



10.10.2018

MIŠLJENJE

Odbora za promet i turizam

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Izvjestiteljica za mišljenje: Henna Virkkunen

PA_Legam

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Mobilnost je nužna: ljudi i roba kreću se više nego ikada prije, a taj će se trend nastaviti i u budućnosti. Lanci opskrbe postaju sve globalniji pa se očekuje da će prijevoz robe do 2050. porasti za 60 posto u odnosu na 2010. Mobilnost ima ključnu ulogu u gospodarstvu i društvu EU-a. S obzirom na to da sektor cestovnog prijevoza robe ima znatan udio u emisijama stakleničkih plinova te da se EU obvezao na ostvarivanje ambicioznih klimatskih ciljeva, te će se emisije u nadolazećem razdoblju morati smanjiti. Da bi se to smanjenje ostvarilo, također će biti potrebno donijeti razna održiva i realistična rješenja koja se temelje na stabilnom i predvidivom regulatornom okviru. Stoga izvjestiteljica smatra da je važno na razini Unije odrediti emisijske norme CO₂ za teška vozila kako bi se izbjegla rascjepkanost tržišta i razlike u sustavima pravila diljem Unije.

Izvjestiteljica smatra da je važno uspostaviti pravu ravnotežu između ambicioznih ciljanih vrijednosti emisija, promicanja inovacija u automobilskoj industriji EU-a i povećanja konkurentnosti Europe uz otvaranje radnih mjesta za visokokvalificirane radnike. Izvjestiteljica stoga smatra da su predložene ciljane vrijednosti emisija CO₂ za teška vozila ambiciozne, ali realistične. Budući da trošak goriva predstavlja znatan udio troškova upravljanja teškim vozilima, njihova je razina učinkovitosti iz ekonomskih razloga relativno visoka. Međutim, jasan znak za daljnje poboljšanje njihove učinkovitosti omogućit će da se istraživanje i razvoj u području teških vozila sve više usredotoči na povećanje učinkovitosti vozila, a time i na smanjenje emisija CO₂.

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

S obzirom na to da izvjestiteljica shvaća da će rješenja za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila proizaći iz nekoliko izvora, od presudne je važnosti zadržati tehnološki neutralan pristup kako bi se u budućnosti pravovremeno uvele nove tehnologije. Potrebno je nagraditi i poticati napore svih prijevoznika u smanjenju emisija. Obnovljiva goriva i izvori energije učinkovit su način smanjenja emisija. Kako bi se to uzelo u obzir i kako bi se osigurala preciznija procjena emisija stakleničkih plinova iz teških vozila, Europska komisija treba do 2022. uspostaviti metodologiju za izračun emisija od izvora do upravljača te, nakon što se metodologija uvede, po potrebi preispitati povezano zakonodavstvo. Dostupnost infrastrukture za alternativna goriva bit će u budućnosti još jedno važno pitanje vezano za smanjenje emisija iz teških vozila jer će to biti ključno za prijelaz na nekoliko novih tehnologija vozila.

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

Budući da prijedlog Komisije obuhvaća četiri kategorije koje predstavljaju 65–70 % tržišta, postavlja se pitanje o mogućim učincima usklađenosti s ostatkom vozila koja nisu obuhvaćena

ovom Uredbom. Izvjestiteljica se slaže da ovom Uredbom ne trebaju biti obuhvaćena sva teška vozila, no potrebno je pojasniti da novi regulatorni okvir ne utječe negativno na pristup tih vozila tržištu.

AMANDMANI

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

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim **seostvaruje** nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.²¹ i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskoristava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići čišći sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. **To zahtijeva potpunu predanost Unije, država članica i dionika, a osobito jačanje** napora za smanjenje emisija CO₂ i onečišćenja zraka.

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

Izmjena

(3) Ova Uredba dio je trećeg paketa „Europa u pokretu” kojim **se ostvaruje** nova strategija industrijske politike iz rujna 2017.²¹ i koji je osmišljen kao završna faza postupka koji će Uniji omogućiti da iskoristava sve prednosti modernizacije i dekarbonizacije sustava mobilnosti. Paketom se nastoji povećati sigurnost i pristupačnost europske mobilnosti, konkurentnost europske industrije i sigurnost europskih radnih mjesta te postići čišći **i održiviji** sustav mobilnosti koji je prilagođeniji nužnosti suzbijanja klimatskih promjena. **Da bi se pronašla ravnoteža između jačanja** napora za smanjenje emisija CO₂ i onečišćenja zraka, **poticanja inovacija u automobilskoj industriji te povećanja konkurentnosti Unije, potrebna je potpuna predanost Unije, država članica i dionika.**

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

Amandman 2

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4a) Razine smanjenja emisija CO₂ za vozne parkove novih teških vozila cijele Unije stoga bi trebalo utvrditi za 2025. i za 2030., uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obnavljanje voznog parka i potrebu da sektor cestovnog prometa doprinese klimatskim i energetske ciljevima Unije za 2030. i razdoblje nakon toga. Taj postupni pristup također jasno i rano signalizira industriji da ne odgađa uvođenje energetski učinkovitih tehnologija i vozila s nultim i niskim emisijama na tržište.

Amandman 3

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 8.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8a) S obzirom na to da se povećanje udjela emisija iz teških vozila procjenjuje na oko 9 % te na činjenicu da trenutno ne postoje zahtjevi za smanjenje emisija CO₂ iz teških vozila, za tu su kategoriju vozila potrebne posebne mjere.

Amandman 4

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora

(9) Primjereno je dopuniti postojeće emisijske norme CO₂ za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila utvrđivanjem emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila kako bi se u potpunosti ostvario potencijal za energetske učinkovitost i osigurao doprinos sektora

cestovnog prometa u cjelini dogovorenom smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva *te* doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije.

cestovnog prometa u cjelini dogovorenom smanjenju emisija stakleničkih plinova. Te norme potaknut će tehnološke inovacije za uštedu goriva, doprinijeti jačanju tehnološkog vodstva proizvođača i dobavljača iz Unije ***te dugoročno osigurati radna mjesta za visokokvalificirane radnike.***

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila, primjereno je odrediti emisijske norme CO₂ za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

Izmjena

(10) Uzimajući u obzir da su klimatske promjene prekogranični problem te potrebu za očuvanjem visoko funkcionalnog zajedničkog tržišta i za usluge cestovnog prijevoza i za teška vozila ***te za izbjegavanjem rascjepkanosti tržišta,*** primjereno je odrediti emisijske norme CO₂ za teška vozila na razini Unije. Norme bi trebale biti takve da se njima ne dovodi u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.a (nova)

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

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

(13) S obzirom na inovacije i kako bi se u obzir uzela ***i poticala*** primjena novih tehnologija koje povećavaju učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila, simulacijski alat VECTO, kao i Uredba (EU) 2017/2400, ***moraju se*** kontinuirano i pravovremeno ***razvijati i*** ažurirati ***da bi se zaista obuhvatile sve dostupne tehnologije za uštedu goriva, uključujući vožnju kamiona u konvoju, poboljšanje krute nadogradnje, prikolica i poluprikolica na tržištu. S obzirom na ključnu ulogu tih novih tehnologija u pogledu smanjenja emisija CO₂ iz prometnog sektora, pravovremeno i sveobuhvatno ažuriranje simulacijskog alata VECTO ključan je element u smanjenju emisija CO₂ iz teških vozila. To bi se ažuriranje trebalo provoditi jednom godišnje kako bi VECTO bio u skladu s najnovijim tehnologijama, a europske bi institucije u skladu s tim trebale dodijeliti dostatna sredstva. Komisija treba svake godine pripremiti i objaviti digitalno ažurirani popis tehnologija uključenih u VECTO s odgovarajućim vremenskim rokovima.***

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

(15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO₂ tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Cilj za 2030. trebalo bi smatrati ambicioznim, a konačni bi cilj trebalo utvrditi nakon revizije u 2022. jer postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.

Amandman 10

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(16) Ukapljeni prirodni plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška

Izmjena

(15) Ciljana vrijednost smanjenja za 2025. trebala bi se odrediti kao relativno smanjenje na temelju prosječnih emisija CO₂ tih teških vozila u 2019., u skladu sa stupnjem primjene dostupnih, **pristupačnih** i troškovno učinkovitih tehnologija za konvencionalna vozila. Cilj za 2030. trebalo bi smatrati ambicioznim, a konačni bi cilj trebalo utvrditi nakon revizije u 2022. jer postoje brojne nesigurnosti oko primjene naprednih tehnologija koje zasad nisu lako dostupne.

Izmjena

(15a) Izračun emisija CO₂ treba se temeljiti na pristupu od izvora do upravljača kako bi se u obzir uzela ekološka učinkovitost goriva ili energije te krajnja uporaba vozila. Takvim bi se pristupom ekološka učinkovitost vozila mogla procijeniti na realniji način. Komisija, stoga, do 1. siječnja 2022. treba razviti metodologiju za bilježenje emisija od izvora do upravljača te po potrebi predložiti da se u skladu s tim u okviru preispitivanja iz članka 13. ove Uredbe prilagode njezini ciljevi.

vozila. Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i **srednjoročnom** postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO₂ zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO₂ u usporedbi s dizelskim vozilima. Potencijal za smanjenje emisija CO₂ iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO. Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NO_x i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.

plin (UPP) dostupna je alternativa dizelu za teška vozila. **Tehnologije na bazi vodika također su zanimljive iz perspektive istraživanja i razvoja, posebice ako energija za sintezu vodika potječe iz održivih i obnovljivih izvora.** Upotrebom dostupnih i budućih inovativnijih tehnologija temeljenih na UPP-u doprinijet će se kratkoročnom i **srednjoročnom** postizanju ciljanih vrijednosti emisija CO₂ zato što se pri njihovoj upotrebi ispušta niža razina emisija CO₂ u usporedbi s dizelskim vozilima. **Srednjoročno do dugoročno gledajući, ukapljeni biopljin (UBP) omogućuje znatno smanjenje razine emisija CO₂ u prometu teških vozila.** Potencijal za smanjenje emisija CO₂ iz vozila na UPP posve je prenesen u alat VECTO, **a u budućnosti bi se u okviru VECTO-a u obzir trebala uzeti i druga održiva alternativna goriva.** Usto, dostupne tehnologije za UPP osiguravaju nisku razinu emisija onečišćujućih tvari kao što su NO_x i čestična tvar. Dovoljna minimalna infrastruktura za punjenje već postoji i nastavlja se uvoditi u okviru nacionalnih politika za infrastrukturu za alternativna goriva.

Amandman 12

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 16.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16a) Alternativna goriva, osobito sintetička i napredna obnovljiva goriva, kako su definirana u članku 2. točkama (s) i (ee) Direktive 2016/0382, mogu imati ključnu ulogu u dugoročnoj dekarbonizaciji prometnog sektora. Tehnološki razvoj i masivna industrijalizacija ključni su za postizanje konkurentnih cijena tih goriva. Taj se proces dodatno potiče potvrđivanjem koristi tih goriva u pogledu emisija CO₂ u

ovoj Uredbi.

Amandman 13

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 16.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16b) Uvođenjem tehnologija koje se temelje na vožnji u konvoju doprinijet će se smanjenju potrošnje goriva i emisija CO₂ jer se time znatno smanjuju potrošnja goriva kamiona i emisije CO₂ teških vozila.

Amandman 14

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 16.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16c) Kako bi se postigla dekarbonizacija prijevoza, ovom se Uredbom trebaju uzeti u obzir alternativna goriva navedena u članku 2. stavku 1. Direktive 2014/94 Europskog parlamenta i Vijeća. Alternativna goriva koja su već prisutna na tržištu od početka se trebaju uključiti u regulativu o emisijama CO₂ i potrošnji goriva za teška vozila. Ovom Uredbom treba dopustiti da se goriva nove generacije bez odgađanja uzimaju u obzir. Uzimanje alternativnih goriva u obzir u pogledu emisija CO₂ i potrošnje goriva potaknulo bi proizvođače da na tržište stavljaju vozila koja koriste alternativna goriva te dobavljače goriva da povećaju dostupnost alternativnih goriva na tržištu. Na javnom savjetovanju u organizaciji Komisije 83 % dionika u potpunosti se ili uglavnom složilo da emisije CO₂ teških vozila trebaju obuhvaćati i alternativna goriva.

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

(19) Zahtjeve za smanjenje trebalo bi pošteno raspodijeliti na proizvođače, uzimajući u obzir raznolikost teških vozila u pogledu konstrukcije i posebnosti vožnje, godišnje kilometraže, korisnog tereta i konfiguracije prikolice. Stoga je primjereno razlikovati teška vozila na temelju različitih i zasebnih podskupina vozila koje odražavaju posebne tehničke značajke i uobičajeni način uporabe vozila. Utvrđivanjem godišnjih specifičnih ciljeva za **proizvođače** kao ponderiranog prosjeka ciljeva definiranih za svaku podskupinu, proizvođačima se također omogućuje da uspješno kompenziraju moguće slabije rezultate vozila u određenim podskupinama s boljim rezultatima vozila u drugim podskupinama, uzimajući u obzir prosječne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka vozila u različitim podskupinama.

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 20.

Tekst koji je predložila Komisija

(20) Proizvođačevu sukladnost s godišnjim ciljevima trebalo bi procjenjivati na temelju prosječnih emisija CO₂. Pri određivanju prosječnih specifičnih emisija u obzir bi trebalo uzeti i specifičnosti vidljive u različitim ciljanim vrijednostima podskupina. Stoga bi se prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača trebale temeljiti na prosječnim emisijama utvrđenima za svaku podskupinu, uključujući ponderiranje na temelju pretpostavljene prosječne godišnje

Izmjena

(19) Zahtjeve za smanjenje trebalo bi pošteno raspodijeliti na proizvođače, uzimajući u obzir raznolikost teških vozila u pogledu konstrukcije i posebnosti vožnje, godišnje kilometraže, korisnog tereta i konfiguracije prikolice. Stoga je primjereno razlikovati teška vozila na temelju različitih i zasebnih podskupina vozila koje odražavaju posebne tehničke značajke i uobičajeni način uporabe vozila. Utvrđivanjem godišnjih specifičnih ciljeva za **proizvođače** kao ponderiranog prosjeka ciljeva definiranih za svaku podskupinu, proizvođačima se također omogućuje da uspješno kompenziraju moguće slabije rezultate vozila u određenim podskupinama s boljim rezultatima vozila u drugim podskupinama, uzimajući u obzir prosječne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka vozila u različitim podskupinama **i poštujući tako načelo „onečišćivač plaća”**.

Izmjena

(20) Proizvođačevu sukladnost s godišnjim ciljevima trebalo bi procjenjivati na temelju prosječnih emisija CO₂. Pri određivanju prosječnih specifičnih emisija u obzir bi trebalo uzeti i specifičnosti vidljive u različitim ciljanim vrijednostima podskupina. Stoga bi se prosječne specifične emisije CO₂ proizvođača trebale temeljiti na prosječnim emisijama utvrđenima za svaku podskupinu, uključujući ponderiranje na temelju pretpostavljene prosječne godišnje

kilometraže i prosječnog korisnog tereta, koje odražavaju ukupne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka. Zbog ograničenog potencijala namjenskih vozila za smanjenje emisija ne bi ih trebalo uzeti u obzir pri izračunu prosječnih specifičnih emisija.

kilometraže i prosječnog korisnog tereta, koje odražavaju ukupne emisije CO₂ tijekom radnog vijeka. Zbog ograničenog potencijala namjenskih vozila za smanjenje emisija ne bi ih trebalo uzeti u obzir pri izračunu prosječnih specifičnih emisija, ***osim ako je riječ o vozilima s niskim ili nultim emisijama.***

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁶.

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

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.

Tekst koji je predložila Komisija

(22) Za potrebe izračuna prosječnih

Izmjena

(21) Za razliku od automobila i kombija, teška vozila s nultim i niskim emisijama još nisu dostupna na tržištu, osim autobusa. Stoga bi trebalo uvesti namjenski mehanizam u obliku posebnih olakšica kako bi se olakšao ***i potaknuo*** neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama. Tako će se potaknuti razvoj teških vozila s nultim i niskim emisijama i njihovo uvođenje na tržište Unije te dopuniti instrumenti na strani potrošnje kao što je Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁶.

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

Izmjena

(22) Za potrebe izračuna prosječnih

specifičnih emisija proizvođača sva bi se teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO₂ vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje ciljeva zaštite okoliša, dobivene bi se uštede trebale ograničiti.

specifičnih emisija proizvođača sva bi se teška vozila s nultim i niskim emisijama trebala uračunati više puta. Razine potpora trebale bi se razlikovati ovisno o stvarnim emisijama CO₂ vozila. Kako se ne bi narušilo ostvarivanje ciljeva zaštite okoliša, dobivene bi se uštede trebale ograničiti.

Uzimajući u obzir poteškoće u razvoju vozila za duge udaljenosti s nultim i niskim emisijama, vozila koja premašuju udaljenosti od 400 km trebala bi se izuzeti iz ograničenja.

Amandman 19

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.

Tekst koji je predložila Komisija

(24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i autobuse koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. Međutim, trebalo bi napomenuti da su autobusi s nultim emisijama već na tržištu i potiče ih se mjerama na strani potražnje kao što su postupci javne nabave. Kako bi poticaji za različite vrste vozila bili uravnoteženi, uštede nastale upotrebom manjih kamiona i autobusa s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti.

Izmjena

(24) Mehanizmima za poticanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama trebalo bi obuhvatiti i manje kamione i autobuse koji ne podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO₂ navedenima u ovoj Uredbi. Ta vozila imaju i znatne prednosti u pogledu smanjenja zagađenja zraka u gradovima. Međutim, trebalo bi napomenuti da su autobusi s nultim emisijama već na tržištu i potiče ih se mjerama na strani potražnje kao što su postupci javne nabave. Kako bi poticaji za različite vrste vozila bili uravnoteženi, uštede nastale upotrebom manjih kamiona i autobusa s nultim emisijama također bi trebalo ograničiti. ***S obzirom na to da se pravni subjekti za autobuse, putničke autobuse i kamione mogu razlikovati kod istog proizvođača, „skupina povezanih proizvođača”, kako je definirana u Uredbi 510/2011, trebala bi moći djelovati kao proizvođač.***

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 30.

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

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

Amandman 21

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.

(31) Za smanjenje emisija CO₂ u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO₂ teških vozila u uporabi sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ teških vozila u uporabi.

(31) Za smanjenje emisija CO₂ u skladu s tom Uredbom od presudne je važnosti da su emisije CO₂ teških vozila u uporabi ***i na cesti*** sukladne vrijednostima utvrđenima u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama. Stoga bi Komisija pri izračunu prosječnih specifičnih emisija proizvođača trebala moći uzeti u obzir sve sustavne nesukladnosti koje homologacijska tijela otkriju u pogledu emisija CO₂ teških vozila u uporabi ***i na cesti***.

Amandman 22

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 34.

(34) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO₂ utvrđenih ovom Uredbom, a osobito razinu

(34) Komisija bi 2022. trebala ocijeniti djelotvornost emisijskih normi CO₂ utvrđenih ovom Uredbom, a osobito razinu

smanjenja koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO₂ za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe te Uredbe, ta ocjena također bi trebala uključivati teška vozila i skupove vozila iznad uobičajenih masa i dimenzija primjenjivih u nacionalnom prometu, primjerice modularne koncepte.

smanjenja koju je potrebno ostvariti do 2030., načine koji bi trebali biti dostupni za postizanje tog i daljnjih ciljeva, kao i postavljanje ciljeva za smanjenje emisija CO₂ za druge vrste teških vozila kao što su manji kamioni, autobusi i prikolice. Isključivo za potrebe te Uredbe, ta ocjena također bi trebala uključivati teška vozila i skupove vozila iznad uobičajenih masa i dimenzija primjenjivih u nacionalnom prometu, primjerice modularne koncepte. ***U potonjem slučaju, kada se ti kamioni koriste za prijevoz velikog kapaciteta, u skladu s Direktivom 719/2015^{1a}, moraju biti jasno prepoznatljivi prema tehničkim kriterijima, a Komisija bi trebala uzeti u obzir koristi tih težih teretnih vozila u pogledu emisija CO₂. Komisija bi se za ciljeve nakon 2022. trebala prebaciti na metodologiju od izvora do upravljača. Potrebno je pratiti i učiniti transparentnim pristup od izvora do upravljača i životni ciklus emisija CO₂ iz teških teretnih vozila.***

^{1a} ***Direktiva (EU) 2015/719 od 29. travnja 2015. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice, SL L 115, 6.5.2015.***

Amandman 23

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka h

Tekst koji je predložila Komisija

(h) „namjensko vozilo” znači teško vozilo koje nije namijenjeno za prijevoz robe i za koje ***su se emisije CO₂ i potrošnja goriva utvrđivali***, u skladu s ***Uredbom (EZ) br. 595/2009 i njezinim provedbenim mjerama, samo za one namjenske profile***

Izmjena

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

koji nisu definirani u točki 2.1. Priloga I. ovoj Uredbi;

Amandman 24

Prijedlog uredbe

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

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

i. natpolovičnu većinu glasačkih prava; ili

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

iii. pravo upravljanja poslovanjem poduzeća;

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

(c) poduzeća u kojima poduzeće iz točke (b) izravno ili neizravno ima prava ili ovlasti navedene u točki (a);

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

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

Amandman 25

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka k

Tekst koji je predložila Komisija

(k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO₂ ispod **350 g CO₂/km kako je utvrđeno u skladu s točkom 2.1. Priloga I.**;

Izmjena

(k) „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo koje nije teško vozilo s nultim emisijama, sa specifičnim emisijama CO₂ **manjima od 35 % ispod referentne vrijednosti koja se izračunava prema osnovnoj vrijednosti iz 2019. za svaku podskupinu vozila;**

Amandman 26

Prijedlog uredbe

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(na) korekcijski faktor za CO₂ jednak je udjelu obnovljivog plina koji se proda na postajama za punjenje, koji treba potvrditi na razini Europske unije.

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

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

Amandman 28

Prijedlog uredbe

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) koristi u pogledu CO₂ sintetičkih i naprednih obnovljivih goriva, kako su definirana u članku 2. točkama (s) i (ee) Direktive 2016/0382, pod uvjetom da proizvođači dobrovoljno uvedu goriva na tržište goriva i da se te koristi ne ubrajaju u druge obveze dekarbonizacije.

Amandman 29

Prijedlog uredbe

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Amandman 30

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 2. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

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

Amandman 31

Prijedlog uredbe

PE625.564v02-00

18/24

AD\1163230HR.docx

Članak 5. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO₂ i graničnoj vrijednosti emisija od **350 g CO₂/km**.

Izmjena

(b) teško vozilo s niskim emisijama računa se kao najviše dva vozila ovisno o njegovim specifičnim emisijama CO₂ i graničnoj vrijednosti emisija od **35 % ispod referentne vrijednosti koja se izračunava prema osnovnoj vrijednosti iz 2019. za svaku podskupinu vozila**.

Amandman 32

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(doplata za prekomjerne emisije) =
(prekomjerne emisije x **6 800**
EUR/gCO₂/tkm)

Izmjena

(doplata za prekomjerne emisije) =
(prekomjerne emisije x **570**
EUR/gCO₂/tkm)

Amandman 34

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 35

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Komisija u ***tza potrebe*** osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje pouzdane anonimne podatke o stvarnim vrijednostima ***emisije*** CO₂ i potrošnje energije teških vozila.

Izmjena

2. Komisija u ***tu svrhu*** osigurava da proizvođači ili nacionalna tijela, ovisno o slučaju, stavljaju na raspolaganje ***javnosti*** pouzdane anonimne podatke o stvarnim vrijednostima ***emisija*** CO₂ i potrošnje energije teških vozila ***na temelju standardizacije postojećih sustava za prikupljanje podataka koji obuhvaćaju različite vrste korisnika. Komisija procjenjuje izvedivost ispitivanja emisija CO₂ u stvarnim uvjetima vožnje s pomoću prenosivih sustava za mjerenje emisija (PEMS).***

Amandman 36

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2 a. Ažuriranje simulacijskog alata („VECTO”). Komisija svake godine ažurira simulacijski alat VECTO, kako je utvrđeno Uredbom (EU) 2017/2400, kako bi se odrazilo uvođenje tehnologija za uštedu goriva, uključujući vožnju

kamiona u konvoju, kao i poboljšanja prikolica, poluprikolica i krute nadogradnje. Pri ažuriranju bi trebalo voditi računa o odstupanjima između rezultata VECTO-a i stvarnih emisija CO₂ u cestovnom prometu.

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 13. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO₂ koja se mora utvrditi za 2030. u skladu s **člankom 1.** i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO₂ na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice. To izvješće sadržava i procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, uzimajući u obzir ciljane vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ³⁰, sustav bonusa i dugova za CO₂ i primjerenost produljivanja

Izmjena

Komisija do 31. prosinca 2022. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o učinkovitosti ove Uredbe, **metodologijama za izračun emisija od izvora do upravljača**, ciljanoj vrijednosti smanjenja CO₂ koja se mora utvrditi za 2030. u skladu s **člankom 1.** i primjeni ciljanih vrijednosti smanjenja CO₂ na druge vrste teških vozila, uključujući prikolice **i skupove vozila iz Europskog modularnog sustava. Komisija također izvješćuje o napretku u utvrđivanju reprezentativne metodologije za izračun emisija tijekom životnog ciklusa.** To izvješće sadržava i

primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, prema potrebi popraćenu prijedlogom za izmjenu ove Uredbe.

procjenu učinkovitosti načina provedbe u pogledu, osobito, vozila s nultim i niskim emisijama, a posebno autobusa, **uključujući njihovu definiciju**, uzimajući u obzir ciljne vrijednosti utvrđene u Direktivi 2009/33/EZ³⁰, sustav bonusa i dugova za CO₂ i primjerenost produljivanja primjene tih načina u 2030. i nakon te godine, prema potrebi popraćenu prijedlogom za izmjenu ove Uredbe. **Za potrebe tog izvješća Komisija ocjenjuje sve glavne parametre koji utječu na širenje upotrebe alternativnih pogonskih sklopova, uzimajući u obzir sljedeće pokazatelje:**

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

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

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

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

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

KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

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

2	0
ECR	Peter van Dalen
ENF	Marie-Christine Arnautu,

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani