenje emisija

Izvjestitelj smatra da fokusiranjem samo na emisije iz ispušnih cijevi ova Uredba ne uspijeva uspostaviti pristup kojim se uzima u obzir ukupni ugljični otisak automobila i kombija. Davanjem prednosti određenim izvorima emisija narušava se ravnopravnost među tehnologijama, čime se krši načelo tehnološke neutralnosti.

Zbog rasta broja vozila s nultim i niskim emisijama iz ispušnih cijevi, postupnim premještanjem izvora emisija na više razine lanca vrijednosti, koji su obuhvaćeni drugim zakonodavstvom, ta će Uredba postati zastarjela. Kako bi se umanjio rizik od regulatorne rascjepkanosti, izvjestitelj daje prednost proširenom obračunu ugljika kojim se uzima u obzir životni ciklus vozila i goriva, odnosno izvora energije, čime bi se omogućilo bolje izvešćivanje o stvarnom utjecaju različitih tehnologija na okoliš.

2. Neizvjesnosti povezane s električnom tehnologijom

Iako izvjestitelj podržava elektrifikaciju voznog parka i put prema nultim emisijama, zabrinut je zbog toga što će se pri donošenju ranih političkih odluka podcijeniti gospodarski, industrijski, društveni i ekološki troškovi tranzicije. Vozila s baterijom nemaju nultu stopu emisija za okoliš (ugljična bilanca proizvodnje, težina vozila, podrijetlo električne energije, vađenje materijala i opskrba materijalima, posebno u kontekstu sve većeg nadmetanja za te resurse i predviđenom rastu proizvodnje baterija za dvadeset puta do 2050.). Javljuju se i ozbiljna pitanja o našim elektroenergetskim mrežama (u pogledu dekarbonizacije, dostupnosti, učinkovitosti i normizacije) ili infrastrukturni za punjenje (pokrivenost u odnosu na autonomiju, velike potrebe za ulaganjima jer će se države članice suočiti s gubicima i prijenosima prihoda od poreza na goriva).

Oslanjanje samo na jednu tehnologiju istovremeno bi naštetilo drugim sektorima jer bi prouzročilo velike poremećaje u industrijama u pogledu istraživanja i razvoja, zapošljavanja i europske konkurentnosti. Bez prethodnog razvoja konkurentnog industrijskog ekosustava EU-a, uspostave odgovarajuće infrastrukture, dekarbonizacije i konsolidacije proizvodnje električne energije te sigurnih lanaca opskrbe pogoršale bi se naše strukturne slabosti. Unija se suočava s međunarodnim divovima, koji u odnosu na nas nemaju jednake uvjete u području zaštite okoliša ili tržišnog natjecanja, i stoga postoji stvaran rizik od povećanja uvoza stranih tehnologija, što bi za EU značilo dvostruki neuspjeh u području smanjenja

svojeg ugljičnog otiska i konsolidacije industrije.

3. Potrebna potpora za komplementarne tehnologije

Uzimajući u obzir te nesigurnosti, ne bi trebalo u tako ranoj fazi i tako radikalno zabraniti jednu ili više tehnoloških opcija koje bi mogle biti relevantne u budućnosti, nego bi trebalo poticati inovacije i komplementarnosti različitih učinkovitih tehnologija. Te prijelazne tehnologije mogu pridonijeti ostvarenju ekoloških ciljeva i ponuditi komplementarna rješenja državama članicama, koje moraju balansirati velike gospodarske, geografske, društvene i infrastrukturne raznolikosti.

Za to je potrebna manja izmjena cilja do 2035. kako bi se održala čvrsta putanja prema dekarbonizaciji tog sektora, a istodobno zadržao stupanj fleksibilnosti za razvoj učinkovitih alternativnih tehnologija. Stoga se uvodi klauzula o preispitivanju 2027., kada će zakonodavac moći bolje prosuditi o tim nesigurnostima, tehnološkom napretku i razvoju tržišta. Na kraju, potrebno je uspostaviti fond za automobilski sektor kojim bi se pružila potpora prekvalifikaciji i osposobljavanju radnika kako bi se osigurala održivost europske industrijske proizvodnje kao učinkovite i konkurentne na svjetskom tržištu.

Izvjestitelj za mišljenje uvjeren je da će uz ove preporuke Unija ispuniti svoje ekološke ciljeve te zadovoljiti društvene i industrijske potrebe kako bi europsko gospodarstvo postalo održivije i otpornije.

AMANDMANI

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

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum“). Njegove stranke dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te da će uložiti napore da se povećanje temperature ograniči na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju.

Izmjena

(1) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum“). Njegove stranke dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te da će uložiti napore da se povećanje temperature ograniči na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju. *Donošenjem Klimatskog pakta iz Glasgowa u studenome 2021. njegove su*

stranke prepoznale da bi se zadržavanjem povećanja globalne prosječne temperature na 1,5 °C iznad predindustrijskih razina znatno smanjili rizici i učinci klimatskih promjena te su se obvezale na jačanje svojih ciljeva za 2030. do kraja 2022. kako bi se ubrzalo djelovanje u području klime u ovom kritičnom desetljeću i premostio jaz u ambicioznosti u odnosu na cilj od 1,5 °C.

Amandman 2

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u EU-u do 2050. **te se u njemu** utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u **kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto, nastoji se** zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih. Istodobno ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnem položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

Izmjena

(3) U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u EU-u do 2050. **Kako bi se to postiglo, potrebno je osigurati usklađenost zakonodavnih akata koji se preklapaju s obzirom na međusektorsku prirodu tema kao što su infrastruktura za alternativna goriva, standardi za CO₂ za automobile i kombije, baterije, obnovljiva energija, korištenje zemljišta, prenamjena zemljišta i šumarstvo te Osmi program djelovanja za okoliš. Trebalo bi izbjegavati bilo kakvu regulatornu rascjepkanost koja bi poslala proturječne signale i postavila međusobno nespojive ciljeve. Zelenim planom se** utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom i **ojačati vodeći položaj industrije u svim ključnim sektorima, uz istodobno poticanje inovacija i kvalitetnih radnih mesta u Europi. Strategijom se isto tako nastoji** zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika povezanih s okolišem i utjecaja okoliša na njih, **uzimajući u obzir**

nacionalne i regionalne specifičnosti i razne društvene posljedice. Istodobno ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnem položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

Amandman 3

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonesu postizanju tih smanjenja emisija.

Izmjena

(6) Od svih se gospodarskih sektora očekuje da pridonesu postizanju tih smanjenja emisija, *uključujući sektor cestovnog prometa, koji je jedini sektor u Uniji u kojem su emisije u porastu od 1990-ih i koji ima velik ekološki otisak odgovoran za 70 % ukupnih emisija Unije iz prometa i za više od 27 % svih emisija stakleničkih plinova u Uniji. Zelenim planom postavljen je ambiciozan cilj smanjenja emisija iz prometa za 90 % kako bi se postigla ugljična neutralnost u EU-u do 2050.*

Amandman 4

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Mjere utvrđene tom uredbom potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova.

Izmjena

(7) Mjere utvrđene tom uredbom potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova, *kao i ovisnosti Unije o uvoznim fosilnim gorivima, uključujući uvoz nafte koji je*

samo 2018. iznosio 227,5 milijardi EUR, što je i dalje prevladavajuća potrošnja energije automobila i kombija (94 %). Pri postupnom ukidanju potrošnje nafte ključno je da se ne prelazi s jedne ovisnosti na drugu. Kako bi se osigurala buduća održivost europske proizvodne industrije i ojačala strateška autonomija Unije, ključno je da Komisija surađuje s državama članicama i dionicima iz industrije kako bi se osigurao lanac opskrbe u strateškim materijalima i rijetkim zemnim elementima koji su potrebni za tehnologije s nultim i niskim emisijama ugljika.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7a) Ova je Uredba dio cilja Unije da smanji emisije iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila kao dio dugoročnog cilja postizanja automobilskog sektora s nultim emisijama. Međutim, zbog sve veće upotrebe vozila s niskom i nultom razinom emisija postoji opasnost da se izvori emisija premjeste u ranije faze lanca vrijednosti automobilske industrije. Zbog toga je potrebno razviti metodologije cijelog životnog ciklusa kako bi se dopunio pristup koji se temelji na emisijama iz ispušne cijevi kako bi se osigurala učinkovitost tog zakonodavstva u smanjenju emisija na razini Unije i promicala proizvodnja održivih baterija, posebno u pogledu trajnosti, učinkovitosti, ponovne uporabe i recikliranja. S obzirom na tu situaciju, Komisija bi najkasnije do 31. prosinca 2023. trebala izraditi usklađenu metodologiju za izvješćivanje o ugljičnoj bilanci u životnom ciklusu takvih vozila („proizvodnja – uporaba – uništavanje”) i potrošnji energije

(„ekstrakcija/proizvodnja – transport – potrošnja” ili „od izvora do spremnika”) kako bi se dobio pregled i na taj način osigurala dosljednost sredstava za ostvarivanje klimatskih ciljeva Unije. Ovu bi Uredbu trebalo preispitati 2027. kako bi se taj proširen obračun ugljika uključio kao novi pokazatelj za smanjenje emisija iz sektora koji najbolje može odražavati pravu ravnotežu ugljika osobnih automobila i lакih gospodarskih vozila.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u usporedbi s 1990. potrebno je postrožiti zahtjeve za smanjenje utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵ i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. Bez ambicioznih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija.

Izmjena

(8) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u usporedbi s 1990. potrebno je postrožiti zahtjeve za smanjenje utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵ i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. *Istodobno je iznimno važno da se dopunskim zakonodavstvom Unije, kao što je Direktiva (EU) 2018/2001^{25a}, osigura brzo uvođenje energije iz obnovljivih izvora kako bi se vozni park Unije napajao dodatnom električnom energijom iz obnovljivih izvora.* Bez ambicioznih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija. *U digitalnoj i zelenoj tranziciji trebalo bi uzeti u obzir i važnost socijalne dimenzije kako bi se osigurala mobilnost dostupna svima, uključujući učinak oporezivanja energije na cjenovnu pristupačnost, izravan i neizravan učinak viših cijena energije na*

promet u različitim regijama Unije, kao i industrijske posljedice za osiguravanje zapošljavanja i konkurentnosti industrije.

²⁵ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019.o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

²⁵ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019.o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

^{25a} Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Stroži zahtjevi za smanjenje emisija CO₂ trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi potrošačima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a održale bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora biti vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Stroži standardi smanjenja emisija CO₂ tehnološki *su* neutralni za ostvarenje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. Razne su tehnologije dostupne, *a takve će biti i dalje, kako bi se ostvarila ciljna vrijednost* od nula emisija za cijeli vozni park. Vozila s nultim emisijama trenutačno su baterijska električna vozila, vozila s gorivnim čelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju.

Izmjena

(9) Stroži zahtjevi za smanjenje emisija CO₂ trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim *i niskim* emisijama na tržište Unije, što bi potrošačima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a održale bi se i inovacije, *medunarodna konkurentnost i razine zaposlenosti u automobilskom vrijednosnom lancu i očuvanje pristupačnosti i cijena mobilnosti za sve. Automobilска индустрија и даље је један од ступова гospодарства Уније, чини 7 % нjezina BDP-a, осигурава 4,6 milijuna radnih mjesta и остaje на врхунцу технолошких иновација са 60 милијardi EUR годишње улоžених и истраживање и развој. Индустрији је потребно пружити подпору у еколошкој и дигиталној транзiciji jer се европски производачи сада suočavaju s trostrukim problemom – ambicioznim propisima o заштити okoliša,*

Vozila s nultim i niskim emisijama, u koja spadaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje, i dalje imaju svoju ulogu u tranziciji.

