



---

*Odbor za promet i turizam*

---

**2017/0293(COD)**

18.9.2018

## **MIŠLJENJE**

Odbora za promet i turizam

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (preinaka) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Izvjestiteljica za mišljenje: Karima Delli

PA\_Legam

## AMANDMANI

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

### Amandman 1

#### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

3. U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije<sup>16</sup> postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema njihovu potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje štete našem zdravlju. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio.

*Izmjena*

3. U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije<sup>16</sup> postavlja se jasan cilj: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990. i u stalnom padu prema njihovu potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje štete našem zdravlju. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio, ***imajući na umu i politike potpore automobilske industriji. Kako bi Unija ispunila obveze koje je preuzela na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCC), koja je održana u Parizu 2015., potrebno je ubrzati dekarbonizaciju prometnog sektora te do sredine stoljeća ostvariti znatan napredak ka potpunom uklanjanju emisija stakleničkih plinova iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila. Ambicije bi trebale biti realne kako bi se automobilske industriji omogućilo da se prilagodi i kako se ne bi povećali troškovi za proizvođače automobila, što bi bilo odvrćajuće za proizvodnju i kupnju novih osobnih automobila u Uniji te bi utjecalo, među ostalim, na zaposlenost. Slično tomu, ako se predlože odviše***

***ambiciozne ciljne vrijednosti, a ne dođe do dovoljnog smanjenja emisija u prometu, to bi moglo prouzročiti rizik od neostvarivanja ciljnih vrijednosti za smanjenje stakleničkih plinova utvrđenih u Pariškom sporazumu.***

---

<sup>16</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” (COM(2016) 501 final).

---

<sup>16</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” (COM(2016) 501 final).

## **Amandman 2**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

4. U komunikacijama Komisije „Europa u pokretu”<sup>17</sup> i „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija: Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike”<sup>18</sup> ističe se da su standardi za emisije CO<sub>2</sub> za osobne automobile i laka gospodarska vozila snažan pokretač inovacija i učinkovitosti te će pridonijeti jačanju konkurentnosti automobilske industrije i pripremiti teren za vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način.

*Izmjena*

4. U komunikacijama Komisije „Europa u pokretu”<sup>17</sup> i „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija: Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike”<sup>18</sup> ističe se da su standardi za emisije CO<sub>2</sub> za osobne automobile i laka gospodarska vozila snažan pokretač inovacija i učinkovitosti te će pridonijeti jačanju konkurentnosti automobilske industrije i pripremiti teren za vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način.  
***Međutim, tržišni udio čistih vozila i dalje je malen, a velika većina automobila u Uniji i dalje ima benzinske ili dizelske motore. Stoga će za osiguravanje održivih i pristupačnih rješenja za potrošače u Uniji biti potreban sveobuhvatan pristup koji uključuje potporu za uporabu čistih vozila u privatnom i javnom sektoru, kao i ubrzavanje uspostave alternativne infrastrukture.***

---

<sup>17</sup> Komunikacija Komisije Europskom

---

<sup>17</sup> Komunikacija Komisije Europskom

parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „EUROPA U POKRETU: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve” (COM(2017) 283 final).

<sup>18</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija [...]

parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „EUROPA U POKRETU: Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve” (COM(2017) 283 final).

<sup>18</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija [...]

### **Amandman 3**

#### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 4.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***4.a Strukturalna tranzicija prema alternativnim pogonskim sklopovima bit će povezana sa strukturnim promjenama u vrijednosnim lancima automobilske industrije. To dovodi do pitanja poput onih o tome gdje se proizvode i nabavljaju komponente te kako dobavljači iz Unije mogu ostati konkurentni. Inicijative Komisije, poput Saveza Unije za baterije, u tom su kontekstu dobrodošle, ali će biti potrebno da Komisija pritom kontinuirano prati razvoj događaja.***

### **Amandman 4**

#### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 7.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***7.a Uzimajući u obzir nesigurnosti koje čine dio budućeg tehnološkog i društvenog razvoja u tom sektoru, ne treba prerano i radikalno odabrati jednu ili više tehničkih opcija, koje bi se u budućnosti mogle pokazati manje prikladnima na globalnoj razini, nego treba istražiti potencijal i moguće***

*sinergije različitih postojećih tehnologija. U tom pogledu treba podsjetiti na temeljno načelo tehnološke neutralnosti, na koje se Unija obvezala i kojeg se mora pridržavati.*

## Amandman 5

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

*Tekst koji je predložila Komisija*

10. Stoga je primjereno nastojati ostvariti ciljeve tih uredbi utvrđivanjem novih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za cijeli vozni park EU-a u pogledu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila za razdoblje do 2030. Prilikom utvrđivanja razina smanjenja u obzir su uzeti njihova učinkovitost u pogledu postizanja isplativog doprinosa smanjenju emisija iz sektora koji su obuhvaćeni Uredbom o raspodjeli tereta [.../...] do 2030., troškovi i uštede koji iz toga proizlaze za društvo, proizvođače i korisnike vozila te izravni i neizravni utjecaj tih razina na zapošljavanje, konkurentnost i inovacije kao i ostvarene popratne koristi u pogledu energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka.

*Izmjena*

10. Stoga je primjereno nastojati ostvariti ciljeve tih uredbi utvrđivanjem novih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za cijeli vozni park EU-a u pogledu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila za razdoblje do 2030. Prilikom utvrđivanja razina smanjenja u obzir su uzeti njihova učinkovitost u pogledu postizanja isplativog doprinosa smanjenju emisija iz sektora koji su obuhvaćeni Uredbom o raspodjeli tereta [.../...] do 2030., troškovi i uštede koji iz toga proizlaze za društvo, proizvođače i korisnike vozila te izravni i neizravni utjecaj tih razina na zapošljavanje, konkurentnost i inovacije kao i ostvarene popratne koristi u pogledu energetske sigurnosti i smanjenog onečišćenja zraka. ***Uporaba obnovljivih defosiliziranih goriva (s naglaskom na sintetička goriva u skladu s definicijom (definicijama) iz članka 2. Direktive o energiji iz obnovljivih izvora (RED II) s naprednim obnovljivim gorivima (Prilog IX. direktivi RED II) u skladu s kriterijima o održivosti) može osigurati znatno smanjenje emisija CO<sub>2</sub> od naftnog izvora do automobilske upravljača u novom i postojećem voznom parku. Kako bi se potaknuo razvoj tehnologija i povećao udio takvih goriva na tržištu, za ciljne vrijednosti specifičnih emisija proizvođača, u slučaju dobrovoljnog obvezivanja proizvođača potrebno je uzeti u obzir uporabu obnovljivih***

*defosiliziranih goriva.*

## **Amandman 6**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**10.a** *Revizijom Uredbe (EZ) br. 715/2007 želi se znatno smanjiti upotreba energije na bazi ugljika za pogon lakih osobnih vozila i lakih gospodarskih vozila. Ta revizija ima tri cilja: zaštitu okoliša s pomoću borbe protiv klimatskih promjena i smanjivanja emisija štetnih za ljudsko zdravlje, ostvarivanje održivosti s pomoću smanjenja upotrebe fosilnih goriva, te gospodarski cilj poboljšanja konkurentnosti Unijine automobilske industrije bez stvaranja nepovratnih industrijskih poremećaja u sektoru.*

## **Amandman 7**

### **Prijedlog uredbe**

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**11.a** *Iako bi se, u odnosu na novi Europski ciklus vožnje (NEDC), uvođenjem novog Globalno usklađenog ispitnog postupka za laka vozila (ispitni postupak WLTP) trebalo omogućiti smanjenje razlike između prijavljenih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i stvarnih emisija vozila, ta će razlika ipak i dalje postojati. Stoga je važno nastaviti ulagati napore u razvijanje i uvođenje ispitivanja u laboratoriju i izvan njega koji će što više odražavati stvarno stanje na način da se mjeri stvarna potrošnja energije i emisije u stvarnim uvjetima vožnje. U tu bi svrhu Komisija trebala uvrstiti ta ispitivanja u regulatorni okvir čim budu razvijena.*

## Amandman 8

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.

*Tekst koji je predložila Komisija*

12. *Važno je da se kod utvrđivanja zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> proizvođačima vozila i dalje jamči predvidivost i sigurnost planiranja u cijeloj Uniji za čitave njihove nove vozne parkove osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila na teritoriju Unije .*

*Izmjena*

12. *Utvrđeno je da se odstupanje između prijavljenih stopa emisija CO<sub>2</sub> i onih koje stvarno nastaju tijekom vožnje znatno povećalo od stupanja na snagu prvog zakonodavstva Unije o standardima za CO<sub>2</sub> za laka vozila, te će ispitni postupak WLTP, premda bi trebao točnije odražavati stvarne uvjete tijekom vožnje od NEDC-a, i dalje biti ograničen na laboratorijska ispitivanja, što znači da bi odstupanja nakon nekoliko godina mogla opet narasti, ali i da će i dalje biti moguće nezakonito i neprimijećeno koristiti poremećajne uređaje.*

## Amandman 9

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

12.a *Nužno je da se revizijom kojom se mijenja Uredba (EZ) br. 715/2007 o utvrđivanju zahtjeva u pogledu smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> osigura kontinuitet i očuva određena stabilnost i predvidljivost za različite dionike u tom sektoru Unije, osobito za proizvođače vozila, za sve njihove vozne parkove novih automobila i novih lakih gospodarskih vozila na području Unije. Stoga treba nastaviti ulagati napore u poboljšanje dijelova prve inačice Uredbe, prilagodavajući ih potrebama zaštite okoliša i novim tehnološkim kapacitetima sektora, ali bez narušavanja ravnoteže glavnih industrijskih grana Unije, već, naprotiv, potičući konkurentnost i*



## Amandman 10

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

*Tekst koji je predložila Komisija*

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

*Izmjena*

13. *Stoga je ključno nastaviti s radom na utvrđivanju još pouzdanijeg i realističnijeg ispitivanja za CO<sub>2</sub>, a posebno je važno izraditi metodologiju ispitivanja za mjerenje emisija u stvarnim uvjetima vožnje; u tu bi svrhu Zajednički istraživački centar trebao proučiti i usporediti različite metodologije ispitivanja, što bi također obuhvaćalo moguće razlike u vezi s fizičkim uvjetima i ponašanjem pri vožnji. Isto je tako važno redovito preispitivati postupke ispitivanja.*

## Amandman 11

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

13.a *Cestovni promet trebao bi biti u potpunosti dekarboniziran kako bi Unija mogla ostvariti svoje klimatske ciljeve za 2050. Stoga bi se novi automobili i laka gospodarska vozila s emisijama CO<sub>2</sub> trebali postupno ukinuti najkasnije do 2040. Komisija bi trebala proučiti kako obuhvatiti vozila koja su već u prometu, uz pomoć instrumenata za nadzor tržišta, ali i poticaja za naknadno opremanje vozila u slučajevima kad je to učinkovito i isplativo. U tu bi svrhu daljnje istraživačke studije mogle biti od pomoći u izradi okvira Unije za tehnologije za naknadnu ugradnju. I obnovljiva energija ima ključnu ulogu u smanjenju emisija*

*Izmjena*

*stakleničkih plinova iz prometnog sektora u Uniji i stoga je ključno uzeti u obzir sve oblike energije iz obnovljivih izvora i goriva s manje emisija ugljika te stvoriti poticaje za učinkovit doprinos dekarbonizaciji prometnog sektora u Uniji i naknadnu ugradnju za vozila koja su već u prometu. Ovom Uredbom nije obuhvaćen sadržaj obnovljive energije u tekućim i/ili plinovitim gorivima namijenjenima za uporabu u cestovnom prometu jer se u fazi mjerenja ne radi razlika između CO<sub>2</sub> koji potječe od nositelja energije nastale iz obnovljivih ili iz neobnovljivih izvora. Potrebno je razviti metodologiju kojom se omogućuje uzimanje u obzir sadržaja obnovljive energije u tekućim i/ili plinovitim gorivima namijenjenima za uporabu u cestovnom prometu pri određivanju specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila.*

## Amandman 12

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

*Tekst koji je predložila Komisija*

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

*Izmjena*

14. Iako je Unija među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i u tom sektoru ima vodeću ulogu kad je riječ o tehnologiji, konkurencija je sve veća i svjetski se automobilski sektor brzo mijenja uslijed novih inovacija u elektrificirane pogonske sklopove i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti. ***Ako industrija u Uniji kasno počne s potrebnom energetsom tranzicijom u prometnom sektoru, izgubit će svoju vodeću ulogu.*** Kako bi zadržala konkurentnost na svjetskoj razini i pristup tržištima, Unija treba regulatorni okvir, uključujući poseban poticaj u pogledu vozila s nultim i niskim emisijama, kojim se stvara veliko domaće tržište i podupiru

tehnološki razvoj i inovacije.

## Amandman 13

### Prijedlog uredbe

#### Uvodna izjava 14.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

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

## Amandman 14

### Prijedlog uredbe

#### Uvodna izjava 14.b (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***14.b Iznimno je važno uzeti u obzir socijalne i okolišne učinke tranzicije te se proaktivno suočiti s neizbježnim gubicima radnih mjesta uzrokovanim dubinskom industrijskom tranzicijom; u tom bi kontekstu razmjешtanje radnika, njihova prekvalifikacija i unapređenje vještina, obrazovanje i inicijative u vezi s traženjem posla u dijalogu sa socijalnim partnerima trebali biti ključni prioritet kako bi se***

*preduhitriilo nastajanje socijalne štete.*

## Amandman 15

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

*Tekst koji je predložila Komisija*

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

*Izmjena*

15. Trebalo bi uvesti namjenski poticajni mehanizam kako bi se olakšao neometan ***i pravodoban*** prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Taj mehanizam olakšica trebalo bi osmisliti tako da se njime promiče veći udio vozila s nultim i niskim emisijama na tržištu Unije. ***Taj bi mehanizam trebao biti neutralan u odnosu na sve tehnologije ili inovativna goriva.***

## Amandman 16

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***17.a Brza i odgovarajuća uspostava infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima od temeljne je važnosti za razvoj tržišta vozila s nultim i niskim emisijama, osobito kako bi se zadobilo povjerenje potrošača; ključno je da se ulaganja u uspostavu te infrastrukture nastave i povećaju zahvaljujući različitim instrumentima potpore i u Uniji i u državama članicama kako bi se doprinijelo postizanju sveobuhvatnog poticajnog okruženja, uključujući pouzdane sustave označivanja automobila, snažnu provedbu standarda kvalitete zraka i ublažavanja klimatskih promjena te snažne programe potpore za radnike u automobilskoj industriji. Pitanje opskrbe neodvojivo je povezano s dometom vozila – što je on veći, to se***

*potrebe za čestom opskrbom smanjuju – te bi Komisija stoga trebala uzeti u obzir tehnološki razvoj, osobito u pogledu autonomije baterija, koji će utjecati na uspostavu infrastrukture.*

## Amandman 17

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***17.b Bolje osmišljenim označivanjem automobila kojim se potrošačima pružaju usporedive, pouzdane i korisnicima prilagođene informacije o prednostima vozila s niskim emisijama, uključujući podatke o onečišćivačima zraka i operativnim troškovima, uz emisije CO<sub>2</sub> i potrošnju goriva, moglo bi se doprinijeti uporabi najučinkovitijih automobila s obzirom na potrošnju goriva i ekološku prihvatljivost u cijeloj Uniji. Komisija bi stoga najkasnije do 31. prosinca 2019. trebala preispitati Direktivu 1999/94/EZ i podnijeti odgovarajući zakonodavni prijedlog.***

## Amandman 18

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

19. Da bi se na tržištu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila očuvala raznovrsnost i sposobnost toga tržišta da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> trebalo bi definirati u skladu s korisnosti vozila na linearnoj osnovi. Smatra se da je zadržavanje mase kao parametra korisnosti u skladu s postojećim sustavom. Kako bi bolje odražavao masu vozila koja se upotrebljavaju na cesti, parametar bi se

19. Da bi se na tržištu osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila očuvala raznovrsnost i sposobnost toga tržišta da udovolji različitim potrebama potrošača, ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> trebalo bi definirati u skladu s korisnosti vozila na linearnoj osnovi. Smatra se da je zadržavanje mase kao parametra korisnosti u skladu s postojećim sustavom. Kako bi bolje odražavao masu vozila koja se upotrebljavaju na cesti, parametar bi se

trebao promijeniti s mase u voznom stanju u ispitnu masu vozila kako je određeno u Uredbi (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017., s učinkom od **2025**.

trebao promijeniti s mase u voznom stanju u ispitnu masu vozila kako je određeno u Uredbi (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017., s učinkom od **2030**.

## **Amandman 19**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 20.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

20. Trebalo bi izbjeći mijenjanje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a zbog promjena prosječne mase voznog parka. Promjene prosječne mase trebale bi bez odgode biti odražene u izračunima ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te bi se stoga prosječna vrijednost mase koja se u tu svrhu upotrebljava trebala svake dvije godine prilagoditi, s učinkom od **2025**.

*Izmjena*

20. Trebalo bi izbjeći mijenjanje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a zbog promjena prosječne mase voznog parka. Promjene prosječne mase trebale bi bez odgode biti odražene u izračunima ciljnih vrijednosti specifičnih emisija te bi se stoga prosječna vrijednost mase koja se u tu svrhu upotrebljava trebala svake dvije godine prilagoditi, s učinkom od **2030**.

## **Amandman 20**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

21. Kako bi se teret u pogledu smanjenja emisija raspodijelio na konkurentno neutralan i pravedan način koji odražava raznolikost tržišta osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila te s obzirom na to da će 2021. doći do promjene u pogledu ciljnih vrijednosti specifičnih emisija na temelju WLTP-a, primjereno je odrediti nagib krivulje graničnih vrijednosti na temelju specifičnih emisija svih vozila koja su te godine prvi put registrirana te uzeti u obzir promjenu ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a između sljedećih godina: 2021., **2025**. i 2030. U pogledu lakih gospodarskih vozila, na proizvođače lakših kombija, proizašlih iz automobila, trebao bi se primijeniti isti pristup kao za proizvođače automobila, a

*Izmjena*

21. Kako bi se teret u pogledu smanjenja emisija raspodijelio na konkurentno neutralan i pravedan način koji odražava raznolikost tržišta osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila te s obzirom na to da će 2021. doći do promjene u pogledu ciljnih vrijednosti specifičnih emisija na temelju WLTP-a, primjereno je odrediti nagib krivulje graničnih vrijednosti na temelju specifičnih emisija svih vozila koja su te godine prvi put registrirana te uzeti u obzir promjenu ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a između sljedećih godina: 2021. i 2030. U pogledu lakih gospodarskih vozila, na proizvođače lakših kombija, proizašlih iz automobila, trebao bi se primijeniti isti pristup kao za proizvođače automobila, a

za proizvođače vozila obuhvaćenih težim segmentima trebao bi se odrediti viši i fiksni nagib za cijelo ciljno razdoblje.

za proizvođače vozila obuhvaćenih težim segmentima trebao bi se odrediti viši i fiksni nagib za cijelo ciljno razdoblje.

## Amandman 21

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.

*Tekst koji je predložila Komisija*

22. Cilj je ove Uredbe **izraditi poticajne mjere** za ulaganja automobilske industrije u nove tehnologije. Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i pruža mehanizam kojim bi se trebao moći priznati tehnološki razvoj koji će se dostići u budućnosti. Iskustvo pokazuje da su eko-inovacije uspješno doprinijele troškovnoj učinkovitosti uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 te smanjenju stvarnih emisija CO<sub>2</sub>. Stoga treba zadržati taj način funkcioniranja te proširiti područje primjene kako bi se potaknula poboljšanja u pogledu učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

*Izmjena*

22. Cilj je ove Uredbe **omogućiti smanjenje stvarnih emisija uz pomoć izrade poticajnih mjera** za ulaganja automobilske industrije u nove tehnologije **i smanjenje stvarnih emisija, uz zadržavanje tehnološke neutralnosti**. Ovom se Uredbom aktivno promiču eko-inovacije i pruža mehanizam kojim bi se trebao moći priznati tehnološki razvoj koji će se dostići u budućnosti. Iskustvo pokazuje da su eko-inovacije uspješno doprinijele troškovnoj učinkovitosti uredaba (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 te smanjenju stvarnih emisija CO<sub>2</sub>. Stoga treba zadržati taj način funkcioniranja te proširiti područje primjene kako bi se potaknula poboljšanja u pogledu učinkovitosti klimatizacijskih sustava **i smanjenja emisija CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, uz razmatranje naknadnog opremanja motora, te uzeti u obzir materijal koji se koristi u proizvodnji, izradi i zadnjim fazama životnog ciklusa vozila.**

## Amandman 22

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**22.a Emisije CO<sub>2</sub> za nove automobile i nova laka gospodarska vozila registrirana u Uniji mjere se u skladu s Uredbom (EZ) 715/2007, bez ikakve razlike u**

*mjerenju između CO<sub>2</sub> koji potječe od nositelja energije nastale iz obnovljivih ili iz neobnovljivih izvora. Trebalo bi razviti metodologiju koja uzima u obzir sadržaj obnovljive energije u tekućim i/ili plinovitim gorivima namijenjenima za uporabu u cestovnom prometu u određivanju specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za automobile i nova laka gospodarska vozila.*

## **Amandman 23**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 22.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*22.b Upotreba određenih alternativnih goriva može ponuditi značajna smanjenja CO<sub>2</sub> u cijelom ciklusu, od naftnog izvora do automobilskog upravljača, međutim, pouzdana metodologija kojom bi se to uzimalo u obzir još nije dostupna; stoga se preporučuje da Komisija podupire istraživanja u tom smjeru kako bi se navedeno što prije uključilo u regulatorni okvir.*

## **Amandman 24**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 22.c (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*22.c S obzirom na to da je cilj ove Uredbe smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u stvarnom svijetu, Komisija bi također trebala uzeti u obzir i razmotriti tehnologije izvan ciklusa koje nisu obuhvaćene standardiziranim ispitnim ciklusom i ne potpadaju pod područje mehanizma eko-inovacija ako mjerljivo, dokazivo i provjerljivo pokazuju smanjenje emisija CO<sub>2</sub>.*



## Amandman 25

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.d (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**22.d** *S obzirom na nesigurnost u pogledu uvođenja na tržište vozila na alternativni pogon, uspostave odgovarajuće infrastrukture i promjena u potražnji potrošača, potrebno je na transparentan način izmijeniti razinu ambicioznosti. Prijedlogom Komisije o infrastrukturi za alternativna goriva pružaju se smjernice za potrebe u pogledu infrastrukture za alternativna goriva.*

## Amandman 26

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.e (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**22.e** *Posebno bi trebalo promicati razvoj inovativnih pogonskih tehnologija budući da one rezultiraju značajno manjim emisijama nego što je to slučaj kod tradicionalnih osobnih automobila. Na taj se način dugoročno promiče konkurentnost industrije Unije te se otvara veći broj visokokvalitetnih radnih mjesta.*

## Amandman 27

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 23.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

23. Međutim, trebalo bi osigurati ravnotežu između poticaja eko-inovacijama i onim tehnologijama za koje je učinak

23. Međutim, trebalo bi osigurati ravnotežu između poticaja eko-inovacijama i onim tehnologijama za koje je učinak

smanjenja emisija dokazan službenim ispitnim postupkom. Shodno tomu, primjereno je zadržati ograničenje za uštede zbog eko-inovacija koje proizvođač može uzeti u obzir u svrhu ispunjenja cilja. Komisija bi trebala **imati mogućnost preispitivanja tog ograničenja**, posebno kako bi se uzeli u obzir učinci promjene u službenom ispitnom postupku. Primjereno je i pojasniti kako bi se uštede trebale računati u svrhu ispunjenja cilja.

## Amandman 28

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 28.

*Tekst koji je predložila Komisija*

28. Postupak za odobravanje izuzeća od ciljne vrijednosti za vozni park od 95 g CO<sub>2</sub>/km specijaliziranim proizvođačima osigurava da smanjenje emisija koje moraju postići specijalizirani proizvođači odgovara smanjenju emisija velikih proizvođača u pogledu tog cilja. **Međutim, iz iskustva je vidljivo da specijalizirani proizvođači imaju isti potencijal kao veliki proizvođači da postignu ciljne vrijednosti u pogledu CO<sub>2</sub>, a kad je riječ o ciljnim vrijednostima određenima za razdoblje od 2025., ne smatra se primjerenim razlikovati te dvije kategorije proizvođača.**

## Amandman 29

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 29.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

smanjenja emisija dokazan službenim ispitnim postupkom. Shodno tomu, primjereno je zadržati ograničenje za uštede zbog eko-inovacija koje proizvođač može uzeti u obzir u svrhu ispunjenja cilja. Komisija bi trebala **preispitati to ograničenje**, posebno kako bi se uzeli u obzir učinci promjene u službenom ispitnom postupku. Primjereno je i pojasniti kako bi se uštede trebale računati u svrhu ispunjenja cilja.

*Izmjena*

28. Postupak za odobravanje izuzeća od ciljne vrijednosti za vozni park od 95 g CO<sub>2</sub>/km specijaliziranim proizvođačima osigurava da smanjenje emisija koje moraju postići specijalizirani proizvođači odgovara smanjenju emisija velikih proizvođača u pogledu tog cilja.

**29.a Alternativni pogonski sklopovi, u koje spadaju hibridni pogonski sklopovi, jesu oni pogonski sklopovi koji za potrebe mehaničkog pogona povlače energiju iz pogonskog goriva i/ili akumulatora ili druge naprave za pohranu električne ili**

*mehaničke energije. Njihovom upotrebom u lakim gospodarskim vozilima može doći do povećanja mase vozila, ali se njome smanjuje onečišćenje. Ta dodatna masa ne bi se smjela uračunavati kao dio stvarne nosivosti vozila jer bi time sektor cestovnog prometa bio doveden u nepovoljniji položaj u ekonomskom smislu. Međutim, dodatna masa ne bi smjela dovesti ni do povećanja nosivosti vozila. Komisija bi stoga trebala analizirati u kojoj bi mjeri nova laka gospodarska vozila na alternativna goriva (čiji su pogonski sklopovi teži od pogonskih sklopova vozila na konvencionalna goriva) mogla imati koristi od odobrenja dodatne težine, a da se pritom ne ugroze globalni ciljevi smanjenja emisija CO<sub>2</sub> koji se žele postići ovom Uredbom.*

## **Amandman 30**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 30.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*30.a Da bi se osigurala reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i učinkovitosti goriva dovršenih vozila, Komisija bi trebala predložiti poseban postupak i razmotriti reviziju zakonodavstva o homologaciji te uspostavu europske agencije za tržišni nadzor cestovnog prometa, koja bi bila zadužena za aktivnosti nadzora tržišta, posebice u pogledu emisija CO<sub>2</sub>, te bi imala ovlasti da organizira programe opoziva na razini Europe i da prema potrebi povuče homologaciju; povrh toga, ta agencija bi trebala pokrenuti ispitivanje ili inspekciju u slučaju da zaprimljeni rezultati ispitivanja koje je provela treća strana ukazuju na nešto sumnjivo u pogledu emisija.*

## Amandman 31

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 38.

*Tekst koji je predložila Komisija*

38. Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom *općeg proračuna Unije*.

*Izmjena*

38. Poštuju li proizvođači ciljne vrijednosti predviđene ovom Uredbom trebalo bi se ocjenjivati na razini Unije. Proizvođači čije prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> prelaze vrijednosti dozvoljene ovom Uredbom trebali bi plaćati premiju za prekomjerne emisije za svaku kalendarsku godinu. Iznose premija za prekomjerne emisije trebalo bi smatrati prihodom *prvenstveno namijenjenim sektoru cestovnog prijevoza u Uniji, kako bi se omogućio pravedan prijelaz na mobilnost s niskom razinom emisija ugljika, te kako bi se doprinijelo istraživanju i razvoju u automobilskoj industriji, u području tehnologija kao što su novi pogonski sklopovi, goriva, ispitivanja i sigurnost na cestama. Koristiti bi ih trebalo i u cilju proaktivnog odgovora na neizbježne društvene učinke prelaska na niskougljični automobilski sektor, koji će biti posebno izraženi u određenim najviše izloženim regijama. Stoga je iznimno važno da trenutačne mjere za olakšavanje prijelaza na niskougljično gospodarstvo ujedno budu popraćene ciljanim programima za preraspodjelu, prekvalifikaciju i usavršavanje vještina radnika, kao i inicijativama za obrazovanje i traženje posla u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima.*

## Amandman 32

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 41.

41. Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> u stvarnosti uvelike ovisi o reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)<sup>23</sup> i preporukom Europskog parlamenta, nakon njegove istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru<sup>24</sup>, trebalo bi uspostaviti mehanizam za procjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva vozila utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka i, prema potrebi, razvije postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za provedbu tih procjena.

41. Učinkovitost ciljnih vrijednosti iz ove Uredbe u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> u stvarnosti uvelike ovisi o reprezentativnosti službenog ispitnog postupka. U skladu s mišljenjem Mehanizma za znanstveno savjetovanje (SAM)<sup>23</sup> i preporukom Europskog parlamenta, nakon njegove istrage o mjerenju emisija u automobilskom sektoru<sup>24</sup>, trebalo bi uspostaviti mehanizam za procjenu stvarne reprezentativnosti vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva vozila utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. ***Najpouzdaniji je način jamčenja stvarne reprezentativnosti homologacije tipa uvođenje postupka ispitivanja stvarnih emisija CO<sub>2</sub>, te bi stoga Zajednički istraživački centar trebao dobiti mandat da započne s radom na njegovoj izvedivosti, čime bi se osiguralo što skorije uključivanje takvog ispitivanja u regulatorni okvir. Stvarne emisije vozila tijekom vožnje trebale bi biti unutar graničnih vrijednosti koje se ne smiju prekoračiti, najviše 15 % iznad homologacijske vrijednosti izmjerene od 2021. na temelju postupka ispitivanja WLTP, a koje će se 2021. utvrditi za svakog proizvođača kao njihov cilj u pogledu emisija za 2025. i 2030.*** Komisija bi trebala imati ovlasti da osigura javnu dostupnost tih podataka ***te onih iz mjerača potrošnje goriva, i da isto tako***, prema potrebi, razvije postupke za utvrđivanje i prikupljanje podataka potrebnih za provedbu tih procjena.

---

<sup>23</sup> Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

<sup>24</sup> Preporuka Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom

---

<sup>23</sup> Skupina znanstvenih savjetnika na visokoj razini, Znanstveno mišljenje 1/2016 „Premošćivanje jaza između stvarnih emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila i laboratorijskih ispitivanja”.

<sup>24</sup> Preporuka Europskog parlamenta Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage o mjerenju emisija u automobilskom

### Amandman 33

#### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 41.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**41.a** *Iako je svrha ove Uredbe smanjiti emisije CO<sub>2</sub> iz lakih vozila, ne bi se smjela izgubiti iz vida ukupna bilanca ugljika u ciklusu „izgradnja – uporaba – rastavljanje” predmetnih vozila te u ciklusu „ekstrakcija/proizvodnja – prijevoz – potrošnja” upotrijebljenog goriva (od naftnog izvora do automobilskeg upravljača). Stoga bi Komisija trebala razviti usklađenu metodologiju za podnošenje izvješća o bilanci ugljika u životnom ciklusu tih vozila i potrošenoj energiji kako bi se stekla opća slika njihova utjecaja na okoliš i tako zajamčila dosljednost sredstava koja se koriste za ostvarivanje klimatskih ciljeva Unije.*

### Amandman 34

#### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 42.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

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

42. Predviđeno je da se 2024. preispita napredak ostvaren u skladu s [Uredbom o raspodjeli tereta i Direktivom o sustavu za trgovanje emisijama]. **Novi postupak ispitivanja emisija trebao bi 2023. biti na snazi već dvije godine za sva laka vozila.** Stoga je moguće te prikladno procijeniti učinkovitost ove Uredbe te iste godine i potvrditi ciljne vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za cijeli vozni park za 2030. uz referentne vrijednosti za vozila s nultim ili niskim emisijama kako bi se omogućila usklađena

i dosljedna procjena mjera provedenih u skladu sa svim tim instrumentima, te što je prije moguće obuhvatiti i emisije nastale procesima istraživanja i proizvodnje nafte i plina (*upstream*) i emisije ugrađene u proizvode. ***Pri izračunu utjecaja svakog vozila na okoliš trebalo bi uzeti u obzir vrstu tereta koja dolazi s iznosom emisija te bi Komisija trebala razmotriti razvijanje usklađene metodologije tipa „x g CO<sub>2</sub>/km po putniku/toni robe” kako bi se smanjilo prometovanje praznih lakih vozila, bez obzira na to prevoze li robu ili putnike.***

## Amandman 35

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila radi osiguravanja ***pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.***

*Izmjena*

1. Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi u pogledu vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila radi osiguravanja ***ostvarivanja obveza i ciljeva Unije povezanih s klimom.***

## Amandman 36

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

3. Uz ovu će se Uredbu ***do 31. prosinca 2024.*** donijeti dodatne mjere kojima se u okviru integriranog pristupa Unije iz Komunikacije Komisije Vijeću i Europskom parlamentu<sup>27</sup> iz 2007. želi ostvariti dodatno smanjenje od 10 g CO<sub>2</sub>/km.

*Izmjena*

3. Uz ovu će se Uredbu donijeti dodatne mjere kojima se u okviru integriranog pristupa Unije iz Komunikacije Komisije Vijeću i Europskom parlamentu<sup>27</sup> iz 2007. želi ostvariti dodatno smanjenje od 10 g CO<sub>2</sub>/km.

---

<sup>27</sup> Komunikacija Komisije Vijeću i Europskom parlamentu od 7. veljače 2007. „Rezultati revizije strategije Zajednice za

---

<sup>27</sup> Komunikacija Komisije Vijeću i Europskom parlamentu od 7. veljače 2007. „Rezultati revizije strategije Zajednice za

smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila” (COM(2007) 19 final).

smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila” (COM(2007) 19 final).

### Amandman 37

#### Prijedlog uredbe

##### Članak 1. – stavak 1. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) vozila kategorije N<sub>1</sub> kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i na vozila kategorije N<sub>1</sub> na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”).

*Izmjena*

(b) vozila kategorije N<sub>1</sub> kako su definirana u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, s referentnom masom koja ne prelazi 2 610 kg i na vozila kategorije N<sub>1</sub> na koja se homologacija proširuje u skladu s člankom 2. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 („laka gospodarska vozila”) koja se prvi put registriraju u Uniji i koja nisu prethodno bila registrirana izvan Unije („nova laka gospodarska vozila”). ***U skladu s ciljevima iz ove Uredbe Komisija je ovlaštena po potrebi ažurirati graničnu vrijednost referentne mase (2 610 kg) za laka gospodarska vozila koja upotrebljavaju alternativna goriva koja iziskuju dodatnu težinu zbog pogonskih sklopova i sustava pohrane energije (akumulatori) koji su teži nego u konvencionalnih vozila.***

### Amandman 38

#### Prijedlog uredbe

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(na) „naknadna ugradnja” znači djelomična izmjena motora vozila s pomoću tehnologija za smanjenje onečišćenja i/ili uštedu goriva. To obuhvaća tehnologije uštede goriva kao što je hibridizacija ili opsežnije izmjene električnih ili drugih tehnologija u kojima se upotrebljavaju alternativna goriva kako***



*je definirano u članku 2. prvom stavku točki (1.) Direktive 2014/94/EU.*

## **Amandman 39**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 4. – stavak 1. – uvodni dio**

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Proizvođač osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne prelaze sljedeće ciljne vrijednosti specifičnih emisija:

*Izmjena*

1. *U svrhu utvrđivanja sukladnosti proizvođača s njegovom ciljnom vrijednosti specifičnih emisija iz ovog članka, prosječna vrijednost specifičnih CO<sub>2</sub> emisija smanjuje se ako je proizvođač u godini registracije novih vozila na tržište goriva uveo obnovljiva defosilizirana goriva s učinkom smanjenja emisija CO<sub>2</sub>. Učinak smanjenja CO<sub>2</sub> potrebno je dokumentirati u skladu s definicijom iz odgovarajuće inačice mehanizma iz Direktive o obnovljivoj energiji (RED). Proizvođač izvješćuje tijelo koje je predložila Komisija o količini energije različitih dopunjenih defosiliziranih goriva (Fuel<sub>i</sub><sup>1a</sup>) koja su stavljena na tržište u određenoj godini rada. Defosilizirano gorivo ne smije se uzimati u obzir za ciljnu vrijednost emisija CO<sub>2</sub> u drugim uredbama (RED II ili ETS) kako bi se izbjeglo dvostruko obračunavanje.* Proizvođač osigurava da njegove prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> ne prelaze sljedeće ciljne vrijednosti specifičnih emisija:

---

*<sup>1a</sup> Vrijednosti o kojima je potrebno izvijestiti: Fuel<sub>i</sub> = količina energije obnovljivog defosiliziranog goriva stavljenog na tržište (MJ)*

## **Amandman 40**

### **Prijedlog uredbe**

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) za svaku kalendarsku godinu od 2021. do **2024.** ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s točkama 3. i 4. dijela A ili B Priloga I., prema potrebi, ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće prema članku 10., u skladu s tim izuzećem i točkom 5. dijela A ili B Priloga I.;

*Izmjena*

(b) za svaku kalendarsku godinu od 2021. do **2029.** ciljnu vrijednost specifičnih emisija utvrđenu u skladu s točkama 3. i 4. dijela A ili B Priloga I., prema potrebi, ili, kad je proizvođaču odobreno izuzeće prema članku 10., u skladu s tim izuzećem i točkom 5. dijela A ili B Priloga I.;

**Amandman 41**

**Prijedlog uredbe**

**Članak 4. – stavak 1. – točka c**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(c) za svaku kalendarsku godinu počevši od **2025.** ciljne vrijednosti specifičnih emisija utvrđene u skladu s točkom 6.3. dijela A ili B Priloga I.

*Izmjena*

(c) za svaku kalendarsku godinu počevši od **2030.** ciljne vrijednosti specifičnih emisija utvrđene u skladu s točkom 6.3. dijela A ili B Priloga I.

**Amandman 42**

**Prijedlog uredbe**

**Članak 6. – stavak 2. – točka d**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(d) kategoriju vozila registriranih kao M<sub>1</sub> *ili* N<sub>1</sub> na koje će se udruženje primjenjivati.

*Izmjena*

(d) kategoriju vozila registriranih kao M<sub>1</sub> *i* N<sub>1</sub> na koje će se udruženje primjenjivati.

**Amandman 43**

**Prijedlog uredbe**

**Članak 6. – stavak 8.a (novi)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**8.a** *Kako bi se utvrdile prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> za kategoriju vozila M1 i N1 svakog proizvođača, kada proizvođač nadmaši ciljnu vrijednost*

*emisija CO<sub>2</sub> za kategorije vozila M1 ili N1, njegovi će se rezultati uzeti u obzir pri izračunu za istog proizvođača ili za druge proizvođače. U tom slučaju razlika između ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za kategorije vozila M1 ili N1 pojedinog proizvođača i njegovih prosječnih specifičnih emisija oduzima se od njegovih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> za specifične ciljne vrijednosti za kategorije vozila M1 ili N1, ponderirane brojem registracija. Ukupan doprinos tih prijenosa olakšica između proizvođača kategorije vozila M1 ili N1 može biti do 10 g CO<sub>2</sub>/km po proizvođaču.*

#### **Amandman 44**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 7. – stavak 4. – podstavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Registar je javno dostupan.

*Izmjena*

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

#### **Amandman 45**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 7. – stavak 8.a (novi)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**8.a** *Proizvođači od 2025. izvješćuju o emisijama CO<sub>2</sub> tijekom životnog ciklusa tipova vozila koje stavljaju na tržište nakon 1. siječnja 2025. na temelju metodologije usklađene na razini Unije, u svrhe izvješćivanja i praćenja do 2030. U tu svrhu Komisija delegiranim aktima najkasnije do 1. siječnja 2022. donosi pouzdanu i reprezentativnu usklađenu metodologiju o emisijama CO<sub>2</sub> tijekom životnog ciklusa za sve vrste goriva i pogonskih sklopova vozila koji postoje na*

*tržištu Unije. Ta metodologija u skladu je s relevantnim ISO normama te se njome obuhvaća potencijal globalnog zatopljenja koji se odnosi na proizvodnju vozila, nabavu sirovina, emisije od naftnog izvora do automobilske upravljača i emisije povezane s recikliranjem i rastavljanjem vozila.*

#### Amandman 46

##### Prijedlog uredbe

##### Članak 7. – stavak 9.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*9.a Tijekom faze praćenja i izyješćivanja u obzir se uzimaju napredna tekuća i plinovita biogoriva koja se prodaju na postajama i oduzimaju se od emisija CO<sub>2</sub> prijavljenih u fazi homologacije tipa. Te se vrijednosti upotrebljavaju za izračun korekcijskog faktora za ugljik (CCF).*

*Korekcijski faktor za ugljik (CCF) izračunava se na temelju sljedeće formule:*

*CCF = nacionalni udio iskorištenih tekućih i plinovitih biogoriva.*

*Stoga se izračun za emisije CO<sub>2</sub> za vozni park uz korekciju izračunava kako slijedi:  
CO<sub>2</sub> voznog parka = CO<sub>2</sub> homologacije tipa\*(1-CCF)*

#### Amandman 47

##### Prijedlog uredbe

##### Članak 8. – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

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

4. *Prema potrebi*, iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom *za pravedan prijelaz u pogodnim područjima, što uključuje prekvalifikaciju*

*i preraspodjelu radnika u automobilskom sektoru, uvođenje čiste mobilnosti i gospodarstvo s niskom razinom ugljika, prometnu infrastrukturu, istraživanje i razvoj, pokrivanje negativnih vanjskih učinaka cestovnog prometa i cestovnu sigurnost.*

#### **Amandman 48**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 9. – stavak 3. – točka a**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(a) ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za **2025. i 2030.** iz članka 1. **stavaka 4. i 5.** koje je izračunala Komisija u skladu s **točkama 6.1.1. i 6.1.2.** dijelova A i B Priloga I.;

*Izmjena*

(a) ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a za 2030. iz članka 1. **stavka 4.** koje je izračunala Komisija u skladu s **točkom 6.1.** dijelova A i B Priloga I.;

#### **Amandman 49**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 9. – stavak 3. – točka b**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) vrijednosti za  $a_{2021}$ ,  **$a_{2025}$**  i  $a_{2030}$  koje je izračunala Komisija u skladu s točkom 6.2 dijelova A i B Priloga I.

*Izmjena*

(b) vrijednosti za  $a_{2021}$  i  $a_{2030}$  koje je izračunala Komisija u skladu s točkom 6.2 dijelova A i B Priloga I.

#### **Amandman 50**

##### **Prijedlog uredbe**

##### **Članak 11. – stavak 1. – podstavak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Nakon što dobavljač ili proizvođač **podnesu** zahtjev, razmatraju se uštede CO<sub>2</sub> koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija”).

*Izmjena*

Nakon što dobavljač ili proizvođač **podnese** zahtjev, razmatraju se uštede CO<sub>2</sub> koje se postižu primjenom inovativnih tehnologija (**kao što je naknadna ugradnja**) ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija”).

## Amandman 51

### Prijedlog uredbe

#### Članak 11. – stavak 1. – podstavak 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 7 g CO<sub>2</sub>/km.

*Izmjena*

Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija jednog proizvođača može biti do 9 g CO<sub>2</sub>/km.

## Amandman 52

### Prijedlog uredbe

#### Članak 11. – stavak 1. – podstavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

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

*Izmjena*

Komisija **prilagodava** to ograničenje s učinkom od 2021. **kako bi bilo u skladu s izračunom postupka WLTP.** Te se prilagodbe provode delegiranim aktima u skladu s člankom 16.

## Amandman 53

### Prijedlog uredbe

#### Članak 11. – stavak 2. – točka d

*Tekst koji je predložila Komisija*

(d) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO<sub>2</sub>/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Unije. **S učinkom od 1. siječnja 2025.** taj se kriterij ne primjenjuje u odnosu na poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

*Izmjena*

(d) inovativne tehnologije ne smiju biti obuhvaćene obvezujućim odredbama koje proizlaze iz komplementarnih dodatnih mjera za postizanje smanjenja od 10 g CO<sub>2</sub>/km iz članka 1. niti smiju biti obvezne prema odredbama ostalih propisa Unije. Taj se kriterij ne primjenjuje u odnosu na poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava.

## Amandman 54

### Prijedlog uredbe

#### Članak 12. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. Ona osigurava da se javnost obavješćuje o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena.

*Izmjena*

1. Komisija prati i procjenjuje stvarnu reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151. Ona osigurava da se javnost obavješćuje o promjenama te reprezentativnosti tijekom vremena ***te pokreće daljnje istrage usmjerene na dotične proizvođače ako se utvrdi znatna prekomjerna prisutnost emisija CO<sub>2</sub>.***

## Amandman 55

### Prijedlog uredbe

#### Članak 12. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija u tu svrhu ***osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje*** pouzdane anonimizirane podatke o stvarnim emisijama CO<sub>2</sub> i potrošnji energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila.

*Izmjena*

2. Komisija u tu svrhu ***stavlja na raspolaganje javnosti, u obliku koji se može digitalno pretraživati,*** pouzdane anonimizirane podatke o stvarnim emisijama CO<sub>2</sub> i potrošnji energije osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila ***od proizvođača ili nacionalnih tijela, ovisno o slučaju.***

## Amandman 56

### Prijedlog uredbe

#### Članak 12. – stavak 2.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***2.a Kako bi se zajamčilo stvarno smanjenje emisija CO<sub>2</sub> koje se želi postići člankom 1. ove Uredbe, za utvrđivanje razina emisija upotrebljavat će se ispitivanja WLTP sve dok Komisija u njihovu zamjenu ne razvije ispitivanja u stvarnim uvjetima vožnje koja će bolje***

## Amandman 57

### Prijedlog uredbe

#### Članak 14. – stavak 1.

##### *Tekst koji je predložila Komisija*

1. Komisija **2024.** podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, kojemu će se, prema potrebi, priložiti prijedlog za izmjenu Uredbe. U izvješću *će se*, među ostalim, **razmotriti** stvarna reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje goriva utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama te uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>29</sup>.

##### *Izmjena*

1. Komisija **2023.** podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, kojemu će se, prema potrebi, priložiti prijedlog za izmjenu Uredbe. ***Komisiji mogu pomagati neovisni stručnjaci koji će ocjenjivati sve glavne parametre koji utječu na širenje alternativnih pogonskih sklopova.*** U tom izvješću ***razmatra se***, među ostalim:

– stvarna reprezentativnost vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> i potrošnje energije utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, ***a izvješće uključuje i procjenu životnog ciklusa vozila i utjecaj emisija od naftnog izvora do automobilskog upravljača u slučaju goriva;***

– stavljanje na tržište Unije vozila s nultim i niskim emisijama te uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>29</sup>.

***Za potrebe tog izvješća Komisija vodi računa o sljedećim pokazateljima:***

– ***rasponu vozila u ponudi (električna vozila na baterije [BEV], hibridna električna vozila na punjenje [PHEV], električna vozila sa sustavom gorivih ćelija [FCEV] itd.)***

– ***cijeni nafte, goriva i energije.***



---

<sup>29</sup> 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.).

---

<sup>29</sup> 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.).

## Amandman 58

### Prijedlog uredbe

#### Članak 14. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija uzima u obzir procjene provedene u skladu s člankom 12. i može, prema potrebi, preispitati postupke za mjerenje emisija CO<sub>2</sub> utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007 . Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnih emisija CO<sub>2</sub> automobila i lakih gospodarskih vozila .

*Izmjena*

2. Komisija uzima u obzir procjene provedene u skladu s člankom 12. i može, prema potrebi, preispitati postupke za mjerenje emisija CO<sub>2</sub> utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007 . Komisija posebno daje odgovarajuće prijedloge za prilagođavanje tih postupaka kako bi oni pružali odgovarajuću sliku stvarnih emisija CO<sub>2</sub> automobila i lakih gospodarskih vozila, ***uključujući upotrebu prijenosnih sustava za mjerenje emisija i daljinske detekcije.***

## Amandman 59

### Prijedlog uredbe

#### Članak 14. – stavak 3. – podstavak 2.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***Komisija do 31. prosinca 2019. mora revidirati Direktivu 1999/94/EZ i po potrebi dostaviti odgovarajući prijedlog kako bi potrošači na raspolaganju imali točne, pouzdane i usporedive podatke o potrošnji goriva, emisijama CO<sub>2</sub> i emisijama onečišćujućih tvari novih osobnih automobila na tržištu.***

## Amandman 60

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – dio A – točka 6. – podtočka 6.3. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Ciljna vrijednost specifičnih emisija od  
**2025.** nadalje

Ciljna vrijednost specifičnih emisija od  
**2030.** nadalje

## **Amandman 61**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – dio A – točka 6. – podtočka 6.3. – stavak 3. – podstavak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO<sub>2</sub> utvrđena u skladu s točkom 6.2.1. za razdoblje od **2025. do 2029. i u skladu s točkom 6.2.2. za razdoblje od 2030.** nadalje

Specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija CO<sub>2</sub> utvrđena u skladu s točkom 6.2. za razdoblje od 2030. nadalje

## **Amandman 62**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – dio A – točka 6. – podtočka 6.3. – stavak 3. – podstavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

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

faktor ZLEV iznosi  $(1 + y - x)$ , osim ako je zbroj manji od 1,0 ili veći od **1,15**, u kojem će slučaju faktor ZLEV biti određen kao 1,0 ili **1,15**, ovisno o slučaju

## **Amandman 63**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – dio A – točka 6. – podtočka 6.3. – stavak 4. – podstavak 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novoregistriranih osobnih automobila izračunan kao ukupni broj takvih vozila, od kojih se svako broji kao  $ZLEV_{specific}$  u skladu s formulom u nastavku, podijeljen s ukupnim brojem osobnih automobila

y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novoregistriranih osobnih automobila izračunan kao ukupni broj takvih vozila, od kojih se svako broji kao  $ZLEV_{specific}$  u skladu s formulom u nastavku, podijeljen s ukupnim brojem osobnih automobila

registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini

registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini  $ZLEV_{specific} = 1 - [(specific\ emissions \times 0,5) / 50]$

#### Amandman 64

##### Prijedlog uredbe

**Prilog I. – dio A – točka 6. – podtočka 6.3. – stavak 4. – podstavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*nula*

***Briše se.***

#### Amandman 65

##### Prijedlog uredbe

**Prilog I. – dio A – točka 6. – podtočka 6.3. – stavak 4. – podstavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

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

x iznosi **20 %** u razdoblju od 2030. nadalje.

#### Amandman 66

##### Prijedlog uredbe

**Prilog I. – dio B – točka 4. – uvodni dio**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

4. Za kalendarske godine od 2021. do **2024.** ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača izračunava se na sljedeći način:

4. Za kalendarske godine od 2021. do **2029.** ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača izračunava se na sljedeći način:

#### Amandman 67

##### Prijedlog uredbe

**Prilog I. – dio B – točka 6.3. – podtočka 6.3. – uvodni dio**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od **2025.** nadalje

6.3. Ciljne vrijednosti specifičnih emisija od **2030.** nadalje

## Amandman 68

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – dio B – točka 6. – podtočka 6.3. – podtočka 6.3.1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

#### **6.3.1. Od 2025. do 2029.**

*Briše se.*

*ciljna vrijednost specifičnih emisija =  
(specific emissions reference target – ( $\emptyset$   
targets<sub>2025</sub>)) · ZLEV factor*

*pri čemu je:*

*Specific emissions reference target  
referentna ciljna vrijednost specifičnih  
emisija za proizvođača utvrđena u skladu  
s točkom 6.2.1.*

*$\emptyset$ <sub>targets</sub> prosjek svih referentnih ciljnih  
vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u  
skladu s točkom 6.2.1. ponderiran na broj  
novoregistriranih lakih gospodarskih  
vozila svakog pojedinačnog proizvođača;*

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

*pri čemu je:*

*y udio vozila s nultim i niskim emisijama  
u proizvođačevu voznom parku  
novoregistriranih lakih gospodarskih  
vozila izračunan kao ukupni broj takvih  
vozila, od kojih se svako broji kao  
ZLEV<sub>specific</sub> u skladu s jednadžbom u  
nastavku, podijeljen s ukupnim brojem  
lakih gospodarskih vozila registriranih u  
relevantnoj kalendarskoj godini*

*x 15 %*

## Amandman 69

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – dio B – točka 6. – podtočka 6.3. – podtočka 6.3.2. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

ciljna vrijednost specifičnih emisija =  
(specific emissions reference target -  
( $\emptyset_{\text{targets}} - \text{EU fleet-wide target}_{2030}$ )) ·  
ZLEV factor

ciljna vrijednost specifičnih emisija =  
specific emissions reference target · ZLEV  
factor

## **Amandman 70**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – dio B – točka 6. – podtočka 6.3. – podtočka 6.3.2. – stavak 3. – podstavak 2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*$\emptyset_{\text{targets}}$  prosjek svih referentnih ciljnih  
vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u  
skladu s točkom 6.2.2. ponderiran na broj  
novoregistriranih lakih gospodarskih  
vozila svakog pojedinačnog proizvođača*

*Briše se.*

## **Amandman 71**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – dio B – točka 6. – podtočka 6.3. – podtočka 6.3.2. – stavak 3. – podstavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

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

faktor ZLEV iznosi  $(1 + y - x)$ , osim ako je  
zbroj manji od 1,0 ili veći od 1,15, u kojem  
će slučaju faktor ZLEV biti određen  
kao 1,0 ili 1,15, ovisno o slučaju

## **Amandman 72**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – dio B. – točka 6. – podtočka 6.3. – podtočka 6.3.2. – stavak 4. – podstavak 3.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

x 30%

x 15 %

## **Amandman 73**

### **Prijedlog uredbe**

**Prilog II. – dio A – točka 1. – stavak 1. – podtočka ta (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(ta) po potrebi, emisije CO<sub>2</sub> tijekom  
životnog ciklusa porodice vozila***

## POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

<b>Naslov</b>	Standardne vrijednosti emisija za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila (preinaka)
<b>Referentni dokumenti</b>	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
<b>Nadležni odbor</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 5.2.2018
<b>Odbori koji su dali mišljenje</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 5.2.2018
<b>Izjaviteljica za mišljenje</b> Datum imenovanja	Karima Delli 16.1.2018
<b>Razmatranje u odboru</b>	25.4.2018
<b>Datum usvajanja</b>	10.7.2018
<b>Rezultat konačnog glasanja</b>	+: 23 –: 18 0: 2
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasanju</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasanju</b>	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasanju prema čl. 200. st. 2.</b>	Anna Hedh

## KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

23	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

18	-
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	0
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani