



USVOJENI TEKSTOVI

P8_TA(2018)0424

Promicanje čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu

*****I**

Amandmani koje je usvojio Europski parlament 25. listopada 2018. o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))¹

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

¹ Predmet se vraća nadležnom odboru na međuinstitucijske pregovore u skladu s člankom 59. stavkom 4., četvrtim podstavkom (A8-0321/2018).

Amandman 1

Prijedlog direktive Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Komisija je u svojoj Europskoj strategiji za mobilnost²¹ s niskom razinom emisije najavila da se dekarbonizacija prometnog sektora mora ubrzati kako bi se ispunile obveze koje je Unija preuzela na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC) koja je održana u Parizu 2015. te da stoga do sredine stoljeća treba ostvariti dobar napredak ka potpunom uklanjanju emisija stakleničkih plinova i onečišćivača. Nadalje, bez odlaganja bi trebalo znatno smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koji su štetni za zdravlje. To se može postići nizom inicijativa politika, među ostalim javnom nabavom čistih vozila.

²¹ COM(2016)0501

Amandman 2

Prijedlog direktive Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Kako je najavljeno u Komunikaciji Komisije „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”²³, ovaj prijedlog dio je drugog paketa prijedloga kojim će se pridonijeti nastojanjima Unije da ostvari mobilnost s niskom razinom emisije. Taj paket, predstavljen u Komunikaciji Komisije „Ostvarivanje mobilnosti s niskim

Izmjena

(2) Komisija je u svojoj Europskoj strategiji za mobilnost²¹ s niskom razinom emisije najavila da se dekarbonizacija prometnog sektora mora ubrzati kako bi se ispunile obveze koje je Unija preuzela na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC) koja je održana u Parizu 2015. te da stoga do sredine stoljeća treba ostvariti dobar napredak ka potpunom uklanjanju emisija stakleničkih plinova i onečišćivača. Nadalje, bez odlaganja bi trebalo znatno smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koji su štetni za zdravlje **i okoliš**. To se može postići nizom inicijativa politika, među ostalim **mjerama kojima se potiče promjena modaliteta prometa na javni prijevoz i** javnom nabavom čistih vozila.

²¹ COM(2016)0501

Izmjena

(4) Kako je najavljeno u Komunikaciji Komisije „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”²³, ovaj prijedlog dio je drugog paketa prijedloga kojim će se pridonijeti nastojanjima Unije da ostvari mobilnost s niskom razinom emisije. Taj paket, predstavljen u Komunikaciji Komisije „Ostvarivanje mobilnosti s niskim

razinama emisija – Europska unija koja štiti planet, osnažuje svoje potrošače i štiti svoju industriju i radnike” uključuje kombinaciju mjera usmjerenih na ponudu i potražnju kojima se EU nastoji usmjeriti prema mobilnosti s niskom razinom emisije te se istodobno nastoji pojačati konkurentnost sveukupnog prometnog sustava EU-a.

²³ COM(2017)0283 završna verzija.

Amandman 3

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) Inovacijama novih tehnologija pridonosi se smanjenju emisija iz vozila, **čime** se podupire dekarbonizacija prometnog sektora. Povećanim uvođenjem cestovnih vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija **vjerojatno** će se **smanjiti** emisije CO₂ i određenih onečišćivača (čestica, dušikovih oksida i nemetanskih ugljikovodika) i **promicati konkurentnost** i **rast** europske industrije na rastućim globalnim tržištima vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija.

razinama emisija – Europska unija koja štiti planet, osnažuje svoje potrošače i štiti svoju industriju i radnike” uključuje kombinaciju mjera usmjerenih na ponudu i potražnju kojima se EU nastoji usmjeriti prema mobilnosti s niskom razinom emisije te se istodobno nastoji pojačati konkurentnost sveukupnog prometnog sustava EU-a. ***Promicanje održivih vozila trebalo bi se provoditi usporedno s daljnjim razvojem javnog prijevoza jer je to najbrži i najisplativiji način da se smanji broj vozila na cestama, a time i poboljša kvaliteta zraka i smanje emisije.***

²³ COM(2017)0283 završna verzija.

Izmjena

(5) Inovacijama novih tehnologija pridonosi se smanjenju emisija iz vozila **i smanjenju onečišćenja bukom** te se podupire dekarbonizacija prometnog sektora. Povećanim uvođenjem cestovnih vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija **smanjit** će se emisije CO₂ i određenih onečišćivača (čestica, dušikovih oksida i nemetanskih ugljikovodika) **te tako poboljšati kvaliteta zraka u gradovima i drugim onečišćenim područjima, a istovremeno će se doprinijeti konkurentnosti i rastu** europske industrije na rastućim globalnim tržištima vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija **te će se osigurati razvoj infrastrukture za alternativna goriva. Nadalje, načelo tehnološke neutralnosti treba biti temeljni princip svih napora kako bi se osiguralo i poticalo konkurentno okruženje te potaknula daljnja istraživanja i inovacije u tom području. Kako bi se smanjilo onečišćenje zraka i onečišćenje bukom te ispunili**

standardi kvalitete zraka EU-a u urbanim i ruralnim područjima, potrebne su konkretne i ambiciozne politike i mjere, među ostalim javna nabava čistih vozila.

Amandman 4

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.a) Procjenjuje se da će se paritet cijena između vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem (ICEV) i električnih vozila na baterijski pogon (BEV) uspostaviti u razdoblju od 2020. do 2028. Nadalje, nekoliko proizvođača originalne opreme (OEM) navodi primjere pariteta cijena za neke nove modele u 2020. S obzirom na niže operativne troškove električnih vozila na baterijski pogon, izgledno je da će se paritet ukupnog troška vlasništva (TCO) ostvariti dvije do šest godina prije pariteta kupovne cijene.

Amandman 5

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.b) Tržišna su predviđanja da će cijene čistih vozila, kao što su električni automobili, znatno pasti te da će u 2020-ima postati veoma konkurentna i čak jeftinija od konvencionalnih vozila, osobito ako se uzme u obzir ukupni trošak vlasništva zbog smanjenja troškova baterija, ali i druga smanjenja troškova koja će biti rezultat manjih troškova goriva i manjih troškova održavanja povezanih s radom električnog vozila.

Amandman 6

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.c) Iako je Unija jedna od vodećih regija u istraživanju i ekološkim inovacijama visoke kvalitete, azijsko-pacifička regija najveći je proizvođač autobusa i baterija. Slično tome, tržišta u Kini i Sjedinjenim Američkim Državama pokreću globalni razvoj tržišta električnih vozila na baterijski pogon te zajedno čine otprilike 60 % svjetskog tržišta, u usporedbi s 28 % koje čini Unija. Stoga je potrebno da se ambicioznim političkim okvirom Unije potiču inovacije i dodatno promiče konkurentnost i rast europske industrije na rastućim globalnim tržištima čistih vozila i s njom povezane tehnološke infrastrukture.

Amandman 7

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.d (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.d) Unija mora povećati poticaje kojima se podupire tehnološki razvoj održivih baterija i baterija koje se mogu reciklirati, koje bi se trebale proizvoditi vodeći računa o potrebi da se njihov ekološki otisak maksimalno smanji.

Amandman 8

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.e (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.e) Radi usklađenosti s ciljevima održivosti baterije je potrebno proizvoditi uz minimalan učinak na okoliš unutar Unije i izvan nje, posebice u pogledu

postupka vađenja materijala koji se upotrebljava za izradu baterija. Treba voditi računa o emisijama stakleničkih plinova tijekom cijelog postupka proizvodnje. Komisija bi tijekom revizije Direktive 2006/66/EZ trebala predstaviti ambiciozne ciljeve za recikliranje baterija.

Amandman 9

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) *Javna* tijela mogu s pomoću svoje politike javne nabave uspostaviti i podupirati tržišta inovativne robe i usluga. Direktivama 2014/24/EU²⁴ i 2014/25/EU²⁵ utvrđena su minimalna usklađena pravila o javnoj nabavi kojima se usklađuje način na koji javna tijela i određeni pružatelji komunalnih usluga kupuju robu, radove i usluge. U njima se posebno utvrđuju ukupni pragovi za obujam ugovora koji podliježu zakonodavstvu Unije, a koji se primjenjuju i na Direktivu o čistim vozilima.

²⁴ SL L 94, 28.3.2014., str. 65.

²⁵ SL L 94, 28.3.2014., str. 243.

Izmjena

(6) *Uzimajući u obzir da državni izdatci za robu, radove i usluge predstavljaju otprilike 14 % BDP-a, što iznosi otprilike 1,8 bilijuna EUR godišnje, javna* tijela mogu s pomoću svoje politike javne nabave uspostaviti i podupirati tržišta inovativne robe i usluga. Direktivama 2014/24/EU²⁴ i 2014/25/EU²⁵ utvrđena su minimalna usklađena pravila o javnoj nabavi kojima se usklađuje način na koji javna tijela i određeni pružatelji komunalnih usluga kupuju robu, radove i usluge *u skladu s okolišnim zahtjevima za kupljenu robu (uključujući vozila)*. U njima se posebno utvrđuju ukupni pragovi za obujam ugovora koji podliježu zakonodavstvu Unije, a koji se primjenjuju i na Direktivu o čistim vozilima. *Da bi se postigao taj cilj, Direktiva bi trebala sadržavati jasne i transparentne smjernice te jednostavnu metodologiju za izračun ciljeva javne nabave.*

²⁴ SL L 94, 28.3.2014., str. 65.

²⁵ SL L 94, 28.3.2014., str. 243.

Amandman 10

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.a) Dostupnost infrastrukture za napajanje i punjenje gorivom preduvjet je za svaki prijevoz vozilima s pogonom na alternativna goriva, uključujući javni prijevoz. Potrebno je jačati aspekte kojima se potiče infrastruktura za alternativna goriva za javni prijevoz u Direktivi 2014/94/EU. Ne provede li se revizija, Komisija bi trebala uspostaviti akcijski plan za infrastrukturu javnog prijevoza.

Amandman 11

Prijedlog direktive Uvodna izjava 6.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.b) Države članice trebaju moći ovlastiti operatere distribucijskog sustava da posjeduju i razvijaju minimalnu kritičnu masu javno dostupnih stanica za punjenje s besplatnim pristupom svim opskrbljivačima električnom energijom te da njome upravljaju radi postizanja dostatne raspoloživosti mjesta za punjenje.

Amandman 12

Prijedlog direktive Uvodna izjava 6.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.c) Države članice potrebno je poticati da dodatno istražuju mogućnosti potpore radu i smanjenja troškova rada vozila s iznimno niskim emisijama koja se koriste za potrebe javnih usluga, primjerice odobravanjem izuzeća ili smanjenja poreza na energiju za vozila s iznimno niskim emisijama.

Amandman 13

Prijedlog direktive Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) U provedenoj procjeni učinka istaknute su koristi od promjene općeg pristupa upravljanju javnom nabavom čistih vozila na razini Unije. Utvrđivanjem minimalnih ciljeva javne nabave može se djelotvorno ostvariti cilj utjecaja na uvođenje čistih vozila na tržište u usporedbi s oslanjanjem na internalizaciju vanjskih troškova u opće odluke o javnoj nabavi, a istodobno primjećuje da je važno u svim odlukama o javnoj nabavi uzeti u obzir aspekte zaštite okoliša. Ovaj se pristup može u potpunosti opravdati srednjoročnim i dugoročnim koristima za europske građane i poduzeća ako se njime ne propisuje posebna tehnologija kojom se moraju koristiti javni naručitelji, naručitelji i operateri.

Amandman 14

Prijedlog direktive Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Proširenjem područja primjene Direktive na prakse kao što su leasing vozila, unajmljivanje *ili* najam s pravom otkupa te na ugovore o pružanju usluga javnog cestovnog prijevoza, usluga posebnog cestovnog prijevoza putnika, izvanrednog prijevoza putnika i iznajmljivanja autobusa s vozačem te posebnih poštanskih i kurirskih usluga i usluga odvoza otpada osigurava se da su obuhvaćene sve relevantne prakse javne nabave.

Izmjena

(8) U provedenoj procjeni učinka istaknute su koristi od promjene općeg pristupa upravljanju javnom nabavom čistih *i energetski učinkovitih* vozila na razini Unije. Utvrđivanjem minimalnih ciljeva javne nabave može se djelotvorno ostvariti cilj utjecaja na uvođenje čistih vozila na tržište u usporedbi s oslanjanjem na internalizaciju vanjskih troškova u opće odluke o javnoj nabavi, a istodobno primjećuje da je važno u svim odlukama o javnoj nabavi uzeti u obzir aspekte zaštite okoliša. Ovaj se pristup može u potpunosti opravdati srednjoročnim i dugoročnim koristima za europske građane i poduzeća ako se njime ne propisuje posebna tehnologija kojom se moraju koristiti javni naručitelji, naručitelji i operateri.

Izmjena

(9) Proširenjem područja primjene Direktive na prakse kao što su leasing vozila, unajmljivanje *i* najam s pravom otkupa *i naknadno opremanje vozila*, te na ugovore o pružanju usluga javnog cestovnog prijevoza, usluga posebnog cestovnog prijevoza putnika, izvanrednog prijevoza putnika i iznajmljivanja autobusa s vozačem te posebnih poštanskih i kurirskih usluga i usluga odvoza otpada osigurava se da su obuhvaćene sve relevantne prakse javne nabave, *dok na postojeće ugovore ova Direktiva ne bi smjela retroaktivno utjecati. Osim toga, Komisija bi trebala ispitati izvedivost čiste javne nabave za druge vrste prijevoza.*

Amandman 15

Prijedlog direktive Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) **Velik broj ključnih dionika podržava definiciju čistih vozila u kojoj se uzimaju u obzir zahtjevi za smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz lakih i teških vozila.** Kako bi se osigurali prikladni poticaji za podupiranje uvođenja vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija na tržište Unije, odredbe o javnoj nabavi takvih vozila iz ove izmjene trebalo bi uskladiti s odredbama zakonodavstva unije o emisijama CO₂ iz automobila i kombija za razdoblje nakon 2020.²⁶ Mjerama poduzetima u skladu s **izmijenjenom** Direktivom pridonijet će se usklađivanju sa zahtjevima iz tih standarda. Ambicioznijim pristupom javnoj nabavi **može se osigurati** važan dodatni tržišni poticaj.

²⁶ COM(2017)0676.

Amandman 16

Prijedlog direktive Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10) **Izmijenjenom Direktivnom trebalo bi se pridonijeti smanjenju** emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz lakih i teških vozila. Kako bi se osigurali prikladni poticaji za podupiranje uvođenja vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija na tržište Unije, odredbe o javnoj nabavi takvih vozila iz ove izmjene trebalo bi uskladiti s odredbama zakonodavstva unije o emisijama CO₂ iz automobila i kombija za razdoblje nakon 2020.²⁶ Mjerama poduzetima u skladu s **ovom** Direktivom pridonijet će se **i** usklađivanju sa zahtjevima iz tih standarda **te će se olakšati uvođenje povezane infrastrukture za punjenje.** Ambicioznijim pristupom javnoj nabavi **osigurati će se** važan dodatni tržišni poticaj.

²⁶ COM(2017)0676.

Izmjena

(10.a) Kako bi se poboljšala kvaliteta zraka u općinama, ključno je obnoviti vozni park prema standardima za čista vozila. Nadalje, načela kružnoga gospodarstva iziskuju produljenje vijeka trajanja proizvoda. Stoga se naknadno opremljena vozila u skladu sa standardima za čista vozila mogu računati i kao ostvarenje minimalnih ciljeva javne nabave navedenih u tablicama 4. i 5. Priloga.

Amandman 17

Prijedlog direktive Uvodna izjava 10.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10.b) Vozila s nultim emisijama iz ispušne cijevi mogu također ostaviti znatan ekološki otisak zbog procesa proizvodnje sastavnih dijelova i stupnja mogućnosti recikliranja ili učinkovitosti proizvodnje goriva. Stoga bi se tehnologijama koje se bave tim izazovima, poput trajnih akumulatora i akumulatora koji se mogu reciklirati, trebala dati veća razina potpore u smislu postizanja minimalnih ciljeva javne nabave navedenih u tablicama 4. i 5. u Prilogu. I u drugim politikama Unije trebalo bi poticati istraživanje i razvoj tih tehnologija.

Amandman 18

Prijedlog direktive Uvodna izjava 10.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10.c) Izračunavanje emisija CO₂ trebalo bi se temeljiti na pristupu „od naftnog izvora do automobilske upravljača” kako bi se točno prikazao cijeli lanac opskrbe gorivom od faze vađenja goriva do ispušne cijevi. Time će se omogućiti točniji izračun ukupnih emisija određenog vozila. Stoga bi Komisija trebala odrediti metodologiju za bilježenje emisija od naftnog izvora do automobilske upravljača najkasnije do 31. prosinca 2022.

Amandman 19

Prijedlog direktive Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Laka i teška vozila upotrebljavaju se u različite svrhe i imaju različite razine tržišne zrelosti te bi stoga te razlike trebalo uzeti u obzir u odredbama o javnoj nabavi. ***U Procjeni učinka opisana je dodana vrijednost prihvaćanja pristupa temeljenog na alternativnim gorivima do utvrđivanja tehnološki neutralnih zahtjeva za emisije CO₂ iz teških vozila na razini Unije, koje Komisija planira predložiti u budućnosti. Procjenom učinka potvrđeno je i da su tržišta gradskih autobusa s niskom razinom emisije i bez emisija zrelija, dok se tržišta kamiona s niskom razinom emisije i bez emisija nalaze u ranijoj fazi razvoja tržišta.***

Amandman 20

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 11.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 21

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Utvrđivanjem minimalnih ciljeva za javnu nabavu čistih vozila do 2025. i do 2030. na razini države članice trebalo bi se pridonijeti sigurnosti politike za tržišta na kojima su opravdana ulaganja u mobilnost

Izmjena

(11) ***Vozila na dva i tri kotača***, laka i teška vozila upotrebljavaju se u različite svrhe i imaju različite razine tržišne zrelosti te bi stoga te razlike trebalo uzeti u obzir u odredbama o javnoj nabavi. ***Trebalo bi biti prepoznato*** i da tržišta gradskih autobusa s niskom razinom emisije i bez emisija ***u zadnje vrijeme napreduju***, dok se tržišta kamiona s niskom razinom emisije i bez emisija nalaze u ***početnoj*** fazi razvoja tržišta.

Izmjena

(11.a) Mogućnost smanjenja emisija s pomoću javne nabave ograničena te je udio javnog prijevoza u emisijama koje potječu iz prometnog sektora malen. Stoga je potrebno poticati države članice da reguliraju kupnju čistih vozila drugih vlasnika voznih parkova, kao što su taksi poduzeća, poduzeća za najam automobila i dijeljenje prijevoza.

Izmjena

(12) Utvrđivanjem minimalnih ciljeva za javnu nabavu čistih vozila ***koje je potrebno postići*** do 2025. i do 2030. na razini države članice trebalo bi se pridonijeti sigurnosti politike za tržišta na kojima su opravdana

s niskom razinom emisije ili bez emisija. Minimalnim ciljevima podupire se stvaranje tržišta u cijeloj Uniji. Njima se osigurava vrijeme za prilagodbu postupaka javne nabave i daju jasni tržišni signali. U Procjeni učinka napominje se da države članice sve više utvrđuju ciljeve ovisno o njihovu gospodarskom kapacitetu i težini problema. Za različite države članice trebalo bi utvrditi različite ciljeve u skladu s njihovim gospodarskim kapacitetom (bruto domaći proizvod po glavi stanovnika) i izloženosti onečišćenju (gustoća naseljenosti u gradovima). Minimalne ciljeve javne nabave trebalo bi dopuniti obvezom javnih naručitelja, naručitelja i operatera da u svim svojim postupcima javne nabave uzmu u obzir relevantne energetske i okolišne aspekte. U procjeni teritorijalnog učinka ove izmijenjene Direktive prikazano je da će učinak biti ravnomjerno raspoređen među regijama Unije.

Amandman 22

Prijedlog direktive Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

ulaganja u mobilnost s niskom razinom emisije ili bez emisija. Minimalnim ciljevima podupire se stvaranje tržišta u cijeloj Uniji. Njima se osigurava vrijeme za prilagodbu postupaka javne nabave i daju jasni tržišni signali. U Procjeni učinka napominje se da države članice sve više utvrđuju ciljeve ovisno o njihovu gospodarskom kapacitetu i težini problema. Za različite države članice trebalo bi utvrditi različite ciljeve u skladu s njihovim gospodarskim kapacitetom (bruto domaći proizvod po glavi stanovnika) i izloženosti onečišćenju (gustoća naseljenosti u gradovima). Minimalne ciljeve javne nabave trebalo bi dopuniti obvezom javnih naručitelja, naručitelja i operatera da u svim svojim postupcima javne nabave uzmu u obzir relevantne energetske i okolišne aspekte. U procjeni teritorijalnog učinka ove izmijenjene Direktive prikazano je da će učinak biti ravnomjerno raspoređen među regijama Unije.

Izmjena

(12.a) U svojoj preporuci od 4. travnja 2017. Vijeću i Komisiji nakon istrage o mjeranju emisija u automobilskom sektoru^{10a}, Europski parlament pozvao je države članice da potiču politike za zelenu javnu nabavu kada javna tijela kupuju vozila bez emisija i vozila s iznimno niskim emisijama za svoje vozne parkove ili za (polu)javne programe dijeljenja automobila te za ukidanje novih automobila s emisijama CO₂ do 2035.

^{10a} *SL C 298, 23.8.2018., str. 140.*

Amandman 23

Prijedlog direktive Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) Najveći učinak može se ostvariti ako je javna nabava čistih vozila usmjerena na područja s relativno visokim stupnjem onečišćenja zraka. Potiče se javna tijela u državama članicama da se pri zaključivanju provedbe svojih domaćih minimalnih ciljeva posebno usredotoče na ta područja i da povezane mjere navedu u svojim izvješćima u skladu s ovom izmijenjenom Direktivom.

Izmjena

(13) Najveći učinak može se ostvariti ako je javna nabava čistih vozila usmjerena na područja s relativno visokim stupnjem onečišćenja zraka ***i onečišćenja bukom***. Potiče se javna tijela u državama članicama da se pri zaključivanju provedbe svojih domaćih minimalnih ciljeva posebno usredotoče na ta područja i da povezane mjere navedu u svojim izvješćima u skladu s ovom izmijenjenom Direktivom. ***Javnim tijelima potrebno je pružiti odgovarajuću tehničku pomoć kako bi se izbjeglo nerazmjerno opterećenje i optimizirali potencijalni učinci ove Direktive.***

Amandman 24

Prijedlog direktive Uvodna izjava 13.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13.a) Ovom izmijenjenom Direktivom trebalo bi se pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka te promicanju čistog javnog cestovnog prijevoza. Njome bi se trebalo izbjeći destimuliranje razvoja necestovnog čistog prijevoza, kao što su tramvaji i vlakovi podzemne željeznice.

Amandman 25

Prijedlog direktive Uvodna izjava 13.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13.b) Provedbu utvrđenih pragova vrijednosti iz ove Direktive teško je postići bez razvoja proizvoda koji su spremni za ulazak na tržište i tehnički razvijeni.

Komisija bi u okviru redovite ocjene razvoja svake dvije godine trebala podnijeti podnese izvješće u kojemu procjenjuje postoje li rješenja za čista vozila koja se mogu staviti na tržište. Nadalje, Komisija i države članice trebale bi pružiti veće financijske i nefinancijske poticaje za brže stavljanje takvih čistih vozila na tržište.

Amandman 26

Prijedlog direktive Uvodna izjava 13.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13.c) Imajući na umu znatnu razliku u financijskoj fleksibilnosti privatnih prijevoznika u pogledu uvođenja potencijalno skupljih vozila s pogonom na alternativna goriva, trebalo bi osigurati mehanizme kojima se javnim i privatnim prijevoznicima jamče jednaki uvjeti u postupcima nadmetanja i javnih natječaja te osigurati da se troškovi usklađivanja s minimalnim ciljevima za javnu nabavu utvrđenima u ovoj Direktivi ne prenose na lokalna tijela, posebice manje općine, ili dovode do eksternalizacije viših troškova kroz više cijene karata, više lokalne poreze ili smanjenje usluga javnog prijevoza.

Amandman 27

Prijedlog direktive Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(15) Izvješćivanjem o javnoj nabavi u skladu s ovom izmijenjenom Direktivom trebao bi se osigurati jasni pregled tržišta kako bi se omogućilo djelotvorno praćenje provedbe. Ono bi trebalo početi **privremenim** izvješćem 2023. i nastaviti se s prvim potpunim izvješćem o provedbi minimalnih ciljeva 2026. te svake tri

(15) Izvješćivanjem o javnoj nabavi u skladu s ovom izmijenjenom Direktivom trebao bi se osigurati jasni pregled tržišta kako bi se omogućilo djelotvorno praćenje provedbe. Ono bi trebalo početi 2023. **preliminarnim** izvješćem koje države članice podnose Komisiji u okviru izvješća o zakonodavnim aktima Unije o javnoj

godine nakon toga. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje pojedinih javnih tijela i uspostavio djelotvoran pregled tržišta, trebalo bi olakšati jednostavno izvješćivanje. **Komisija će osigurati potpuno izvješćivanje za vozila s niskom razinom emisije i vozila bez emisija te za ostala vozila na alternativna goriva u kontekstu Jedinog rječnika javne nabave Unije. Posebnim oznakama u Jedinom rječniku javne nabave pomoći će se u registraciji i praćenju u skladu s bazom podataka Tender electronic daily (Dnevnika elektroničkih natječaja).**

nabavi i nabavi koju provode subjekti koji djeluju u sektoru vode, energije, prometa ili poštanskih usluga i nastaviti se s prvim potpunim izvješćem o provedbi minimalnih ciljeva 2026. te svake tri godine nakon toga. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje pojedinih javnih tijela i uspostavio djelotvoran pregled tržišta, trebalo bi olakšati jednostavno izvješćivanje. Ta izvješća trebala bi sadržavati informacija o koracima poduzetima u cilju provedbe Direktive 2009/33/EZ i biti sukladna s kategorijama iz Jedinog rječnika javne nabave Unije. Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnositi redovna izvješća o provedbi Direktive 2009/33/EZ. Komisija bi isto tako trebala ocijeniti mogu li se građevinski strojevi uključiti u područje primjene Direktive 2009/33/EZ i, ako mogu, raditi na metodologiji za definiranje „čistih građevinskih strojeva“.

Amandman 28

Prijedlog direktive Uvodna izjava 15.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(15.a) Komisija bi trebala predložiti metodologiju mjerenja emisija CO₂ tijekom životnog vijeka vozila i emisija vozila u cijelom ciklusu vozila kako bi se donošenje politika u budućnosti temeljilo na boljim saznanjima i dobio bolji uvid u ukupne emisije određenog vozila tijekom cijelog lanca vrijednosti. Te emisije bi trebalo uzeti u obzir kada Komisija bude provela reviziju Direktive 2009/33/EZ i drugog relevantnog zakonodavstva povezanog s alternativnim gorivima.

Amandman 29

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(16) Dodatna potpora uvođenju čistih vozila na tržište može se postići pružanjem ciljanih mjera državne potpore na nacionalnoj razini i razini Unije. To uključuje bolju razmjenu znanja i usklađivanje javne nabave kako bi se omogućile mjere dostatnih razmjera za smanjenje troškova i utjecaja na tržište. Mogućnost državne potpore za promicanje razvoja infrastruktura koje su nužne za distribuciju alternativnih goriva priznata je u Smjernicama o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014.–2020²⁷. Međutim, na takve državne potpore i dalje će se primjenjivati pravila iz Ugovora, a posebno njegovi članci 107. i 108.

²⁷ SL C 200, 28.6.2014., str. 1.

Amandman 30

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 31

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16) Dodatna potpora uvođenju čistih vozila na tržište može se postići pružanjem ciljanih mjera državne potpore na nacionalnoj razini i razini Unije. To uključuje bolju razmjenu znanja i usklađivanje javne nabave kako bi se omogućile mjere dostatnih razmjera za smanjenje troškova i utjecaja na tržište. ***Također je potrebno težiti regionalnim pilot-projektima, i to upravo ondje gdje je riječ o povezivanju ruralnih i urbanih područja.*** Mogućnost državne potpore za promicanje razvoja infrastruktura koje su nužne za distribuciju alternativnih goriva priznata je u Smjernicama o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014.–2020.²⁷ Međutim, na takve državne potpore i dalje će se primjenjivati pravila iz Ugovora, a posebno njegovi članci 107. i 108.

²⁷ SL C 200, 28.6.2014., str. 1.

Izmjena

(16.a) Kako bi se postigla daljnja smanjenja emisija i onečišćivača zraka, potrebno je poticati države članice da, prema potrebi, primjenjuju različite poticaje i mehanizme za razvoj voznog parka u sektorima koji nisu regulirani izmijenjenom Direktivom.

Izmjena

(16.b) Države članice trebale bi osigurati da se troškovi usklađivanja s minimalnim ciljevima javne nabave utvrđenima ovom Direktivom ne prosleđuju lokalnim tijelima te da se javnim naručiteljima i naručiteljima osiguraju dostatna financijska sredstva.

Amandman 32

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.c) Nužne su ciljane mjere potpore za javnu nabavu čistih vozila. Kako bi se pridonijelo postizanju ciljeva ove Direktive, države članice proširuju svoje financijske i nefinancijske inicijative kako bi se ubrzalo uvođenje takvih vozila na tržište.

Amandman 33

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.d (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.d) Zbog toga što se ovom Direktivom nameću minimalni ciljevi javne nabave za laka i teška vozila, bit će potrebna dodatna financijska sredstva za javne naručitelje i naručitelje. Stoga bi se u proračunskoj i financijskoj politici Unije nakon 2020. trebalo voditi računa o pružanju dostatne financijske potpore javnim naručiteljima i naručiteljima. To bi se trebalo odražavati i u budućem višegodišnjem financijskom okviru te u pravilima o održivim financijama i financijskim institucijama Unije.

Amandman 34

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.e (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.e) Kako bi se osiguralo da se javna tijela potiču na kupnju čistih vozila te da države članice ulažu u uspostavu infrastrukture za alternativna goriva, ali i kako bi se izbjegao rizik da takve kupnje dovedu do viših cijena za putnike, proračunskom i financijskom politikom Unije nakon 2020. trebalo bi osigurati podršku naručiteljima. To bi se trebalo odražavati i u budućem višegodišnjem financijskom okviru te u pravilima o održivim financijama i financijskim institucijama Unije. Osim toga, države članice trebale bi proširiti svoje financijske i nefinancijske poticaje te predvidjeti ekološke revizije kako bi se ubrzalo uvođenje čistih vozila na tržište. Tim će se naporima smanjiti početno veliko ulaganje u infrastrukturne promjene te će se poduprijeti dekarbonizacija prijevoza.

Amandman 35

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.f (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.f) Unija u skladu s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom (VFO) raspolaže nizom različitih fondova za potporu državama članicama, lokalnim tijelima i relevantnim operaterima pri prijelazu na održivu mobilnost. Za razdoblje 2014. – 2020. Unija je namijenila 13,7 milijardi EUR iz europskih strukturnih i investicijskih fondova za financiranje gradske mobilnosti. U okviru programa Unije za istraživanje Obzor 2020., 200 milijuna EUR izdvaja se za gradsku mobilnost i 650 milijuna EUR za pametne gradove, a

u okviru Instrumenta za povezivanje Europe oko 200 milijuna EUR namijenjeno je za pozive na podnošenje prijedloga za gradska čvorišta. Komisija i države članice bi u skladu sa sljedećim VFO-om trebale nastaviti podupirati projekte održive gradske mobilnosti i ojačati potrebne sinergije među raznim izvorima financiranja i programa. Osobito je nužno učvrstiti veze među gradskom mobilnosti, novim digitalnim programom i energetsom unijom, kao što je mogućnost da se u okviru Instrumenta za povezivanje Europe financiraju sinergijski projekti s dodatnom stopom sufinanciranja prometnih projekata u području energije i telekomunikacija koji mogu imati velik potencijal za gradske projekte.

Amandman 36

Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.g (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.g) Trebalo bi promicati usmjereniju upotrebu financijskih instrumenata Unije kao što su Europski fond za strateška ulaganja ili instrument za čišći promet Europske investicijske banke, koji mogu pridonijeti financiranju voznih parkova i opreme. U tu bi svrhu trebalo povećati dostupnost tehničkih i financijskih savjetodavnih usluga za lokalna tijela i operatere, primjerice posredstvom Europskog savjetodavnog centra za ulaganja, instrumenta JASPERS, programa JESSICA ili financijskog instrumenta Compass kako bi se ojačao njihov institucionalni kapacitet, priprema i provedba projekata te postiglo optimalno korištenje fondova Unije i financijskih instrumenata i smanjio rizik za inovativne postupke javne nabave.

Amandman 37

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 16.h (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.h) Također bi trebalo poticati javna tijela da nabavljaju vozila na temelju kriterija za ekonomski najpovoljniju ponudu, kako je opisano u članku 82. Direktive 2014/25/EU, uzimajući u obzir isplativost tijekom životnog vijeka vozila te ekološke i društvene aspekte.

Amandman 38

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 16.i (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.i) Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećao učinak ulaganja, mobilnost i urbanističko planiranje trebaju biti bolje koordinirani, primjerice uporabom planova održive gradske mobilnosti. Planovi održive gradske mobilnosti razvijaju se u pojedinačnim područjima politike i u suradnji s različitim razinama upravljanja kombiniranjem različitih načina prijevoza, sigurnosti na cestama, isporuke tereta, upravljanja mobilnošću i inteligentnih prometnih sustava. Planovi održive gradske mobilnosti mogu imati važnu ulogu u postizanju ciljeva Unije u pogledu emisija CO₂, buke i onečišćenja zraka. Stoga bi primjena planova održive gradske mobilnosti trebala biti važan element u financiranju projekata Unije u području gradskog prijevoza i u provedbi ove izmijenjene Direktive. U tom bi kontekstu Komisija trebala nadležnim tijelima pružiti potrebnu savjetodavnu i tehničku pomoć u izradi planova održive gradske mobilnosti uz puno poštovanje načela supsidijarnosti.

Amandman 39

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 16.j (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16.j) Osim što se uvode čista vozila, javnim nabavama promiču se novi oblici mobilnosti. Poticanjem uporabe čistih vozila dovest će se do ubrzanog uvođenja infrastrukture u gradskim sredinama, a digitalizacijom će se optimizirati učinkovitost putničkog i teretnog prometa. Multimodalna i zajednička mobilnost, kao i integrirani sustavi izdavanja putnih karata ključni su za prijelaz na mobilnost kao uslugu.

Amandman 40

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(17) Kako bi se mogli ostvariti ciljevi ove Direktive, ovlasti donošenja akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi prenijeti na Komisiju u cilju ažuriranja odredaba o standardima emisija CO₂ iz teških vozila na razdoblje od pet godina počevši od [Please insert the date of entry into force]. To razdoblje trebalo bi prešutno produžiti na razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće protive takvom produženju. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnih aktivnosti izvrši odgovarajuće konzultacije, uključujući konzultacije na stručnoj razini. Prilikom izrade i sastavljanja delegiranih akata Komisija treba osigurati istovremenu, pravodobnu i odgovarajuću dostavu relevantnih dokumenata Europskom parlamentu i Vijeću.

Briše se.

Amandman 41

Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18.a) U skladu s Međuinstitucijskim sporazumom o boljoj izradi zakonodavstva^{1a} od 13. travnja 2016.1.a posebnu pozornost treba dati praćenju učinaka zakonodavstva Unije. Evaluacijom Direktive 2009/33/EZ trebala bi se pružiti osnova za procjenu učinka opcija za daljnje djelovanje. Stoga bi Komisija, na temelju najboljih i najnovijih dostupnih znanstvenih dokaza, trebala ocijeniti potrebu za preispitivanjem te Direktive uzimajući u obzir emisije CO₂ tijekom životnog ciklusa i emisije CO₂ u cijelom ciklusu vozila, od naftnog izvora do automobilskeg upravljača, kako bi se zajamčili transparentnost i odgovornost u pogledu ispunjenja ciljeva politike te bi po potrebi trebala predložiti poboljšanja. Ako je to prikladno, Komisija bi u tom pogledu trebala isto tako preispitati drugo relevantno zakonodavstvo povezano s alternativnim gorivima.

^{1a} SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

Amandman 42

Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18.b) Velik dio javne nabave u području javnog prijevoza povezan je s lokalnim javnim prijevoznicima koji su općenito u nadležnosti gradova i općina, a čije su financijske sposobnosti ograničene. Pravila o javnoj nabavi čistih vozila ne bi stoga trebala prouzročiti dodatna financijska opterećenja niti dovesti do eksternalizacije viših troškova u smislu

više cijene karata, viših lokalnih poreza ili smanjenja javnog prijevoza.

Amandman 43

Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18.c) Unija mora zaštititi europske proizvođače od nepoštenog tržišnog natjecanja u trećim zemljama u kojima proizvođači iz Unije nemaju pristup javnoj nabavi za kupnju, unajmljivanje ili najam s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz. Stoga bi Komisija trebala analizirati nepoštene prakse tržišnog natjecanja u trećim zemljama i poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osigurala zaštita europske industrije.

Amandman 44

Prijedlog direktive Članak 1. – stavak 1. – točka 1. Direktiva 2009/33/EZ Naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Direktiva 2009/33/EU o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu u cilju podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija

Direktiva 2009/33/EZ o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu u **području javne nabave** u cilju podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija

Amandman 45

Prijedlog direktive Članak 1. – stavak 1. – točka 1.a (nova) Direktiva 2009/33/EZ Članak 1. – stavak 1.

Tekst na snazi

Izmjena

(1.a) Članak 1. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

Ovom se Direktivom zahtijeva da javni naručitelji ili naručitelji, kao i određeni operateri pri kupnji vozila za cestovni prijevoz u obzir uzmu energetske učinke i učinke na okoliš za trajanje životne dobi vozila, uključujući potrošnju energije te emisije CO₂ i emisije određenih onečišćivača, s ciljem promicanja i poticanja tržišta za čista i energetske učinkovita vozila i povećanje doprinosa prometnog sektora politikama **Zajednice** koje se odnose na zaštitu okoliša, klimu i energetiku.

„Ovom se Direktivom zahtijeva da javni naručitelji ili naručitelji, kao i određeni operateri pri kupnji, **leasingu, unajmljivanju ili najmu s pravom otkupa** vozila za cestovni prijevoz u obzir uzmu energetske učinke i učinke na okoliš za trajanje životne dobi vozila, uključujući potrošnju energije te emisije CO₂ i emisije određenih onečišćivača, s ciljem promicanja i poticanja tržišta za čista i energetske učinkovita vozila i povećanje doprinosa prometnog sektora politikama **Unije** koje se odnose na zaštitu okoliša, klimu i energetiku.”

Amandman 46

Prijedlog direktive

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

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 2. – stavak 1.

Tekst na snazi

Države članice mogu iz zahtjeva utvrđenih u ovoj Direktivi izuzeti ugovore za kupnju vozila iz članka 2. stavka 3. Direktive 2007/46/EZ, koji nisu predmet homologacije ili pojedinačnog odobrenja na njihovom području.

Izmjena

(1.b) u članku 2. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Države članice mogu iz zahtjeva utvrđenih u ovoj Direktivi izuzeti ugovore za kupnju, **leasing, unajmljivanje, najam s pravom otkupa ili naknadno opremanje** vozila iz članka 2. stavka 3. Direktive 2007/46/EZ, koji nisu predmet homologacije ili pojedinačnog odobrenja na njihovom području.”

Amandman 47

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 3. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Ova Direktiva primjenjuje se na ugovore o kupnji, leasingu, unajmljivanju **ili** najmu s

Izmjena

Ova Direktiva primjenjuje se na ugovore o kupnji, leasingu, unajmljivanju, najmu s

pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz koje sklapaju:

pravom otkupa *ili naknadnom opremanju* vozila za cestovni prijevoz koje sklapaju:

Amandman 48

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2.

Direktiva 2009/33/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

**(ca) institucije, agencija i tijela
Europske unije.**

Amandman 49

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. „čisto vozilo” znači

4. „čisto vozilo” znači **vozilo, bez obzira na njegovu kategoriju, s pogonom na alternativna goriva kako su definirana u članku 2. stavku 1. točki 1. Direktive 2014/94/EU, isključujući biogoriva koja se ne proizvode iz sirovina navedenih u dijelu A Priloga IX. Direktive 2018/... (RED II) ili koja su proizvedena od palminog ulja* i uključujući hibridna vozila u kojima se električna energija upotrebljava samo za dio radne primjene vozila, vozila s niskim emisijama i vozila bez emisija. Za vozila s motorom s unutarnjim sagorijevanjem, stvarne emisije tijekom vožnje** izražene kao postotak ograničenja emisija*** ne mogu prijeći 80 %.**

(a) vozilo kategorije M1 ili M2 s najvećim emisijama iz ispušne cijevi izraženima u CO₂g/km i stvarnim emisijama onečišćivača tijekom vožnje ispod postotka primjenjivih ograničenja emisija iz tablice 2. Priloga ili

(b) vozilo kategorije N1 s najvećim emisijama iz ispušne cijevi izraženima u CO₂g/km i stvarnim emisijama onečišćivača tijekom vožnje ispod postotka primjenjivih ograničenja emisija iz tablice 2. Priloga ili

(c) vozilo kategorija M3, N2 ili N3 kako je definirano u tablici 3.

*** To se dokazuje ugovorom za nabavu biogoriva ili drugi način dobivanja biogoriva.**

**** Stvarne emisije tijekom vožnje ultrasitnih čestica u #/km (PN) i dušikovih oksida u mg/km (NO_x) mjereno u skladu s mjerodavnom verzijom Priloga III.A Uredbi 2017/1151.**

***** Primjenjivo ograničenje emisija kako je navedeno u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 715/2007.**

Amandman 50

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4.a „vozilo bez emisija” znači vozilo bez emisija CO₂, NO_x i finih čestica iz ispušne cijevi.

Amandman 51

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka 4.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4.b „vozilo s niskim emisijama” znači vozilo s maksimalnom razinom emisija navedenih u tablici 2. u Prilogu.

Amandman 52

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka 4.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4.c „vozilo naknadno opremljeno u skladu sa standardom za čista vozila” znači vozilo čiji je motor naknadno opremljen u skladu sa standardom za čista vozila kako je definirano u točki 4. prvog stavka ovog članka. U slučaju naknadno opremljenog motora za koja se koriste biogoriva kako je definirano u točki (i) članka 2. stavka drugog Direktive 2009/28/EZ, sintetička ili parafinska goriva vozilo mora ispunjavati najnovije Euro standarde ili one koji će ih zamijeniti.

Amandman 53

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 4.a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4) *Priloga*”. umeće se sljedeći članak 4.a:

Briše se.

„Članak 4.a

Delegiranje ovlasti

Komisija ima ovlasti donositi delegirane akte u skladu s člankom 8.a kako bi ažurirala tablicu 3. u Prilogu s pragovima emisija CO₂ iz ispušne cijevi i emisija onečišćivača za teška vozila kada na razini Unije stupe na snagu povezane standardne vrijednosti emisija CO₂ za teška vozila.

Amandman 54

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 5. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice osiguravaju da su kupnja, leasing, unajmljivanje *i* najam s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz i ugovori o javnim uslugama o javnom cestovnom i željezničkom prijevozu putnika te ugovori o javnim uslugama iz članka 3. ove Direktive u skladu s minimalnim ciljevima javne nabave za laka vozila iz tablice 4. Priloga, a za teška vozila u skladu s minimalnim ciljevima iz tablice 5.

Izmjena

1. Države članice osiguravaju da su kupnja, leasing, unajmljivanje, najam s pravom otkupa ***ili naknadno opremanje u skladu sa standardom za čista*** vozila za cestovni prijevoz i ugovori o javnim uslugama o javnom cestovnom i željezničkom prijevozu putnika te ugovori o javnim uslugama iz članka 3. ove Direktive u skladu s minimalnim ciljevima javne nabave za laka vozila iz tablice 4. Priloga, a za teška vozila u skladu s minimalnim ciljevima iz tablice 5. ***Priloga.***

Amandman 55

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 5. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a U svrhu računanja minimalnih ciljeva javne nabave, datum javne nabave koji se uzima u obzir je datum potpisivanja ugovora koji označava završetak postupka javne nabave.

Minimalni ciljevi javne nabave računat će se kao prosjek svih ugovora potpisanih od dana nakon datuma prenošenja ove Direktive i 31. prosinca 2024. za prvo referentno razdoblje i od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. za drugo referentno razdoblje.

Ako novi ciljevi za referentno razdoblje nakon 1. siječnja 2030. nisu usvojeni na vrijeme, nastavit će se primjenjivati ciljevi za 2030.

Amandman 56

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 5. – stavak 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.b *Kako bi ostvarili ciljeve javne nabave, naručitelji dodjelu ugovora temelje na ekonomski najpovoljnijoj ponudi kako je opisano u članku 82. Direktive 2014/25/EU. Specifikacije poziva na nadmetanje definiraju se tako da se naglasak stavi i na ostale značajke vozila, kao što su pristupačnost, uklapanje u urbani krajolik, razine buke, energetska učinkovitost, mogućnost recikliranja baterije i dijelova vozila, a ne samo na ukupni trošak vlasništva.*

Amandman 57

Prijedlog direktive

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

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.a) *Umeće se sljedeći članak:*

„Članak 5.a

Izvori financiranja

1. *Države članice stavljaju na raspolaganje dostatnu količinu instrumenata za financiranje za javnu nabavu čistih vozila i postavljanje povezane infrastrukture na svojem državnom području. Nakon uspostave fondova slijedi detaljna evaluacija financijskih potreba javnih tijela i naručitelja povezanih s ciljevima javne nabave utvrđenih na nacionalnoj razini.*

2. *Unija stavlja na raspolaganje dodatne instrumente za potporu uvođenju čistih vozila i postavljanju povezane*

infrastrukture u državama članicama.”

Amandman 58

Prijedlog direktive

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

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 5.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.b) Umeće se sljedeći članak:

„Članak 5.b

Akcijski plan za alternativna goriva za javni prijevoz

1. Europska komisija do 31. prosinca 2020. predstavlja Europskom parlamentu i Vijeću akcijski plan za ubrzanje uspostave infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima za teška vozila u vlasništvu prijevozničkih poduzeća na njihovim terminalima i područjima za održavanje, kao i na javnim prostorima.

2. Ovaj akcijski plan sadržava informacije o dostupnim instrumentima Unije za financiranje i u njemu se utvrđuje na koji se način takva potpora može dati, među ostalim i u odnosu na postojeća europska pravila o državnim potporama.

3. To izvješće ujedno sadrži procjenu o tome kako se financijski instrumenti Unije mogu revidirati kako bi se poduzećima svih veličina koja pružaju usluge javnog prijevoza dala prednost pri financiranju u svrhu zamjene njihovih vozila.”

Amandman 59

Prijedlog direktive

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

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 5.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.c) Umeće se sljedeći članak:

„Članak 5.c

Platforma Unije za prekograničnu i zajedničku javnu nabavu vozila za cestovni prijevoz koja imaju niske emisije i koja su energetske učinkovita

Kako bi se olakšalo ostvarivanje ciljeva navedenih u Prilogu ovoj Direktivi i postigla ekonomija razmjera, Komisija uspostavlja platformu Unije za prekograničnu i zajedničku javnu nabavu vozila za cestovni prijevoz koja imaju niske emisije i koja su energetske učinkovita. U toj platformi za zajedničku javnu nabavu vozila mogu sudjelovati javni naručitelji, naručitelji i operateri iz članka 3. Komisija osigurava da je platforma javno dostupna i da na učinkovit način okuplja sve strane zainteresirane za udruživanje svojih resursa. Kako bi se olakšalo uspostavljanje i ostvarenje tih zajedničkih javnih nabava, Komisija pruža tehničku pomoć i sastavlja predloške za sporazume o suradnji. Komisija je ovlaštena donijeti delegirani akt u skladu s člankom 8.a za uspostavljanje platforme Unije za zajedničku javnu nabavu vozila za cestovni prijevoz koja imaju niske emisije i koja su energetske učinkovita.”

Amandman 60

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 2009/33/EZ

„Članak 8.a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7) umeće se novi članak 8.a:

Briše se.

„Članak 8.a

Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. ***Ovlasti za donošenje delegiranih akata prenose se na Komisiju u skladu s uvjetima utvrđenima u ovom članku.***
2. ***Komisiji se ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4.a dodjeljuje na razdoblje od pet godina od [Please insert the date of entry into force]. Komisija sastavlja izvješće u pogledu delegiranja ovlasti najkasnije devet mjeseci prije isteka petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.***
3. ***Europski parlament ili Vijeće mogu u bilo kojem trenutku opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Odluka proizvodi učinke dan nakon objave u Službenom listu Europske unije ili na kasniji datum naveden u toj odluci. Odlukom se ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.***
4. ***Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima propisanim u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.***
5. ***Čim donese delegirani akt, Komisija ga istovremeno dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću.***
6. ***Delegirani akt donesen u skladu s člankom 4.a stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće ne izraze nikakve primjedbe u roku dva mjeseca otkad su obaviješteni o tom aktu ili ako prije isteka navedenog roka Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju da nemaju primjedaba. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”***

Amandman 61

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 8.

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8) članak 9. *zamjenjuje se sljedećim:*

(8) članak 9. *briše se.*

„1. Komisiji pomaže odbor.

Taj odbor smatra se odborom u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Za upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne donese mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Ako se mišljenje Odbora treba dobiti pisanim postupkom, taj se postupak završava bez rezultata ako to u roku za davanje mišljenja odluči predsjednik odbora ili to zatraži obična većina članova odbora.

Amandman 62

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka a

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Svake tri godine počevši od 1. siječnja 2027. Komisija, na temelju izvješća država članica, podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o primjeni ove Direktive i o mjerama koje su pojedine države članice poduzele za potrebe njezine stvarne provedbe.

1. Države članice do 18. travnja 2026. i svake tri godine nakon toga podnose Komisiji izvješće o provedbi navedenog kao dio izvješća predviđenog člankom 83. stavkom 3. drugim podstavkom Direktive 2014/24/EU i člankom 99. stavkom 3. drugim podstavkom Direktive 2014/25/EU. Države članice do 18. travnja 2023. podnose Komisiji preliminarno izvješće. To izvješće sadržava informacije o poduzetim koracima za provedbu ove

Direktive, među ostalim o broju i kategorijama vozila koja su nabavili javni naručitelji i naručitelji, o dijalogu između različitih razina vlasti, informacije o namjerama država članica u pogledu prethodno navedenih aktivnosti izvyješćivanja te sve ostale vrijedne informacije.

Informacije moraju biti u skladu s kategorijama iz Uredbe (EZ) br. 2195/2002 o Jedinostvenom rječniku javne nabave (CPV) iz tablice 1. Priloga.

Amandman 63

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka aa (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 2.

Tekst na snazi

Izmjena

2. *Tim se izvještajima ocjenjuju učinci ove Direktive, a posebno mogućnosti navedene u članku 5. stavku 3., i potreba za daljnjim postupanjem, te po potrebi uključuju i prijedlozi.*

Komisija u tim izvještajima za svaku kategoriju vozila navedenu u tablici 3. u Prilogu uspoređuje nominalni i relativni broj vozila kupljenih s obzirom na najbolju tržišnu alternativu u smislu energetske učinkovitosti i učinaka na okoliš tijekom životne dobi vozila, u pogledu zajedničkog tržišta za ta vozila, te ocjenjuje na koji su način opcije iz članka 5. stavka 3. utjecale na tržište. Komisija ocjenjuje potrebu za daljnjim postupanjem te po potrebi uključuje prijedloge.

(aa) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisija najkasnije 31. prosinca 2022. predlaže metodologiju za izračun emisija CO₂ tijekom životnog ciklusa vozila i emisija CO₂ „od naftnog izvora do automobilske upravljača“.

Komisija najkasnije do 18. travnja 2027. revidira Direktivu 2009/33/EZ i bilo koje drugo odgovarajuće zakonodavstvo koje se odnosi na alternativna goriva, pritom uzimajući u obzir emisije CO₂ tijekom životnog ciklusa i emisije CO₂ od naftnog izvora do automobilske upravljača vozila.“

Amandman 64

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka ab (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 3.

Tekst na snazi

Izmjena

3. *Najkasnije do datuma prvog izvještaja Komisija ispituje mogućnosti iz članka 5. stavka 3., predstavlja ocjenu metodologije iz članka 6. i po potrebi predlaže odgovarajuće prilagodbe.*

(ab) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija do 18. travnja 2024. i svake tri godine poslije toga podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive te točno navodi što su pojedine države članice poduzele u tom pogledu i procjenjuje potrebu za daljnjim djelovanjem i, gdje je to potrebno, daje prijedlog za izmjenu ove Direktive.“

Amandman 65

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka b

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. *Države članice podnose Komisiji izvješće o provedbi ove Direktive do 1. siječnja 2026. i svake tri godine nakon toga. Države članice podnose Komisiji privremeno izvješće do 1. siječnja 2023. To izvješće sadržava informacije o poduzetim koracima za provedbu ove Direktive, među ostalim o broju i kategorijama vozila koja su nabavili javni naručitelji i naručitelji, o dijalogu između različitih razina vlasti, informacije o namjerama država članica u pogledu prethodno navedenih aktivnosti izvješćivanja te sve ostale vrijedne informacije. Informacije bi trebale biti u skladu s kategorijama iz Uredbe (EZ) br. 2195/2002 o Jedinostvenom rječniku javne nabave (CPV)³¹ kako je navedeno u Prilogu.*

Briše se.

Amandman 66

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka b

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Komisija ima ovlasti donositi, u obliku provedbenih akata, smjernice o sadržaju izvješća država članica iz stavka 4.

Izmjena

5. Komisija ima ovlasti donositi, u obliku provedbenih akata, smjernice o sadržaju izvješća država članica iz stavka 1.

Amandman 67

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka b – podtočka ba (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) Dodaje se sljedeći stavak:

„5.a Države članice mogu odlučiti uspostaviti mehanizme kojima se uređuje kupnja čistih vozila koju poduzimaju drugi vlasnici voznih parkova, kao što su taksi poduzeća, poduzeća za usluge dijeljenja automobila i dijeljenja prijevoza.

Amandman 68

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka bb (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 5.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(bb) Dodaje se sljedeći stavak:

„5.b Europska komisija do 31. prosinca 2021. predstavlja Europskom parlamentu i Vijeću akcijski plan za ubrzanje uspostave infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima za teška vozila u vlasništvu prijevozničkih poduzeća na njihovim terminalima i

područjima za održavanje, kao i na javnim prostorima. Ovaj akcijski plan sadržava informacije o dostupnim instrumentima Unije za financiranje te se u njemu utvrđuje na koji se način takva potpora može dati unatoč europskim pravilima o državnim potporama.

Amandman 69

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka bc (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 5.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(bc) Dodaje se sljedeći stavak:

„5.c Komisija procjenjuje potrebu preispitivanja odgovarajućeg zakonodavstva koje se odnosi na promicanje čistog i energetski učinkovitog cestovnog prometa u pogledu uporabe najboljih stupnjevanih i obnovljenih guma i prema potrebi za podnošenje zakonodavnog prijedloga.”

Amandman 70

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka bd (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 5.d (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(bd) Dodaje se sljedeći stavak:

„5.d Komisija pruža državama članicama smjernice za različite fondove Unije koji bi se mogli primijeniti u svrhu ove Direktive, primjerice Instrument za povezivanje Europe kojim se potiče razvoj visoko učinkovitih, održivih i učinkovito međupovezanih transeuropskih mreža u području prometa, Europski fond za strateška ulaganja ili Instrument za čišći promet kojim se podržava uvođenje čišćih

*prijevoznih sredstava i povezane
infrastrukture.*

Amandman 71

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka be (nova)

Direktiva 2009/33/EZ

Članak 10. – stavak 5.e (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(be) Dodaje se sljedeći stavak:

„5.e Ključnu ulogu u tom prijelazu moraju imati savjetodavni centri, koji će olakšavati i promicati ulaganja te podupirati institucijske kapacitete. Stoga Komisija mora znatno ojačati ulogu i kapacitete Europskog savjetodavnog centra za ulaganja, posebno s pomoću lokalne prisutnosti i proaktivne uloge u pripremi projekata.”

Amandman 72

Prijedlog direktive

Članak 2. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do XXXX [Please insert the date **24** months following the date of entry into force]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do XXXX [Please insert the date **18** months following the date of entry into force]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Amandman 73

Prijedlog direktive

Prilog I.

Direktiva 2009/33/EZ

Prilog – tablica 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Tablica 1.: Oznake iz Jedinственog rječnika javne nabave navedene u članku 3.

CPV oznaka	Opis
60112000-6	Usluge javnog cestovnog prijevoza
60130000-8	Usluge cestovnog putničkog prijevoza za posebne namjene
60140000-1	Izvanredni putnički prijevoz
60172000-3	Najam autobusa i međugradskih autobusa s vozačem
90511000-2	Usluge skupljanja otpada
60160000-7	Prijevoz pošiljaka cestom
60161000-4	Usluge prijevoza paketa

Izmjena

Tablica 1.: Oznake iz Jedinственog rječnika javne nabave navedene u članku 3.

CPV oznaka	Opis
60112000-6	Usluge javnog cestovnog prijevoza
60130000-8	Usluge cestovnog putničkog prijevoza za posebne namjene
60140000-1	Izvanredni putnički prijevoz
60172000-3	Najam autobusa i međugradskih autobusa s vozačem
90511000-2	Usluge skupljanja otpada
60160000-7	Prijevoz pošiljaka cestom
60161000-4	Usluge prijevoza paketa
64121100-1	<i>Usluge dostave pošte</i>
64121200-2	<i>Usluge dostave paketa</i>
60170000-0	<i>Najam vozila za prijevoz putnika s vozačem</i>
60171000-7	<i>Najam osobnih automobila s vozačem</i>
60181000-0	<i>Najam kamiona s vozačem</i>
60180000-3	<i>Najam vozila za prijevoz robe s vozačem</i>
90511100-3	<i>Usluge odvoza krutog komunalnog otpada</i>
90511200-4	<i>Usluge odvoza otpada kućanstava</i>
90511300-5	<i>Usluge odvoza smeća</i>

Amandman 74

Prijedlog direktive

PRILOG I.

Direktiva 2009/33/EZ

Prilog – tablica 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Tablica 2.: Pragovi emisija za laka vozila

Kategorije vozila	2025		2030	
	CO ₂ g/km	RDE* onečišćivača zraka kao postotak ograničenja emisija**	CO ₂ g/km	RDE* onečišćivača zraka kao postotak ograničenja emisija
Vozila kategorije M1	25	80%	0	nije dostupno
Vozila kategorije M2	25	80%	0	nije dostupno
Vozila kategorije N1	40	80%	0	nije dostupno

* Stvarne emisije tijekom vožnje ultrasitnih čestica u #/km (PN) i dušikovih oksida u mg/km (NOx) mjereno u skladu s mjerodavnom verzijom Priloga III.A Uredbi 2017/1151.

** Primjenjivo ograničenje emisija utvrđeno u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 715/2007 ili u aktima koji bi ga zamijenili.

Izmjena

Tablica 2.: Pragovi emisija za laka vozila

Kategorije vozila	2025.		2030.	
	CO ₂ g/km	RDE* onečišćivača zraka kao postotak ograničenja emisija**	CO ₂ g/km	RDE* onečišćivača zraka kao postotak ograničenja emisija
Vozila kategorije L	25			
Vozila kategorije M1	50	80%	0	nije dostupno

Vozila kategorije M2	50	80%	0	nije dostupno
Vozila kategorije N1	50	80%	0	nije dostupno
Vozila kategorije M3	nije dostupno			
Vozila kategorije N2	nije dostupno			
Vozila kategorije N3	nije dostupno			

* Stvarne emisije tijekom vožnje ultrasitnih čestica u #/km (PN) i dušikovih oksida u mg/km (NOx) mjereno u skladu s mjerodavnom verzijom Priloga III.A Uredbi 2017/1151.

** Primjenjivo ograničenje emisija utvrđeno u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 715/2007 ili u aktima koji bi ga zamijenili.

Amandman 86

Prijedlog direktive Prilog I

Direktiva 2009/33/EZ
Prilog - tabela 3

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Briše se.

Amandmani 75 i 85

Prijedlog direktive PRILOG I.

Direktiva 2009/33/EZ
Prilog – tablica 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Tablica 4.: Minimalni cilj za udio lakih vozila **u skladu s tablicom 2.** u ukupnoj javnoj nabavi lakih vozila na razini države članice*

Država članica	2025.	2030.
Luksemburg	35%	35%
Švedska	35%	35%

Danska	34%	34%
Finska	35%	35%
Njemačka	35%	35%
Francuska	34%	34%
Ujedinjena Kraljevina	35%	35%
Nizozemska	35%	35%
Austrija	35%	35%
Belgija	35%	35%
Italija	35%	35%
Irska	35%	35%
Španjolska	33%	33%
Cipar	29%	29%
Malta	35%	35%
Portugal	27%	27%
Grčka	23%	23%
Slovenija	20%	20%
Češka	27%	27%
Estonija	21%	21%
Slovačka	20%	20%
Litva	19%	19%
Poljska	20%	20%
Hrvatska	17%	17%
Mađarska	21%	21%
Latvija	20%	20%
Rumunjska	17%	17%
Bugarska	16%	16%

*Vozila bez emisija iz ispušne cijevi računaju se kao jedno vozilo koje doprinosi ispunjavanju obveze. Sva ostala vozila koja ispunjavaju zahtjeve iz tablice 2. ovog Priloga računaju se kao 0,5 vozila koje doprinosi ispunjavanju obveze.

Izmjena

Tablica 4: Minimalni cilj za udio lakih vozila u ukupnoj javnoj nabavi lakih vozila na razini države članice ^{1,2}

***Vozila kategorije M1, M2,
NI***

Vozila kategorije L

Država članica	2025.	2030.	2025.	2030.
<i>Institucije, agencije i tijela EU-a</i>	<i>[50%]</i>	<i>[50%]</i>	<i>[50%]</i>	<i>[50%]</i>
Luksemburg	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Švedska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Danska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Finska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Njemačka	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Francuska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Ujedinjena Kraljevina	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Nizozemska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Austrija	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Belgija	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Italija	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Irska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Španjolska	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Cipar	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Malta	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Portugal	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Grčka	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>
Slovenija	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>
Češka	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>	<i>50%</i>
Estonija	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>
Slovačka	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>
Litva	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>
Poljska	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>	<i>35%</i>
Hrvatska	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Mađarska	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Latvija	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Rumunjska	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Bugarska	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>

² *Vozila bez emisija iz ispušne cijevi računaju se kao jedno vozilo koje doprinosi ispunjavanju obveze. *Vozila s niskom razinom emisija i vozila na prirodni plin uz uvjet da se kao gorivom u potpunosti koriste biometanom, što bi trebalo dokazati ugovorom o nabavi

biometana ili drugom načinu pristupa biometanu, računaju se kao jedno vozilo koje doprinosi ispunjavanju obveze. Sva ostala čista vozila računaju se kao pola vozila koje doprinosi ispunjavanju obveze.

Amandman 79

Prijedlog direktive

PRILOG – I

Direktiva 2009/33/EC

Prilog Tabela 5

Tekst koji je predložila Komisija

Tablica 5.: Minimalni cilj za udio teških vozila u skladu s **tablicom 3.** u ukupnoj javnoj nabavi teških vozila na razini države članice*

Država članica	Kamioni		Autobusi	
	2025.	2030.	2025.	2030.
Luxembourg	10%	15%	50%	75%
Švedska	10%	15%	50%	75%
Danska	10%	15%	50%	75%
Finska	9%	15%	46%	69%
Njemačka	10%	15%	50%	75%
Francuska	10%	15%	48%	71%
Ujedinjena Kraljevina	10%	15%	50%	75%
Nizozemska	10%	15%	50%	75%
Austrija	10%	15%	50%	75%
Belgija	10%	15%	50%	75%
Italija	10%	15%	50%	75%
Irska	10%	15%	50%	75%
Španjolska	10%	14%	50%	75%
Cipar	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%

Portugal	8%	12%	40%	61%
Grčka	8%	10%	38%	57%
Slovenija	7%	9%	33%	50%
Češka	9%	11%	46%	70%
Estonija	7%	9%	36%	53%
Slovačka	8%	9%	39%	58%
Litva	9%	8%	47%	70%
Poljska	7%	9%	37%	56%
Hrvatska	6%	7%	32%	48%
Mađarska	8%	9%	42%	63%
Latvija	8%	9%	40%	60%
Rumunjska	6%	7%	29%	43%
Bugarska	8%	7%	39%	58%

* Vozila bez emisija iz ispušne cijevi ili vozila na prirodni plin uz uvjet da se kao gorivom u potpunosti koriste biometanom, što bi trebalo dokazati ugovorom o nabavi biometana ili drugom načinu pristupa biometanu, računaju se kao jedno vozilo koje doprinosi ispunjavanju obveze. ***Taj se način računanja ne primjenjuje u slučaju država članica u kojima minimalna obveza nabave premašuje 50 % ukupne količine javne nabave, pri čemu je granična vrijednost 50 %. Sva ostala vozila koja ispunjavaju zahtjeve iz tablice 2. ovog Priloga računaju se kao 0,5 vozila koje doprinosi ispunjavanju obveze.***

Izmjena

Tablica 5.: Minimalni cilj za udio teških vozila u skladu s **člankom 4. stavkom 4.** u ukupnoj javnoj nabavi teških vozila na razini države članice*

Država članica	Kamioni		Autobusi	
	2025. ¹	2030. ²	2025. ¹	2030. ²
<i>Institucije, agencije i tijela EU-a</i>	<i>[10%]</i>	<i>[15%]</i>	<i>[50%]</i>	<i>[75%]</i>
Luxembourg	10%	15%	50%	75%
Švedska	10%	15%	50%	75%
Danska	10%	15%	50%	75%
Finska	9%	15%	46%	69%
Njemačka	10%	15%	50%	75%
Francuska	10%	15%	48%	71%
Ujedinjena Kraljevina	10%	15%	50%	75%

Nizozemska	10%	15%	50%	75%
Austrija	10%	15%	50%	75%
Belgija	10%	15%	50%	75%
Italija	10%	15%	50%	75%
Irska	10%	15%	50%	75%
Španjolska	10%	14%	50%	75%
Cipar	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Grčka	8%	10%	38%	57%
Slovenija	7%	9%	33%	50%
Češka	9%	11%	46%	70%
Estonija	7%	9%	36%	53%
Slovačka	8%	9%	39%	58%
Litva	9%	8%	47%	70%
Poljska	7%	9%	37%	56%
Hrvatska	6%	7%	32%	48%
Mađarska	8%	9%	42%	63%
Latvija	8%	9%	40%	60%
Rumunjska	6%	7%	29%	43%
Bugarska	8%	7%	39%	58%

¹ Barem 66 % ciljeva javne nabave za teška vozila ispunjava se vozilima bez emisija ili vozilima na prirodni plin uz uvjet da se kao gorivom u potpunosti koriste biometanom, što se dokazuje ugovorom o nabavi biometana ili drugom načinu pristupa biometanu. **Brojanje udjela vozila koja rade na biometan za podcilj prestat će kada se postigne 30 % podcilja.**

² Barem 75 % ciljeva javne nabave za teška vozila ispunjava se vozilima bez emisija ili vozilima na prirodni plin uz uvjet da se kao gorivom u potpunosti koriste biometanom, što se dokazuje ugovorom o nabavi biometana ili drugom načinu pristupa biometanu. **Brojanje udjela vozila koja rade na biometan za podcilj prestat će kada se postigne 30 % podcilja.**