sve većim potrebama za ulaganjima u inovacije i povećanom međunarodnom konkurencijom. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora i dalje biti vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Stroži standardi smanjenja emisija CO₂ trebali bi ostati tehnološki neutralni za ostvarenje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. *Trebalo bi koristiti razne tehnologije čiji je cilj dugoročno pridonijeti ciljnoj vrijednosti od nula emisija za cijeli vozni park, kao što su vodik, biogoriva i druga obnovljiva goriva, te koje bi kratkoročno i srednjoročno mogle doprinijeti smanjenju emisija CO₂ iz prometnog sektora, osiguravajući pritom cjenovnu pristupačnost, dostupnost, sigurnost i uključivost.* Vozila s nultim emisijama trenutačno su baterijska električna vozila, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, u koja spadaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje ili vozila na alternativna goriva, i dalje imaju svoju ulogu u tranziciji.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9a) Električna vozila na baterije imaju velik potencijal za dekarbonizaciju voznog parka i trebalo bi ih poticati, uzimajući u obzir načelo tehnološke neutralnosti, kako bi se upotrebljavala zajedno s drugim učinkovitim tehnologijama. Važno je naglasiti da, s obzirom na ugljični otisak baterije, veću masu vozila, podrijetlo električne energije i vađenje sirovina, nijedna tehnologija nema nultu stopu emisija i da svaka tehnologija utječe na okoliš, uključujući tu vrstu vozila. U tom

bi pogledu trebalo procijeniti i smanjiti rizik od napetosti u opskrbi kako bi se zadovoljila europska potražnja u kontekstu povećanog međunarodnog pritiska da se ekstrahiraju resursi potrebni za proizvodnju baterija, pri čemu se predviđa da će se proizvodnja baterija do 2050. udvadeseterostručiti. Nadalje, potrebno je uzeti u obzir učinke na elektroenergetske mreže u smislu dekarbonizacije, dostupnosti, učinkovitosti, pametnih mreža i normizacije ili na uvođenje infrastrukture za punjenje, u smislu veličine mreže povezane s autonomijom, visokim zahtjevima za privatna i javna ulaganja.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) U tom bi se kontekstu nove više ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ od 2030. trebale odrediti i za nova osobna vozila i za nova laka gospodarska vozila. Te bi ciljne vrijednosti trebalo postaviti na razini na kojoj će biti moguće znatno ubrzati primjenu vozila s nultim emisijama na tržištu Unije i poticati inovacije povezane s tehnologijama s nultim emisijama na troškovno učinkovit način.

Izmjena

(10) U tom bi se kontekstu nove više ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ od 2030. trebale odrediti i za nova osobna vozila i za nova laka gospodarska vozila. Te bi ciljne vrijednosti trebalo postaviti na razini *kojom se poštuje načelo tehnološke neutralnosti i* na kojoj će biti moguće znatno ubrzati primjenu vozila s nultim *i niskim* emisijama na tržištu Unije *radi snižavanja njihove cijene i povećanja pristupačnosti za sve te* poticati inovacije povezane s tehnologijama s nultim *emisijama i ojačati europsku konkurentnost* na troškovno učinkovit način. *Načelo tehnološke neutralnosti ključno je kako bi se osiguralo postojanje više rješenja, očuvale inovacije i razvoj, među ostalim u području disruptivnih tehnologija, te omogućila fleksibilnost tržišta i raznolik raspon društvenih ponašanja. Stoga je važno ne ograničiti cestovni promet na jednu tehnologiju, već poticati inovacije i komplementarnosti između učinkovitih alternativnih*

tehnologija, kao što je kombinirana upotreba hibridnih vozila i goriva s niskim emisijama ugljika, bez odgađanja usvajanja čistih tehnologija koje su u skladu s klimatskim ciljevima Unije. Nadalje, univerzalni pristup na razini Unije bio bi ugrožen velikom gospodarskom, socijalnom, geografskom i infrastrukturnom raznolikošću unutar država članica i među njima, dok kombinacija komplementarnih tehnologija svakoj regiji omogućuje provedbu rješenja koja smatra najprikladnijima za smanjenje svojih emisija.

Amandman 10

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10a) Tehnološke inovacije preduvjet su za dekarbonizaciju mobilnosti u Uniji te bi ih stoga trebalo podupirati. Suočene s povećanom međunarodnom konkurenčijom, Unija i države članice trebale bi nastaviti ulagati napore u istraživanje i razvoj inicijativa kojima se promiču sinergije u tom sektoru, kao što je Europski savez za baterije, te podupirati javna i privatna ulaganja u europsko istraživanje i inovacije u području automobilske industrije. Time bi se trebalo nastojati zadržati europsko tehnološko vodstvo u tom sektoru, razviti industrijsku izvrsnost u tehnologijama budućnosti u Uniji i osigurati dugoročnu održivost i konkurentnost njezine industrijske baze.

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Ciljne bi vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima CO₂ trebala pratiti europska strategija kako bi se riješili problemi proizašli iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezane tehnologije, kao i potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u sektoru te gospodarska diversifikacija i preusmjeravanje aktivnosti. Prema potrebi trebalo bi razmotriti finansijsku potporu na razini EU-a i država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, uključujući ulaganja u okviru Europskog socijalnog fonda plus, Fonda za pravednu tranziciju, Inovacijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost te drugih instrumenata višegodišnjeg finansijskog okvira i instrumenta Next Generation EU u skladu s pravilima o državnim potporama. Državama članicama će se na temelju revidiranih pravila o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju omogućiti da podrže poduzeća u dekarboniziranju vlastitih procesa proizvodnje te uvedu zelenije tehnologije u kontekstu nove industrijske strategije.

Izmjena

(11) Ciljne bi vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima CO₂ trebala pratiti europska strategija kako bi se riješili problemi proizašli iz povećanja proizvodnje vozila s nultim *i niskim* emisijama i povezane tehnologije, kao i potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u sektoru te gospodarska diversifikacija i preusmjeravanje aktivnosti, *posebice za MSP-ove*. Trebalo bi stoga povećati finansijsku potporu na razini EU-a i država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, uključujući ulaganja u okviru Europskog socijalnog fonda plus, Fonda za pravednu tranziciju, Inovacijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost, *Socijalni fond za klimatsku politiku* te drugih instrumenata višegodišnjeg finansijskog okvira i instrumenta Next Generation EU u skladu s pravilima o državnim potporama. Državama članicama će se na temelju revidiranih pravila o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju omogućiti da podrže poduzeća u dekarboniziranju vlastitih procesa proizvodnje te uvedu zelenije tehnologije u kontekstu nove industrijske strategije. *Ta finansijska potpora trebala bi biti uvjetovana time da poduzeća koja je primaju očuvaju radna mjesta.*

Amandman 12

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 12.**

Tekst koji je predložila Komisija

(12) U ažuriranoj se novoj industrijskoj strategiji²⁶ predviđa zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih načina tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti način

Izmjena

(12) U ažuriranoj se novoj industrijskoj strategiji²⁶ predviđa zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih načina tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti način

tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje država članica, te bi se on trebao temeljiti na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine radi mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala u pogledu zelene i digitalne tranzicije. Trebalо bi i razmotritи odgovarajuće mjere i poticaje na europskoj i nacionalnoj razini kojima se potiče cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. Napredak postignut tim sveobuhvatnim načinom tranzicije za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koji Komisija podnosi i kojim se, među ostalim, promatra napredak u stavljanju vozila s nultim emisijama na tržište, razvoj njihovih cijena, razvoj primjene alternativnih goriva i uspostave infrastrukture u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodna konkurentnost, ulaganje u automobilske vrijednosne lance, usavršavanje i prekvalifikacija radnika te preinaka aktivnosti. Izvješće o napretku temeljit će se i na **dvogodišnjim** izvješćima o napretku koje države članice podnose u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva. U izradi izvješća o napretku Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima i uključiti rezultate u socijalni dijalog. Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izglede za cjenovno prihvatljivu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga trebala pratiti napredak stanja s inovacijama u tom sektoru u okviru svojeg

tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca, **pružajući pritom potporu najpogodenijim regijama i zajednicama u cilju zatvaranja jaza među razvijenim i slabije razvijenim gospodarstvima Unije**. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje država članica, te bi se on trebao temeljiti na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine radi mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala u pogledu zelene i digitalne tranzicije. Trebalо bi i razmotritи odgovarajuće mjere i poticaje na europskoj i nacionalnoj razini kojima se potiče cjenovna privlačnost vozila s nultim i **niskim** emisijama. **Individualna mobilnost trebala bi ostati dostupna i cjenovno pristupačna za sve, posebno za građane ruralnih, udaljenih i otočnih područja, s ograničenim pristupom kvalitetnom javnom prijevozu ili drugim rješenjima za mobilnost.** Napredak postignut tim sveobuhvatnim načinom tranzicije za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koji Komisija podnosi i kojim se, među ostalim, promatra napredak u stavljanju vozila s nultim i **niskim** emisijama na tržište, razvoj njihovih cijena, razvoj primjene alternativnih goriva i uspostave infrastrukture u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodna konkurentnost, ulaganje u automobilske vrijednosne lance, usavršavanje i prekvalifikacija radnika te preinaka aktivnosti. Izvješće o napretku temeljit će se i na **godišnjim** izvješćima o napretku koje države članice podnose u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva. U izradi izvješća o

izvješća o napretku.

napretku Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima i uključiti rezultate u socijalni dijalog. Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što su **napredna biogoriva i** proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogле bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izglede za cjenovno prihvatljivu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga trebala pratiti napredak stanja s inovacijama u tom sektoru u okviru svojeg izvješća o napretku.

²⁶ Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

²⁶ Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12a) Iako se ova Uredba primjenjuje samo na nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila, važno je uključiti je u sveobuhvatniji akcijski plan na razini Unije za dekarbonizaciju postojećeg vozognog parka kako bi se zaštitili okoliš i zdravlje građana u svim državama članicama. Postojeća flota i dalje će pridonositi nezadovoljavajućim rezultatima u području okoliša tijekom duljeg razdoblja u budućnosti zbog spore obnove flote. Nadalje, postojeće tržište rabljenih vozila koja onečišćuju okoliš u srednjoj i istočnoj Europi stvara rizik od premještanja onečišćenja u gospodarski slabije razvijene regije Unije. Postizanje ambicioznih klimatskih ciljeva do 2050. trebalo bi ići ruku pod ruku s pravom svih građana Unije na čišći zrak. Kako bi se ubrzalo smanjenje emisija iz postojećeg

voznog parka, iznimno je važno da Komisija bez odgode predloži zakonodavne mjere kako bi se uspostavio okvir povoljan za naknadnu ugradnju i promicala upotreba trenutačno dostupnih tehnologija za smanjenje emisija CO₂, kao što su niskougljična goriva ili svjetla koja troše manje energije, kako bi se ubrzala promjena načina prijevoza za teret i putnike, potaknule ekološki prihvatljivije prometne navike, kao što su dijeljenje automobila, održiva mobilnost i javni prijevoz u gradovima, te kako bi se riješio mogući rizik od istjecanja ugljika u automobilskoj industriji unutar Unije.

Amandman 14

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) ***Te ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a treba dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Direktivi 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁷.***

Izmjena

(13) ***Poboljšanje pristupa potrošača prikladnoj infrastrukturi za punjenje električnih vozila i opskrbu alternativnim gorivima ključan je preduvjet za razvoj tržišta vozila s nultim i niskim emisijama, a time i za uspjeh ove Uredbe.*** Ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a trebalo bi dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu, ***koja se dosad suočava s nedovoljnom provedbom diljem Unije.*** Stoga bi ovu Uredbu trebalo popratiti ambicioznim obveznim ciljevima za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva u svim državama članicama, kao i ambicioznim ciljevima za uspostavu privatnih mjeseta za punjenje kako je utvrđeno u Direktivi 2014/94/EU²⁷ i Direktivi 2010/31/EU, u tom bi pogledu svako povećanje ciljeva smanjenja emisija utvrđenih u ovoj Uredbi, uključujući privremene ciljeve, trebalo ići ruku pod ruku s povećanjem ciljeva uvođenja. Infrastrukturu za punjenje trebalo bi uvesti tamo gdje ljudi žive, rade i

obavljaju svoje svakodnevne aktivnosti. Nužno je da nijedna regija ili područje Unije ne bude zapostavljeno i da se na odgovarajući način riješe regionalne razlike u uvodenju infrastrukture za alternativna goriva, posebno u slabije razvijenim regijama ili regijama s posebnim potrebama i okolnostima, kao što su ruralne i rijetko naseljene, udaljene i najudaljenije regije, otočne i planinske regije. Državama članicama trebalo bi pružiti dostatnu potporu i pomoć za postizanje tog cilja zbog njihovih znatnih potreba za ulaganjima u desetljeću u kojem će se povećati njihovi porezni gubici i prijenosi poreznih prihoda na alternativna goriva. U tom je kontekstu važno naglasiti da je pitanje punjenja gorivom neodvojivo povezano s autonomijom vozila, u smislu da s većom autonomijom nije potrebno tako često punjenje gorivom te da bi Komisija stoga trebala uzeti u obzir tehnološki razvoj, posebno u pogledu autonomije baterija, koji utječe na uvođenje infrastrukture. Cestovni promet čini znatan udio konačne potrošnje energije u Uniji. Direktiva (EU).../... [Preinačena Direktiva o energetskoj učinkovitosti] sadržava načelo „energetska učinkovitost na prvom mjestu“ kao sveobuhvatno načelo koje bi trebalo uzeti u obzir u svim sektorima na svim razinama, a ne samo u energetskom sustavu. Načelo „energetska učinkovitost na prvom mjestu“ trebalo bi stoga uzeti u obzir u odlukama o politikama, planiranju i ulaganju povezanim s uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima, među ostalim u pogledu energetske učinkovitosti od naftnog izvora do automobilskog upravljača različitih tehnologija s nultim emisijama.

²⁷ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna

²⁷ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna

goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti kad je riječ o prilagodbi voznih parkova tijekom vremena *kako bi se prelazak na* vozila s nultim emisijama *odvijao* na troškovno učinkovit način *pa je* stoga primjereno zadržati pristup u kojem se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima *od pet godina*.

Izmjena

(14) Proizvođačima, *posebno MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskoj industriji*, bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti kad je riječ o prilagodbi *njihovih* voznih parkova tijekom vremena *s obzirom na to da se osobni automobili proizvode i dizajniraju u najmanje petogodišnjim ciklusima, a laka gospodarska vozila još dulje, kako bi se na troškovno učinkovit način upravljalo prelaskom na* vozila s nultim *i niskim* emisijama. Stoga *je* primjereno zadržati pristup u kojem se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima. *Kako bi se osigurala učinkovitost ove Uredbe s obzirom na razvoj tržista, tehnološki napredak i cilj Unije u pogledu smanjenja emisija, ovu bi Uredbu trebalo preispitati 2027. godine.*

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(17) Aktivnosti usmjerene na smanjenje emisija kako bi se postigle ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a raspoređene su među proizvođačima upotrebom krivulje graničnih vrijednosti koja se temelji na prosječnoj masi novih vozila cijelog voznog parka EU-a i novog voznog parka proizvođača. *Iako je primjereno održavati taj mehanizam*, treba spriječiti da ciljne vrijednosti specifičnih

Izmjena

(17) Aktivnosti usmjerene na smanjenje emisija kako bi se postigle ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a raspoređene su među proizvođačima upotrebom krivulje graničnih vrijednosti koja se temelji na prosječnoj masi novih vozila cijelog voznog parka EU-a i novog voznog parka proizvođača. Treba spriječiti da ciljne vrijednosti specifičnih emisija ne postanu negativne za proizvođača zbog

emisija ne postanu negativne za proizvođača zbog strožih ciljnih vrijednosti cijelog voznog parka EU-a. Zbog toga je potrebno pojasniti da bi u slučaju takvih rezultata ciljnu vrijednost specifičnih emisija trebalo postaviti na 0 g CO₂/km.

strožih ciljnih vrijednosti cijelog voznog parka EU-a. Zbog toga je potrebno pojasniti da bi u slučaju takvih rezultata ciljnu vrijednost specifičnih emisija trebalo postaviti na 0 g CO₂/km. *Parametar korisnosti temeljen na masi za izračun ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za proizvođače trebalo bi zadržati do 2025. za osobne automobile. Sve veća masa automobila upotrebljava se kao opcija smanjenja emisija kojom se proizvođačima omogućuje da postave manje ambiciozne ciljeve, iako smanjenje veličine i težine vozila može donijeti znatne koristi u smislu energetske učinkovitosti, učinkovitog korištenja gradskog prostora, sigurnosti na cestama i ljudskog zdravlja. Komisija bi stoga trebala izraditi prijedloge za poticanje smanjenja mase, među ostalim za vozila s nultim i niskim emisijama, kako bi se potaknula proizvodnja materijalno učinkovitijih vozila.*

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) S obzirom na povećane ukupne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, trebalo bi uskladiti zahtjeve koji se odnose na smanjenje za sve proizvođače u Uniji osim onih proizvođača koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Zato se od 2030. nadalje uklanja mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.

Izmjena

(21) S obzirom na povećane ukupne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, trebalo bi uskladiti zahtjeve koji se odnose na smanjenje za sve proizvođače u Uniji osim onih proizvođača koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Zato se od 2030. nadalje uklanja mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija. *To bi se odstupanje trebalo primjenjivati samo na proizvođače*

posebnih vozila od društvene koristi, kao što su vozila za hitne službe, vatrogasna vozila, vozila hitne pomoći, a ne na proizvođače najluksuznijih automobila, kako bi se osigurala pravedna tranzicija.

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

(23) Napredak ostvaren u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 u postizanju ciljeva smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati **2026.** Za to bi preispitivanje trebalo razmotriti sve aspekte koji se razmatraju tijekom **dvogodišnjeg** izvješćivanja.

Izmjena

(23) Napredak ostvaren u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 u postizanju ciljeva smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati **2027. godine.** Za to bi preispitivanje trebalo razmotriti sve aspekte koji se razmatraju tijekom **godišnjeg** izvješćivanja.

Amandman 19

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.

Tekst koji je predložila Komisija

(24) *Mogućnost dodjele prihoda od premija za prekomjerne emisije posebnom fondu ili relevantnom programu ocijenjena je kao potrebna u skladu s člankom 15. stavkom 5. Uredbe (EU) 2019/631, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje, a da pritom automobilski sektor ne bi imao izravne koristi u toj tranziciji. Stoga će se prihod od premija za prekomjerne emisije i dalje smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/631.*

Izmjena

(24) *Strukturni učinak konačnog prelaska na vozila s nultim emisijama bit će znatan gubitak radnih mesta u automobilskoj industriji, od proizvođača i njihovih dobavljača do pomoćnih usluga održavanja i popravka. Stoga bi se u nastojanjima da se cestovni promet dekarbonizira u obzir trebale uzeti i moguće znatne socijalne posljedice tog procesa kako bi se taj prijelaz ublažio i kako bi se njime u konačnici upravljalo. Iznose premije za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom namijenjenim posebnoj proračunskoj liniji „potpora automobilskom sektoru“ Socijalnog fonda za klimatsku politiku s ciljem osiguravanja pravedne tranzicije prema klimatski neutralnom*

gospodarstvu, potpore osposobljavanju, prekvalifikaciji, usavršavanju i dalnjim mjerama za kvalifikacije pogodenih radnika, posebno u malim i srednjim poduzećima. Ova proračunska linija trebala bi se financirati iz općeg proračuna Unije i iz prihoda koji proizlaze iz premija za prekomjerne emisije.

Amandman 20

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 1. – podtočka -a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-a) umeće se sljedeći stavak 3.a:

„3.a Komisija do 31. prosinca 2027. preispituje ovu Uredbu i, prema potrebi, predstavlja prijedlog za njezinu dopunu dodatnim mjerama kako bi se, uz ispušne emisije, uključila ukupna bilanca ugljika vozila i upotrijebljenog goriva, na temelju metodologija utvrđenih u članku 7. stavku 10. i članku 12. stavku 3.a, kako bi se osiguralo da su emisije iz sektora u skladu s ciljem Unije u pogledu ugljične neutralnosti.”

Amandman 21

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 1. – točka b

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 5.a – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

*(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **100 %** ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3.*

*(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **90 %** ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3.*

dijela A Priloga I.;

dijela A Priloga I.;

Amandman 22

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 1. – točka b

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 5.a – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **100 %** ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela B Priloga I.;

Izmjena

(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od **90 %** ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.3. dijela B Priloga I.;

Amandman 23

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 1. – točka c

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(c) u stavku 6. riječi „*Od 1. siječnja 2025.*“ zamjenjuju se riječima „*Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029.*“;

Izmjena

(c) stavak 6. zamjenjuje se *sljedećim:*

“6. *Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. primjenjuje se referentna vrijednost vozila s nultim i niskim emisijama jednaka 20 %-tnom udjelu odgovarajućih voznih parkova novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila, u skladu s točkom 6.3. dijela A i točkom 6.3. dijela B Priloga I.*”

Amandman 24

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka ba (nova)

Uredba (EU) 2019/631
Članak 3. – stavak 1. – točka na (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) dodaje se sljedeća točka 6.1.3.:
(na) „hibridno električno vozilo na punjenje” (PHEV) znači vozilo koje se pokreće kombinacijom elektromotora s baterijom koja se može puniti i motorom s unutarnjim izgaranjem, koji mogu raditi zajedno ili odvojeno.”

Amandman 25

Prijedlog uredbe
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka bb (nova)
Uredba (EU) 2019/631
Članak 3. – stavak 1. – točka nb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(bb) dodaju se sljedeće točke:
(nb) „biogoriva” znači biogoriva kako su definirana u članku 2. točki 33. Direktive (EU) 2018/2001;
(nc) „napredna biogoriva” znači napredna biogoriva kako su definirana u članku 2. točki 34. Direktive (EU) 2018/2001;
(nd) „obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla” znači obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla kako su definirana u članku 2. točki 36. Direktive (EU) 2018/2001;”

Amandman 26

Prijedlog uredbe
Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka aa (nova)
Uredba (EU) 2019/631
Članak 7. – stavak 10.

Tekst na snazi

10. Komisija najkasnije **2023. ocjenjuje mogućnost razvoja zajedničke metodologije** Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lакih gospodarskih vozila **stavljenih** na **tržište** Unije. Komisija tu **ocjenu** dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga.

Izmjena

(aa) stavak 10. zamjenjuje se sljedećim:

"10. Komisija najkasnije **31. prosinca 2023. izrađuje zajedničku metodologiju** Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lаких gospodarskih vozila na **tržištu** Unije. Komisija tu **metodologiju** dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga."

(32019R0631)

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – točka ab (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 7. – stavak 10.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ab) umeće se sljedeći stavak 10.a:

'10a. Od 1. siječnja 2024. proizvođači mogu na dobrovoljnoj osnovi dostaviti podatke o emisijama CO₂ tijekom životnog ciklusa osobnih automobila i lакih gospodarskih vozila na tržištu Unije iz stavka 10. ovog članka nadležnim tijelima iz stavka 6. ovog članka i državama članicama, koji ih zatim dostavljaju Komisiji u skladu sa stavkom 2. Od 1. siječnja 2028. ti se podaci uključuju u informacije navedene u dijelu A priloga II. i III.,'

Amandman 28

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631
Članak 8. – stavak 4.

Tekst na snazi

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

Izmjena

(5a) u članku 8. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

"4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom *i dodjeljuju se posebnoj proračunskoj liniji „potpora automobilskom sektoru“ Socijalnog fonda za klimatsku politiku s ciljem osiguravanja pravedne tranzicije prema klimatski neutralnom gospodarstvu ublažavanjem svih negativnih učinaka tranzicije u automobilskom sektoru na zapošljavanje u svim pogodenim državama članicama, posebno u regijama i zajednicama koje su najviše pogodene tranzicijom. Posebno se financiraju sposobljavanje, prekvalifikacija, usavršavanje i daljnje kvalifikacije radnika u automobilskom sektoru, uključujući proizvođače automobila, njihove dobavljače komponenata i pomoćne usluge održavanja i popravka, posebno za MSP-ove.*

Ovom posebnom proračunskom linijom Socijalnog fonda za klimatsku politiku podupire se cilj „Ulaganje za radna mjeseta i rast“ u svim državama članicama. Pruža potporu državama članicama u svrhu financiranja mjera i ulaganja za rješavanje gospodarskih i socijalnih posljedica tranzicije, posebno u pogledu očekivane potrebe za prekvalifikacijom i gubitka radnih mjeseta u automobilskom sektoru, uključujući u malim i srednjim poduzećima.

Dodijeljena sredstva dolaze iz proračuna Unije i prihoda od premije za prekomjerne emisije, kako je definirano u članku 8. ove Uredbe. Podupiru sljedeće aktivnosti: prekvalifikaciju radnika; pomoć tražiteljima zaposlenja pri traženju posla i aktivno uključivanje; ulaganje u preobrazbu europske industrijske

strukture.”

(32019R0631)

Amandman 29

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.

Uredba (EU) 2019/631

Članak 10. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti do kalendarske godine 2029. i uključujući kalendarsku godinu 2029.”;

Izmjena

„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti do kalendarske godine 2029. i uključujući kalendarsku godinu 2029.”;

Proizvođač posebnih vozila od društvene koristi, kao što su vozila hitnih službi, vatrogasna vozila i vozila hitne pomoći, može podnijeti zahtjev za odstupanje. Odstupanje se ne može odobriti proizvođaču automobila obuhvaćenih segmentima F, S i SUV u klasifikacijskoj shemi Europske komisije (Euro Car Segment).

Amandman 30

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 11.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6a) umeće se sljedeći članak:

„Članak 11.a

Ekološki dizajn

Kako bi se osiguralo da se prijelazom na mobilnost s nultim emisijama u potpunosti doprinosi ciljevima Unije u pogledu energetske učinkovitosti i kružnog gospodarstva, Komisija do 31.

prosinca 2023. podnosi prijedloge, prema potrebi, o utvrđivanju minimalnih zahtjeva za ekološki dizajn za sve nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila, uključujući zahtjeve u pogledu energetske učinkovitosti, ugrađenih emisija, trajnosti i mogućnosti popravka za osnovne dijelove kao što su svjetla, elektroničke komponente i baterije, minimalne zahtjeve za uporabu metala, plastike i kritičnih sirovina, uzimajući u obzir načela koja se primjenjuju na druge proizvode povezane s energijom u skladu s Direktivom 2009/125/EZ Europskog parlamenta i Vijeća^{1a}.

^{1a} Direktiva 2009/125/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 285, 28.10.2014., str. 10.).

Amandman 31

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.b (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 12. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6b) u članku 12. umeće se sljedeći stavak 3.a:

‘3a. Komisija najkasnije do 31. prosinca 2023. sastavlja zajedničku metodologiju Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO₂ goriva i energije potrošenih u vozilima na tržištu Unije tijekom cijelog životnog ciklusa.

Trebala bi uključiti i metodologiju za mjerjenje i usporedbu učinkovitosti vozila s nultim i niskim emisijama na temelju količine električne energije koja im je potrebna za vožnju sto kilometara. Tom se metodologijom posebno uzimaju u obzir

posljedice električne energije koja se upotrebljava na količinu resursa koji su potrebni baterijama za unutarnje skladištenje energije ili za proizvodnju alternativnih goriva takvih vozila.

Komisija posebno ocjenjuje uporabu podataka o potrošnji goriva i energije iz stavka 1. za hibridna električna vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV). Na temelju te procjene Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. kako bi prilagodila faktore korisnosti koji se upotrebljavaju za OVC-HEV-ove kako bi osigurala da su njihove emisije reprezentativne za vožnju u stvarnim uvjetima od 2025. nadalje.”

Amandman 32

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14. – stavak 1. – točka c

Tekst na snazi

(c) do 31. listopada 2022. indikativna vrijednost TM₀ za 2025. određuje se kao odgovarajuća prosječna ispitna masa svih **novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021.**;

Izmjena

(7a) u članku 14. stavku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

"(c) do 31. listopada 2022. indikativna vrijednost TM₀ za 2025. određuje se kao odgovarajuća prosječna ispitna masa svih novih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2021.”

(32019R0631)

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.b (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14. – stavak 1. – točka d

Tekst na snazi

(d) do 31. listopada 2024. i svake druge godine nakon toga vrijednosti TM_0 u točki 6.2. dijela A i točki 6.2. dijela B Priloga I. prilagođavaju se odgovarajućoj prosječnoj ispitnoj masi svih novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila registriranih u prethodne dvije kalendarske godine, počevši od 2022. i 2023. Nove vrijednosti TM_0 primjenjuju se od 1. siječnja kalendarske godine koja slijedi nakon datuma prilagodbe.

Izmjena

(7b) u članku 14. stavku 1. točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) do 31. listopada 2024. i svake druge godine nakon toga vrijednosti TM_0 u točki 6.2. dijela B Priloga I. prilagođavaju se odgovarajućoj prosječnoj ispitnoj masi svih novih lakih gospodarskih vozila registriranih u prethodne dvije kalendarske godine, počevši od 2022. i 2023. Nove vrijednosti TM_0 primjenjuju se od 1. siječnja kalendarske godine koja slijedi nakon datuma prilagodbe.”

(32019R0631)

Amandman 34

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija je do 31. prosinca 2025. i svake dvije godine nakon toga dužna izvijestiti o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se ponajprije prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama, uključujući finansijska sredstva, kako bi se olakšao prelazak.

Izmjena

Komisija je do 31. prosinca 2025. i svake godine nakon toga dužna izvijestiti o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se ponajprije prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama, uključujući finansijska sredstva, kako bi se olakšao prelazak.

Amandman 35

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija pri izvješćivanju uzima u obzir sve čimbenike koji pridonose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. To uključuje uvođenje vozila s nultim i niskim emisijama, napredak u postizanju ciljeva za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, mogući doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, učinak na potrošače, napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na cestovnu mobilnost s nultim emisijama.”;

Izmjena

Komisija pri izvješćivanju uzima u obzir sve čimbenike koji pridonose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. To uključuje:

- (a) uvođenje *i trošak* vozila s nultim i niskim emisijama,
- (b) *prijelaz s pristupa koji se temelji isključivo na emisijama ispušnih plinova na holistički pristup analizi životnog ciklusa na temelju metodologija utvrđenih u članku 7. stavku 10. i članku 12. stavku 3.a, uzimajući u obzir i intenzitet stakleničkih plinova u vađenju minerala, proizvodnji i na kraju životnog vijeka, kao i kombinaciju izvora energije u odgovarajućoj državi članici u kojoj prometuju,*
- (c) *prag CO₂ koji se upotrebljava za definiranje vozila s niskom razinom emisija i, prema potrebi, za njegovu reviziju,*
- (d) napredak u postizanju ciljeva za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva,
- (e) mogući doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva za postizanje klimatski neutralne mobilnosti
- (f) *učinak na ciljeve država članica u*

pogledu emisija stakleničkih plinova i kvalitete zraka, godišnju kupnju novih vozila s nultim i niskim emisijama te rabljenih vozila,

(g) napredak i učinak na regionalnoj razini (NUTS II),

(h) učinak na potrošače, posebno one s niskim prihodima, kao i razvoj prometnog siromaštva u svakoj državi članici, kako je definirano u Uredbi (EU).../... [Uredba o uspostavi socijalnog fonda za klimatsku politiku],

(i) napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na cestovnu mobilnost s nultim emisijama,

(j) napredak u uvođenju dodatnog kapaciteta za električnu energiju iz obnovljivih izvora koji je razmjeran rastu prodaje vozila s nultim emisijama kako bi se osiguralo da emisije ne budu samo premještene drugdje.

Amandman 36

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

*(9a) umeće se sljedeći stavak 14.b:
„Članak 14.b*

*U skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom
(b) Direktive (EU).../... [Preinačena
Direktiva o energetskoj učinkovitosti]
države članice uzimaju u obzir načelo
energetske učinkovitosti na prvom mjestu
u odlukama o politikama, planiranju i
ulaganju koje se odnose na uvođenje
infrastrukture za punjenje i opskrbu
alternativnim gorivima, među ostalim u
pogledu energetske učinkovitosti od*

naftnog izvora do upravljača različitih tehnologija s nultim emisijama.”

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 10. – točka a

Uredba (EU) 2019/631

Članak 15. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija **2028.** preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju **dvogodišnjeg** izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja.

Izmjena

Komisija **2027.** preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju **godишnjeg** izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja.

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 10. – točka a

Uredba (EU) 2019/631

Članak 15. – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izvješću se **po potrebi** prilaže prijedlog izmjene ove Uredbe.”;

Izmjena

Izvješću se prilaže prijedlog izmjene ove Uredbe *i utvrđivanje jasnog puta za daljnja smanjenja emisija uvođenjem ciljnih vrijednosti za vozni park novih osobnih automobila na razini cijelog vozno parka EU-a i za vozni park novih lakih gospodarskih vozila nakon 2035., uključujući moguću dodjelu hibridnih vozila na punjenje ciljnim vrijednostima voznog parka, na temelju metodologije procjene životnog ciklusa koju je razvila Europska komisija najkasnije 31. prosinca 2023.*

Amandman 39

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 10 – podtočka aa (nova)

Tekst na snazi

2. U izvješću iz stavka 1. Komisija razmatra, među ostalim, stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007; stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u pogledu lakih gospodarskih vozila; uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu na temelju Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁰, uključujući njihovo financiranje; potencijalni doprinos uporabe sintetičkih i naprednih alternativnih goriva proizvedenih s pomoću obnovljive energije smanjenju emisija; smanjenje emisija CO₂ koje je stvarno zabilježeno na razini postojećeg voznog parka; funkciranje poticajnog mehanizma za vozila s nultim i niskim emisijama; potencijalne učinke prijelazne mjere iz točke 6.3. dijela A Priloga I; učinak ove Uredbe na potrošače, osobito na one s niskim i srednjem visokim prihodima; kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na čistu, konkurentnu i cjenovno prihvatljivu mobilnost u Uniji.

Izmjena

(aa) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

"2. U izvješću iz stavka 1. Komisija razmatra, među ostalim, stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva ili energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007; stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama, posebno u pogledu lakih gospodarskih vozila; uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu na temelju Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća *o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva*²⁰, uključujući njihovo financiranje; *provedbu Direktive 2010/31/EU o energetskim svojstvima zgrada i njezinu predviđenu reviziju*; potencijalni doprinos uporabe sintetičkih i naprednih alternativnih goriva proizvedenih s pomoću obnovljive energije smanjenju emisija; smanjenje emisija CO₂ koje je stvarno zabilježeno na razini postojećeg voznog parka; funkciranje poticajnog mehanizma za vozila s nultim i niskim emisijama; potencijalne učinke prijelazne mjere iz točke 6.3. dijela A Priloga I; učinak ove Uredbe na potrošače, osobito na one s niskim i srednjem visokim prihodima; kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na čistu, konkurentnu i cjenovno prihvatljivu mobilnost u Uniji."

²⁰ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

²⁰ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

(32019R0631)

Amandman 40

Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Članak 15. – stavci 2. do 5.

Tekst na snazi

(b) stavci od 2. do 5. brišu se;

Izmjena

(b) stavci od 3. do 5. brišu se;

(32019R0631)

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Prilog I. – stavak 1. – točka 1. – podtočka da (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Prilog I. – dio A – točka 6.2.1

Tekst na snazi

6.2.1. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide target₂₀₂₅ + $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

pri čemu je:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.1.;

$a_{2025} =$

$$a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025} \over Average \text{ emissions}_{2021}$$

pri čemu je:

a_{2021} nagib najbolje prilagođenog pravca utvrđenog primjenom linearne aproksimacije metodom najmanjih kvadrata na ispitnu masu (neovisna varijabla) i specifičnih emisija CO₂ (ovisna varijabla) svakog novog osobnog automobila registriranog u 2021.;

Izmjena

(da) točka 6.2.1. zamjenjuje se sljedećim:

"6.2.1. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2025. do 2029.

referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide target₂₀₂₅

pri čemu je:

EU fleet-wide target₂₀₂₅ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.1."

average emissions₂₀₂₁ je prosjek specifičnih emisija CO₂ svih novih osobnih automobila registriranih u 2021. onih proizvođača za koje se izračunava ciljna vrijednost specifičnih emisija u skladu s točkom 4.

TM prosječna ispitna masa u kilogramima (kg) svih novih osobnih automobila određenog proizvođača registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini

TM₀ je vrijednost u kilogramima (kg) utvrđena u skladu s člankom 14. stavkom 1. točkom (d).

(32019R0631)

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Prilog I. – stavak 1. – točka 1. – podtočka f

Uredba (EU) 2019/631

Prilog I. – dio A – točka 6.3.2

Tekst koji je predložila Komisija

6.3.2 Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034. referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide target₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

Pri čemu je

EU fleet-wide target₂₀₃₀ kako je utvrđeno u skladu s točkom 6.1.2.

$a_{2030} =$

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{average \text{ emissions}_{2021}}$$

pri čemu je

a₂₀₂₁ kako je definirano u točki 6.2.1.;

average emissions₂₀₂₁ kako je definirano u točki 6.2.1.

TM kako je definirano u točki 6.2.1.

Izmjena

6.3.2 Ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034. referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide target₂₀₃₀

TM₀ kako je definirano u točki 6.2.1.

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Izmjena Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije
Referentni dokumenti	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 13.9.2021
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	ITRE 13.9.2021
Izvjestitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Dominique Riquet 7.10.2021
Razmatranje u odboru	26.1.2022
Datum usvajanja	20.4.2022
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0: 40 17 19
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajsel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienabß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyytedal, Maria Spyrogi, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Giné, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Séan Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyytedal, Maria Spyraki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Łukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienab, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Grootenhuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Giné, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picerno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani