



*Odbor za promet i turizam*

**2023/0042(COD)**

19.9.2023

# **MIŠLJENJE**

Odbora za promet i turizam

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO<sub>2</sub> za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja te o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956  
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Andris Ameriks

PA\_Legam

## KRATKO OBRAZLOŽENJE

Unatoč tome što klimatske i energetske politike EU-a dovode do znatnog smanjenja emisija stakleničkih plinova u svim sektorima, emisije stakleničkih plinova iz prometa u EU-u i dalje rastu i čine četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova u Europi. Unutar tog okvira najrelevantniji je cestovni promet (više od 70 %), pri čemu teška vozila čine više od 27 %. Ključni čimbenik za takvu situaciju je rast potražnje za prijevozom tereta i odgovarajući rast prijevozničkih aktivnosti od 2000., za što se očekuje da će se nastaviti povećavati.

S obzirom na navedeno, izmjena postojećih obvezujućih ciljeva smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za teška vozila imat će funkciju postizanja ciljeva zelene tranzicije, među ostalim i u svjetlu trenutačnog geopolitičkog konteksta: kako je istaknuto u planu REPowerEU, ruska invazija na Ukrajinu pružila je dodatne argumente za smanjenje ovisnosti EU-a o fosilnim gorivima.

Drugo, od reforme bi koristi mogli imati i prijevoznici i korisnici. Šire uvođenje energetski učinkovitijih vozila, koje bi se postiglo poticanjem proizvođača da povećaju svoju ponudu vozila s nultim emisijama, dovest će do pristupačnijih modela vozila s nultim emisijama te do smanjenja ukupnog troška vlasništva nad takvim vozilima.

Treće, reforma bi mogla imati ulogu u jačanju vodećeg položaja industrije EU-a u području tehnologije i inovacija, posebno u kontekstu aktualne globalne tranzicije na mobilnost s nultom stopom emisija, usmjeravanjem ulaganja u tehnologije s nultom stopom emisija.

Važna točka prijedloga je uključivanje gradskih autobusa u Uredbu o izmjeni. Smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u urbanim područjima ima više pozitivnih aspekata kojima će se poboljšati kvaliteta zraka u gradovima i zdravlje građana Europe. S obzirom na mogućnost izuzeća za ograničeni udio autobusa navedenu u članku 3.b stavku 2. Prijedloga, izvjestitelj je istaknuo važnost skraćivanja roka unutar kojega Komisija treba donijeti delegirane akte o tom konkretnom pitanju, kako bi se gospodarskim subjektima pružila sigurnost.

S druge strane, pri tranziciji s vozila na fosilna goriva na vozila s nultim emisijama treba uzeti u obzir socijalne i gospodarske učinke koje to može uzrokovati, kako bi se osiguralo da u tranziciji prema cilju klimatski neutralne Europe nitko ne bude zapostavljen. Nejednakosti u pristupu prometnim mrežama utječu na svakodnevni život milijuna ljudi, posebno na one s nižim prihodima, korisnike iz skupina s posebnim potrebama i korisnike u rubnim regijama. S time je usko povezano pitanje povezanosti ruralnih, prigradskih i urbanih područja, posebno u slučaju geografskih posebnosti, kao što je slučaj s otocima, najudaljenijim regijama i područjima, ruralnim ili udaljenim područjima, manje pristupačnim rubnim područjima i planinskim područjima. Stoga je na putu prema dekarbonizaciji prometa potrebno razmotriti odgovarajuće mјere kako bi se osigurala cjenovna pristupačnost i dostupnost prijevoza, izbjeglo siromaštvo u tom pogledu i osigurao ravnopravan pristup urbanim centrima.

Nadalje, izvjestitelj naglašava da se socijalni učinci tranzicije na automobilski sektor moraju

ozbiljno uzeti u obzir, kako bi se omogućilo da proces postupnog ukidanja vozila na fosilna goriva bude popraćen mjerama za radnike u tom specifičnom sektoru. Odgovarajuće mjere trebalo bi uključiti u planove za pravednu tranziciju i socijalne planove za klimatsku politiku. Stoga izvjestitelj predlaže da se prihod od doplata za prekomjerne emisije i administrativnih novčanih kazni smatra prihodom namijenjenim nedavno uspostavljenom Socijalnom fondu za klimatsku politiku, kako bi se doprinijelo socijalno pravednoj tranziciji prema klimatskoj neutralnosti.

Ovim mišljenjem izvjestitelj nastoji osigurati da budući vozni park teških vozila pruži doprinos postizanju smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometa do 2050. za 90 % u odnosu na 1990., kako je navedeno u europskom zelenom planu, uz istodobno pružanje koristi europskim prijevoznicima i korisnicima, od kojih su većina MSP-ovi, od šire primjene energetski učinkovitijih vozila.

## **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 1.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(1) Pronalaženje rješenja za izazove u području klime i okoliša te ostvarivanje ciljeva Pariškog sporazuma, donesenog u prosincu 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC), okosnica su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.<sup>10</sup> Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećale s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.

*Izmjena*

(1) Pronalaženje rješenja za izazove u području klime i okoliša te ostvarivanje ciljeva Pariškog sporazuma, donesenog u prosincu 2015. u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC), okosnica su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019.<sup>10</sup> Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećale s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije ***i učinak ruske nezakonite, ničim izazvane i neopravdane ratne agresije na Ukrajinu, što se odnosi i na obnovu Ukrajine nakon rata.***

---

<sup>10</sup> Komunikacija Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu, COM(2019) 640 final.

---

<sup>10</sup> Komunikacija Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu, COM(2019) 640 final.

### **Amandman 2**

## Prijedlog uredbe Uvodna izjava 2.

### Tekst koji je predložila Komisija

(2) Europski zeleni plan obuhvaća opsežan skup mjera i inicijativa koje se međusobno dopunjaju i usmjerene su na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom, u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i učinaka povezanih s okolišem. Pritom ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnem položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

### Izmjena

(2) Europski zeleni plan obuhvaća opsežan skup mjera i inicijativa koje se međusobno dopunjaju i usmjerene su na postizanje klimatske neutralnosti u Uniji do 2050. te se u njemu utvrđuje nova strategija rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom, u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Usto se nastoji zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i učinaka povezanih s okolišem. Pritom ta tranzicija različito djeluje na žene i muškarce, a posebno utječe na neke skupine u nepovoljnem položaju, kao što su **osobe koje žive u rubnim i ruralnim područjima i najudaljenijim regijama**, starije osobe, osobe s invaliditetom i osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Stoga je potrebno osigurati pravednu i uključivu tranziciju u kojoj nitko nije zapostavljen.

## Amandman 3

## Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.

### Tekst koji je predložila Komisija

(5) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonesu tom smanjenju emisija.

### Izmjena

(5) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, **koji je jedini sektor u EU-u u kojemu emisije rastu od 1990-ih**, očekuje da pridonesu tom smanjenju emisija. **Prijevoz teških tereta izvor je više od četvrtine emisija**

*stakleničkih plinova iz cestovnog prometa u EU-u i više od 6 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u. S obzirom na to da da se očekuje da će se u razdoblju od 2019. do 2050. u EU-u aktivnosti kamiona dodatno povećati za 40 %, a aktivnosti autobusa za 10 %, u EU-u, ubrzavanje dekarbonizacije tim je važnije.*

#### Amandman 4

##### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(5.a) U Komunikaciji o novom okviru EU-a za gradsku mobilnost<sup>1a</sup> naglašava se da bi javna tijela trebala osigurati dostupnost učinkovite, interoperabilne i korisnicima prilagođene infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima. Dostupnost takve infrastrukture ključna je za postizanje cilja dekarbonizacije gradske mobilnosti. Komisija bi pri preispitivanju učinkovitosti i učinka ove Uredbe trebala uzeti u obzir i uvođenje infrastruktura za punjenje i opskrbu gorivom prikladnih za teška vozila u državama članicama.*

---

<sup>1a</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Novi okvir EU-a za gradsku mobilnost”, COM(2021) 811 final, 14.12.2021.

## Amandman 5

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

*(5.b) U Komunikaciji o novom okviru EU-a za gradsku mobilnost<sup>4a</sup> naglašava se da bi javna tijela trebala osigurati dostupnost učinkovite, interoperabilne i korisnicima prilagođene infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima. Dostupnost takve infrastrukture ključna je za postizanje cilja dekarbonizacije gradske mobilnosti. Komisija bi pri preispitivanju učinkovitosti i učinka ove Uredbe trebala uzeti u obzir i uvodenje infrastrukturna za punjenje i opskrbu gorivom prikladnih za teška vozila u državama članicama.*

---

<sup>4a</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Novi okvir EU-a za gradsku mobilnost”, COM(2021) 811 final, 14.12.2021.

## Amandman 6

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

*5.c Ulaganja u dekarbonizaciju putničkih prijevoznih sredstava ne bi trebala negativno utjecati na pristup mobilnosti jer bi se inače mogli povećati problemi siromaštva u pogledu prijevoza i*

*isključenosti rijetko naseljenih područja.*

## Amandman 7

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.d (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*5.d Iako revizija ove Uredbe<sup>1a</sup> pridonosi ostvarenju okolišnih ciljeva dekarbonizacije cestovnog prometa u cilju borbe protiv klimatskih promjena, u njoj bi trebalo uzeti u obzir i znatne industrijske i društvene posljedice radi osiguravanja radnih mesta i mobilnosti koja je dostupna svima.*

---

*<sup>1a</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija, Plan REPowerEU, COM(2022) 230 final od 18 svibnja 2022.*

## Amandman 8

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(8) Kako bi se do 2030. neto emisije stakleničkih plinova smanjile za najmanje 55 % u odnosu na 1990. i u skladu s načelom „energetska učinkovitost na prvom mjestu”, potrebno je **postrožiti** zahtjeve u pogledu smanjenja utvrđene u Uredbi (EU) 2019/1242 za teška vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja

(8) Kako bi se do 2030. neto emisije stakleničkih plinova smanjile za najmanje 55 % u odnosu na 1990. i u skladu s načelom „energetska učinkovitost na prvom mjestu”, potrebno je **preispitati** zahtjeve u pogledu smanjenja utvrđene u Uredbi (EU) 2019/1242 za teška vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja

smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo ostvarivanju cilja klimatske neutralnosti do 2050.

smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo ostvarivanju cilja klimatske neutralnosti do 2050.

## Amandman 9

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(9) Stroži zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi korisnicima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a nastavile bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. Vozila s nultim emisijama trenutačno uključuju električna vozila na baterije, vozila s gorivnim čelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje se razvijaju.

*Izmjena*

(9) Stroži zahtjevi u pogledu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim *i niskim* emisijama na tržište Unije, što bi korisnicima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a nastavile bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. *Automobilska industrija i dalje je jedan od stupova gospodarstva EU-a, čini 7 % europskog BDP-a, osigurava 4,6 milijuna radnih mesta te je i dalje u samom vrhu u području tehnoloških inovacija, s godišnjim ulaganjima u istraživanje i razvoj u iznosu od 60 milijardi EUR. Treba podupirati ekološku i digitalnu tranziciju te industrije jer se europski proizvođači sada suočavaju s trostrukim ograničenjima zbog strožih propisa o zaštiti okoliša, sve većih potreba za ulaganjima u inovacije i povećane međunarodne konkurenциje. Strože norme za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> moraju postati tehnološki neutralne da bi se ostvarile ciljne vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. Vozila s nultim i niskim emisijama koja rade na napredna biogoriva ili sintetička goriva kako su definirana u Direktivi (EU) 2018<sup>1a</sup>. Vozila s nultim i niskim emisijama trenutačno uključuju električna vozila na baterije,*

vozila s gorivnim čelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje se razvijaju.

---

*1a Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (preinaka)*

## Amandman 10

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*9.a Električna vozila na baterije, vozila s gorivnim člancima i druga vozila s pogonom na vodik imaju velik potencijal za dekarbonizaciju određenih segmenta sektora prometa teškim vozilima i trebalo bi poticati njihov razvoj, uzimajući u obzir činjenicu da ne postoji tehnologija bez utjecaja na okoliš. Ako elektrifikacija nije moguća ili je manje učinkovita, a vozila s pogonom na vodik nisu primjerena ili troškovno konkurentna, načelo tehnološke neutralnosti omogućuje osiguravanje jednakih uvjeta s drugim tehnologijama koje su razvijenije.*

## Amandman 11

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.b (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*9.b Nakon savjetovanja s dionicima, a najkasnije godinu dana nakon stupanja*

*na snagu Uredbe, Komisija bi trebala podnijeti prijedlog za registraciju teških vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna goriva za potrebe usklađenosti s pravom EU-a i ciljem klimatske neutralnosti Unije.*

## Amandman 12

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(10) U tom bi se kontekstu trebali utvrditi novi **stroži** ciljevi smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za nova teška vozila za razdoblje nakon 2030. **Te bi ciljeve trebalo utvrditi na razini koja će na troškovno učinkovit način snažno potaknuti brže uvođenje vozila s nultim emisijama na tržište Unije i **inovacije povezane** s tehnologijama s nultim emisijama.**

*Izmjena*

(10) U tom bi se kontekstu trebali utvrditi novi ciljevi smanjenja emisija CO<sub>2</sub> za nova teška vozila za razdoblje nakon 2030. **Ti bi ciljevi trebali biti u skladu s dostupnošću uvjeta za njihovu provedbu, konkretno s dovoljno gustom infrastrukturom za alternativna goriva, u cilju promicanja uvođenja** vozila s nultim emisijama na tržište Unije i **inovacija povezanih** s tehnologijama s nultim emisijama.

## Amandman 13

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**10.a Načelo tehnološke neutralnosti ključno je za osiguravanje učinkovitosti i pluralizma rješenja, očuvanje i ubrzanje inovacija i razvoja, među ostalim u području disruptivnih tehnologija, te omogućavanje tržišne fleksibilnosti i raznolikosti društvenog ponašanja. U tom je smislu važno da se cestovni promet ne**

*ograniči na jednu tehnologiju, već da se potiču inovacije i komplementarnost među učinkovitim alternativnim tehnologijama, kao što je kombinirana upotreba hibridnih vozila i goriva s niskim emisijama ugljika. Osim toga, univerzalni pristup na europskoj razini bio bi ugrožen zbog velike gospodarske, socijalne, geografske i infrastrukturne raznolikosti među državama članicama i unutar njih, dok kombinacija komplementarnih tehnologija omogućuje svakoj regiji da uspostavi najprikladnija rješenja za smanjenje svojih emisija.*

## Amandman 14

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.b (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*10.b Osim cilja iz ove Uredbe za povećanje dostupnosti i uvođenja vozila s nultim emisijama, trebalo bi uvesti korekcijski faktor za ugljik kako bi se pri procjeni usklađenosti novoregistriranih teških vozila sa zahtjevima smanjenja emisija CO<sub>2</sub> na odgovarajući način uzeo u obzir doprinos uporabe ugljično neutralnih goriva, kao što su biogoriva, biopljin, goriva iz biomase i sintetička goriva.*

## Amandman 15

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11. – stavak 1.

### *Tekst koji je predložila Komisija*

U ažuriranoj novoj industrijskoj strategiji<sup>14</sup> predviđa se zajedničko osmišljavanje načina provedbe zelene i digitalne tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom se kontekstu osmišljava način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U okviru tog načina posebno se vodi računa o malim i srednjim poduzećima u automobilskom lancu opskrbe te o savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje s državama članicama, a on se temelji na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine u cilju mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala s obzirom na zelenu i digitalnu tranziciju te na mehanizmu za poticanje talenata u okviru inicijative Iskorištavanje talenta u europskim regijama. Razmatraju se i odgovarajuće mјere i poticaji na europskoj i nacionalnoj razini kojima se jača cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. To bi na primjer moglo uključivati mogućnost da države članice iskoriste sredstva iz predloženog Socijalnog fonda za klimatsku politiku kako bi pomogle mikropoduzećima pri kupnji kamiona s nultim emisijama.

### *Izmjena*

U ažuriranoj novoj industrijskoj strategiji<sup>14</sup> predviđa se zajedničko osmišljavanje načina provedbe zelene i digitalne tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom se kontekstu osmišljava način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U okviru tog načina posebno se vodi računa o malim i srednjim poduzećima u automobilskom lancu opskrbe te o savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje s državama članicama, a on se temelji na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine u cilju mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala s obzirom na zelenu i digitalnu tranziciju te na mehanizmu za poticanje talenata u okviru inicijative Iskorištavanje talenta u europskim regijama. Razmatraju se i odgovarajuće mјere i poticaji na europskoj i nacionalnoj razini kojima se jača cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. To bi na primjer moglo uključivati mogućnost da države članice iskoriste sredstva iz predloženog Socijalnog fonda za klimatsku politiku kako bi pomogle mikropoduzećima pri kupnji kamiona s nultim emisijama.

***Posebnu bi pozornost trebalo pridati i utjecaju koji će ta tranzicija imati na MSP-ove u cijelom lancu opskrbe.***

---

<sup>14</sup> Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od

---

<sup>14</sup> Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od

5. svibnja 2021.

5. svibnja 2021.

## Amandman 16

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**11.a Za brzo uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu potrebna je dostupnost kvalificiranih instalatera. Ulaganja u prekvalifikaciju i usavršavanje bit će temelj za postizanje ciljeva ove Uredbe i osigurat će pravednu tranziciju u sektoru proizvodnje kamiona.**

## Amandman 17

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(12) Ciljane vrijednosti za vozni park Unije trebalo bi dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Komisijinu Prijedlogu uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva<sup>16</sup>.

(12) Ciljane vrijednosti za vozni park Unije trebalo bi dopuniti potrebnim uvođenjem ***yavno dostupne*** infrastrukture za punjenje i opskrbu kako je utvrđeno u Komisijinu Prijedlogu uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva<sup>16</sup>.

*Infrastrukturu za punjenje i opskrbu jednako je važno uvesti na privatnim lokacijama, kao što su privatna skladišta i logistička središta, kako bi se osiguralo punjenje preko noći i punjenje na odredištu. Nijedna regija ili područje Unije ne smiju biti zapostavljeni i moraju se na odgovarajući način ukloniti regionalne razlike u uvođenju infrastrukture za alternativna goriva, posebno u slabije razvijenim regijama ili*

*regijama sa specifičnim potrebama i okolnostima, kao što su ruralne i rijetko naseljene, udaljene i najudaljenije te otočne i planinske regije. Ta javna i privatna mreža postaja za punjenje i opskrbu uvjet je koji proizvođačima omogućuje da postignu ciljeve smanjenja emisija CO<sub>2</sub>.*

---

<sup>16</sup> Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća, 14.7.2021., COM(2021) 559 final.

---

<sup>16</sup> Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća, 14.7.2021., COM(2021) 559 final.

## Amandman 18

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*12.a Uspostava odgovarajuće infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima nužan je preduvjet za rast tržišta vozila s nultim i niskim emisijama, a time i za uspjeh ove Uredbe; pritom bi svako povećanje ambicija u pogledu smanjenja emisija iz ove Uredbe, uključujući prijelazne ciljeve, trebalo biti popraćeno povećanjem ciljnih vrijednosti u okviru revizije Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva; stoga je ključno da se zadrže i jačaju ulaganja za njihov razvoj. Državama članicama treba pružiti dostatnu potporu i pomoći za ostvarivanje tog cilja zbog znatnih potreba za ulaganjima u desetljeću u kojem će se povećati njihovi gubici i prijenosi poreznih prihoda na druga goriva. Stoga je važno naglasiti da*

*je pitanje opskrbe gorivom neodvojivo povezano sa samom autonomijom vozilâ jer se njezinim povećanjem smanjuje potreba za čestom opskrbom te bi Komisija pri uspostavi infrastrukture trebala uzeti u obzir tehnološki razvoj koji utječe na nju, osobito u pogledu autonomije baterija.*

## Amandman 19

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*12.b Minimalni zahtjevi u pogledu infrastrukture za punjenje teških vozila utvrđeni u Uredbi o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva možda neće biti dovoljni za ispunjavanje zahtjeva strožih emisijskih normi za CO<sub>2</sub>. Stoga je iznimno važno da se u instrumentima financiranja na razini EU-a i na nacionalnoj razini prednost daje potpori dalnjem razvoju projekata za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva.*

## Amandman 20

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(13) Za prelazak na **klimatsku neutralnost potrebna** su velika ulaganja u elektroenergetske mreže, među ostalim u povećanje kapaciteta, otpornosti i mogućnosti skladištenja te u dodatne

(13) Za uvođenje **električnih vozila na baterije, vozila s gorivnim člancima i drugih vozila s pogonom na vodik** **nesumnjivo su neophodna** velika ulaganja u elektroenergetske mreže, među ostalim u

priklučke. *Kad je riječ o teškim vozilima, primjenom ciljanih razina za 2030. predloženih u članku 3.a udio vozila s nultim emisijama u ukupnom voznom parku vozila na cestama i potrošnja električne energije u tom sektoru i dalje će biti ograničeni. Stoga će i povezani učinak na elektroenergetsku mrežu ostati ograničen.*

povećanje kapaciteta, otpornosti i mogućnosti skladištenja te u dodatne priključke *i prilagodbu ponašanja kako bi se zadovoljila potražnja za električnom energijom tijekom vršnih sati bez ugrožavanja sigurnosti opskrbe.*

## Amandman 21

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*13.a Uvođenje teških vozila s nultim emisijama na tržište ovisi o uvjetima koji cestovnim prijevoznicima tereta omogućuju neometanu i profitabilniju uporabu takvih vozila u usporedbi s konvencionalnim dizelskim kamionima. Dostupnost infrastrukture za punjenje i opskrbu, učinkovite mjere određivanja cijena ugljika i naknada za korištenje cesta diferenciranih s obzirom na emisije CO<sub>2</sub> te poticajni i dobro uskladeni propisi o vozilima ključni su uvjeti koji omogućuju provedbu i koji su izvan izravne kontrole proizvođača vozila. Stoga bi se stanje najvažnijih uvjeta koji omogućuju provedbu trebalo pratiti na godišnjoj osnovi. Ako se utvrdi da jedan ili više uvjeta koji omogućuju provedbu nisu u skladu s ciljanim vrijednostima CO<sub>2</sub> za proizvođače vozila, trebalo bi preispitati ciljane vrijednosti i ukinuti novčane kazne (doplatu za prekomjerne emisije CO<sub>2</sub>) za proizvođače vozila.*

## Amandman 22

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*13.b Određeni uvjeti koji omogućuju cestovnim prijevoznicima tereta da neometano upravljaju teškim vozilima s nultim emisijama ključni su za rano uvodenje takvih vozila na tržište. Stoga bi pri preispitivanju ove Uredbe trebalo redovito pratiti stanje najvažnijih uvjeta koji omogućuju provedbu, kao što su optimalni kapacitet mreže, skladištenje, infrastruktura za punjenje i opskrbu te učinkovite mjere određivanja cijena ugljika.*

## Amandman 23

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti pri postupnoj prilagodbi voznih parkova kako bi se prelazak na vozila s nultim emisijama odvijao na troškovno učinkovit način, *pa je* stoga primjereno zadržati pristup smanjivanja ciljanih razina u intervalima od pet godina.

(14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti pri postupnoj prilagodbi voznih parkova kako bi se prelazak na vozila s nultim *i niskim* emisijama odvijao na troškovno učinkovit način. *Zbog postupnog povećanja ciljanih vrijednosti smanjenja emisija povećali su se troškovi usklađivanja za proizvođače.* Stoga *je* primjereno zadržati pristup smanjivanja ciljanih razina u intervalima od pet godina.

## Amandman 24

**Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 14.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*14.a Ovoj je Uredbi cilj ubrzati prelazak na ugljično neutralnu mobilnost u skladu s načelom tehnološke neutralnosti. Kako bi se dopunile mjere za povećanje dostupnosti vozila s nultim emisijama, uvodi se mehanizam utemeljen na korekcijskom faktoru za ugljik kako bi se pri procjeni uskladenosti novoregistriranih teških vozila sa zahitjevima smanjenja emisija CO<sub>2</sub> na odgovarajući način uzeo u obzir doprinos uporabe održivih obnovljivih goriva u prometu. Ovoj je Uredbi cilj ubrzati prelazak na ugljično neutralnu mobilnost u skladu s načelom tehnološke neutralnosti. Kako bi se dopunile mjere za povećanje dostupnosti vozila s nultim emisijama, uvodi se mehanizam utemeljen na korekcijskom faktoru za ugljik kako bi se pri procjeni uskladenosti novoregistriranih teških vozila sa zahitjevima smanjenja emisija CO<sub>2</sub> na odgovarajući način uzeo u obzir doprinos uporabe održivih obnovljivih goriva u prometu.*

**Amandman 25**

**Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 14.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*14.b Ovoj je Uredbi cilj ubrzati prelazak na ugljično neutralnu mobilnost u skladu s načelom tehnološke neutralnosti. Kako bi se dopunile mjere za povećanje dostupnosti vozila s nultim emisijama,*

*uvodi se mehanizam utemeljen na korekcijskom faktoru za ugljik kako bi se pri procjeni usklađenosti novoregistriranih teških vozila sa zahitjevima smanjenja emisija CO<sub>2</sub> na odgovarajući način uzeo u obzir doprinos uporabe održivih obnovljivih goriva u prometu.*

## Amandman 26

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.c (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*14.c Za razliku od sektora osobnih vozila, gospodarska vozila ključna su i fleksibilna sredstva za prijevoz robe i osoba te su i dalje ključna za europsko gospodarstvo. Pitanje cjenovne pristupačnosti za korisnike, smanjeni doseg vožnje, duga vremena punjenja i smanjena nosivost elementi su koji bi mogli spriječiti brz prelazak na tehnologije s nultom stopom emisija.*

## Amandman 27

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.d (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*14.d Potrebno je razviti cjelovit skup uvjeta koji omogućuju provedbu kako bi brzi prelazak na nultu stopu emisija bio održiv. Pružanje odgovarajuće razine resursa kupcima kako bi se premostila razlika u cijeni u odnosu na konvencionalna vozila i dostupnost*

*dovoljno gусте инфраструктуре прикладне за  
пунjenje i опскрубу горивом teških vozila  
ključni su čimbenici koji omogućuju  
provedbu.*

## Amandman 28

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.e (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*14.e U zelenoj tranziciji trebalo bi uzeti u obzir i važnost socijalne dimenzije kako bi se osiguralo da nove tehnologije ne utječu na cjenovnu pristupačnost i dostupnost za sve. Pri donošenju novih normi za emisije CO<sub>2</sub> za teška vozila važno je uzeti u obzir znatne gospodarske i socijalne posljedice zelene tranzicije i potrebu za očuvanjem radnih mesta i konkurentnosti industrije Unije.*

## Amandman 29

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.f (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*14.f Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti utjecaju koji će ta tranzicija imati na mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ove) duž lanca opskrbe u automobilskom sektoru te na pogodene regije i zajednice koje bi mogle biti u ranjivijem položaju zbog prisutnosti intenzivne automobilske industrije.*

## Amandman 30

**Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 15.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(15) Zbog heterogene strukture cjelokupnog voznog parka kamiona nije moguće u potpunosti predvidjeti hoće li tehnološki razvoj biti dovoljno brz kako bi tehnologija s nultim emisijama iz ispušne cijevi bila održiv izbor za sve specifične upotrebe. To, na primjer, može uključivati upotrebu teških vozila za velike udaljenosti na područjima s posebnim morfološkim i meteorološkim uvjetima ili upotrebu autobusa i kamiona za ključne primjene povezane sa zaštitom i sigurnošću koje se ne mogu ostvariti tehnologijama s nultim emisijama iz ispušne cijevi. Navedena vozila trebala bi činiti ograničeni udio u cjelokupnom voznom parku teških vozila. S obzirom na ta razmatranja, u *cilju za 2040.* trebalo bi *ostaviti prostora za tehnološki razvoj koji će tek uslijediti.*

*Izmjena*

(15) Zbog heterogene strukture cjelokupnog voznog parka kamiona nije moguće u potpunosti predvidjeti hoće li tehnološki razvoj biti dovoljno brz kako bi tehnologija s nultim emisijama iz ispušne cijevi bila održiv izbor za sve specifične upotrebe. To, na primjer, može uključivati upotrebu ***vrlo teških vozila i teških vozila*** za velike udaljenosti na područjima s posebnim morfološkim i meteorološkim uvjetima ili upotrebu autobusa i kamiona za ključne primjene povezane sa zaštitom i sigurnošću koje se ne mogu ostvariti tehnologijama s nultim emisijama iz ispušne cijevi. Navedena vozila trebala bi činiti ograničeni udio u cjelokupnom voznom parku teških vozila. S obzirom na ta razmatranja, u *reviziji ove Uredbe* trebalo bi *pri mogućem preispitivanju ciljanih vrijednosti uzeti u obzir tehnološki razvoj tih vozila. Važno je na razini Unije procijeniti emisije CO<sub>2</sub> iz teških vozila tijekom njihova cijelog životnog ciklusa. U tu svrhu Komisija bi najkasnije godinu dana nakon stupanja na snagu Uredbe trebala ocijeniti mogućnost razvijanja zajedničke metodologije Unije za procjenu i dosljedno dostavljanje podataka o emisijama CO<sub>2</sub> tijekom cijelog životnog ciklusa teških vozila stavljenih na tržište Unije. Komisija bi trebala donijeti daljnje mјere, uključujući, prema potrebi, zakonodavne prijedloge.*

**Amandman 31**

**Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 15.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*15.a Vrlo teške kombinacije (EHC) su vozila iznad standardne mase, a često i dimenzija. Zbog većeg korisnog tereta Imaju veću energetsku učinkovitost i manju relativnu potrošnju goriva u usporedbi s prosječnim kamionima u EU-u. Međutim, to se ne uzima u obzir u trenutačnoj formuli za izračun ciljanih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za teška vozila. Trebalo bi na odgovarajući način izmijeniti formulu za izračun kako bi se to ispravilo i bolje uzele u obzir stvarne emisije EHC-ova.*

**Amandman 32**

**Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 15.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*15.b Nakon savjetovanja s dionicima, a najkasnije godinu dana nakon stupanja na snagu Uredbe, Komisija bi trebala podnijeti prijedlog za registraciju teških vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna goriva za potrebe usklađenosti s pravom EU-a i ciljem klimatske neutralnosti Unije.*

**Amandman 33**

**Prijedlog uredbe  
Uvodna izjava 15.c (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*15.c Ugljično neutralna goriva, kao što su bioplín, biogoriva ili sintetička goriva, imaju ključnu ulogu u tranziciji i već sada mogu pridonijeti znatnom smanjenju emisija CO<sub>2</sub> i poboljšanju kvalitete zraka. Mogu poslužiti i kao dio rješenja u budućim slučajevima kad bude otežano ili nemoguće pogoniti kamione na električnu energiju ili vodik.*

#### **Amandman 34**

##### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.d (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*15.d S obzirom na činjenicu da se znatan dio kamiona proizvedenih u EU-u izvozi diljem svijeta i da je taj sektor izložen snažnoj međunarodnoj konkurenциji, vodeći položaj europskih proizvođača i dobavljača koji posluju na globalnoj razini štiti se i jača poštovanjem načela tehnološke neutralnosti, koje je ključno za jamčenje kapaciteta za inovacije i konkurentnost.*

#### **Amandman 35**

##### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.e (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*15.e Ovo zakonodavstvo ima ključnu ulogu u pružanju konkurentske prednosti vozilima s nultim emisijama u odnosu na vozila s pogonom na fosilna goriva, čime*

*se postupno smanjuju gospodarske razlike među njima. Međutim, odgovarajuća potpora iz drugog zakonodavstva EU-a i nacionalnog zakonodavstva te finansijski mehanizmi i fondovi ključni su za smanjenje troškova i postizanje komercijalne održivosti prijevoza s nultom stopom emisija.*

## Amandman 36

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(17) Uz strože ciljane vrijednosti za vozni park Unije od 2030. nadalje proizvođači će na tržište Unije morati stavljati znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu mehanizam za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja djelotvornosti Uredbe (EU) 2019/1242. Mehanizam za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama stoga bi od 2030. trebalo ukinuti.**

*Briše se.*

*Obrazloženje*

*Zadržava se mehanizam za poticanje vozila s nultim i niskim emisijama (ZLEV).*

## Amandman 37

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 18.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(18) Mogućnost dodjele prihoda od**

**(18) Prihod od doplate za prekomjerne**

*doplate za prekomjerne emisije određenom fondu ili odgovarajućem programu ocijenjena je kao potrebna u skladu s člankom 15. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/1242, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje a da pritom automobilski sektor ne bi ostvario izravnu korist u tranziciji. Stoga bi se prihod od doplate za prekomjerne emisije i dalje trebao smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/1242.*

*emisije trebao bi se smatrati prihodom namijenjenim proračunskoj liniji „potpora automobilskom sektoru“ Socijalnog fonda za klimatsku politiku s ciljem osiguravanja pravedne tranzicije prema klimatski neutralnom gospodarstvu, posebno radi ublažavanja svih negativnih učinaka tranzicije u automobilskom sektoru na zapošljavanje u svim pogodenim državama članicama, posebno u regijama i zajednicama koje su najviše pogodene tranzicijom.*

## Amandman 38

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Za vozila koja nisu obuhvaćena područjem primjene zakonodavstva o homologaciji automobilskih proizvoda, kao što su traktori za poljoprivredu i šumarstvo, vozila **konstruirana i** izrađena za upotrebu u oružanim snagama i vozila na gusjenicama, emisije CO<sub>2</sub> ne utvrđuju se i stoga ta vozila ne moraju ispunjavati ciljane vrijednosti CO<sub>2</sub> utvrđene u ovoj Uredbi.

*Izmjena*

Za vozila koja nisu obuhvaćena područjem primjene zakonodavstva o homologaciji automobilskih proizvoda, kao što su traktori za poljoprivredu i šumarstvo, vozila izrađena za upotrebu u oružanim *i sigurnosnim* snagama i vozila na gusjenicama, emisije CO<sub>2</sub> ne utvrđuju se i stoga ta vozila ne moraju ispunjavati ciljane vrijednosti CO<sub>2</sub> utvrđene u ovoj Uredbi.

## Amandman 39

### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21. – stavak 5.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Namjenska vozila, kao što su kamioni za odvoz smeća, kiperi ili miješalice za beton,

*Izmjena*

Namjenska vozila, kao što su kamioni za odvoz smeća, kiperi ili miješalice za beton,

trebala bi i dalje biti izuzeta iz izračuna prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođačâ.

trebala bi i dalje biti izuzeta iz izračuna prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođačâ. *S druge strane, namjenska vozila s nultim i niskim emisijama mogla bi se upotrebljavati za potrebe ove Uredbe i za potrebe utvrđivanja sukladnosti proizvođača s njegovim ciljanim vrijednostima specifičnih emisija CO<sub>2</sub>.*

#### Amandman 40

##### Prijedlog uredbe Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(23) Za potrebe novouvedenog prijenosa vozila između proizvođača i utvrđivanja izuzeća za proizvođače koji proizvode malo vozila u Uredbu (EU) 2019/1242 trebalo bi dodati definiciju pojma „skupina povezanih subjekata” koja je u suštini u skladu s terminologijom iz Uredbe (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>20</sup> za laka vozila.

Briše se.

---

<sup>20</sup> Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

#### Obrazloženje

Predloženim uvođenjem mehanizma prijenosa među poduzećima koja odgovaraju kriterijima „skupine povezanih proizvođača” moglo bi se narušiti tržišno natjecanje jer bi ta odredba pogodovala samo nekim europskim proizvođačima. Nadalje, ta bi metoda mogla dovesti do

*stvaranja dvaju dominantnih položaja na tržištu.*

## **Amandman 41**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(24) Za potrebe definiranja obveza pojedinačnih proizvođača ciljevi smanjenja CO<sub>2</sub> za vozni park novih teških vozila u Uniji trebali bi se prenijeti u posebne ciljeve smanjenja za podskupine koje bi trebalo utvrditi u skladu s tehničkim značajkama vozila koja obuhvaćaju.

*Izmjena*

(24) Za potrebe definiranja obveza pojedinačnih proizvođača ciljevi smanjenja CO<sub>2</sub> za vozni park novih teških vozila u Uniji trebali bi se prenijeti u posebne ciljeve smanjenja za podskupine koje bi trebalo utvrditi u skladu s tehničkim značajkama vozila koja obuhvaćaju, *ali uzimajući u obzir moguća kašnjenja u isporuci i zakašnjelo stavljanje na tržište određenih skupina vozila na koje utječu poteškoće u opskrbi određenim sastavnim dijelovima i kojima se proizvođači opskrbljuju izvana.*

### *Obrazloženje*

*Proizvođači ne bi trebali biti odgovorni ako vanjske poteškoće s opskrbom (npr. poluvodičima) odgađaju stavljanje na tržište određenih modela vozila i time utječu na opskrbu europskog voznog parka čistim teškim vozilima.*

## **Amandman 42**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 27.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*27.a Autobusi s niskim ulazom koji su registrirani samo u razredu II projektirani su za međugradski promet i mogu se jasno identificirati. Njihovi međugradski*

*namjenski profili ne bi trebali podlijegati obvezi nulte stope emisija za gradske autobuse. Umjesto toga, na vozila razreda II s niskim ulazom trebalo bi primjenjivati iste zahtjeve kao na međugradske autobuse i druga međugradska vozila s visokim ulazom.*

### *Obrazloženje*

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO<sub>2</sub> reduction targets (“MCO<sub>2</sub>”). The impact in terms of CO<sub>2</sub> emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

## **Amandman 43**

### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 28.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(28) Faktor nultih i niskih emisija trebao bi se zadnji put primijeniti u razdoblju izvješćivanja za **2029. jer se smatra da nakon toga više nije potreban za** poticanje ulaska vozila s nultim emisijama na tržište.

*Izmjena*

(28) Faktor nultih i niskih emisija trebao bi se zadnji put primijeniti u razdoblju izvješćivanja za **2039. kako bi se nastavilo** poticanje ulaska vozila s nultim emisijama na tržište **u sektoru teških vozila.**

### *Obrazloženje*

*Prodor tehnologija s nultim emisijama na tržište u sektoru teških vozila neizvjestan je i strogo povezan s dostupnošću poticajnih okvirnih uvjeta i prihvaćanjem među kupcima. Uredbom bi i dalje trebala biti predviđena određena fleksibilnost kako bi proizvođači vozila lakše*

*oglašavali i prodavali nova vozila s nultim emisijama. Zbog toga bi faktor ZLEV trebalo produljiti na cijelo razdoblje u kojem će ova Uredba ostati na snazi.*

#### **Amandman 44**

##### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 30.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(30) Nadalje, kako bi se ojačao razvoj novih tehnologija s nultim emisijama u specijaliziranim malim i srednjim poduzećima, prijenos vozila s nultim emisijama trebao bi se omogućiti i između nepovezanih subjekata.

*Izmjena*

(30) Nadalje, kako bi se ojačao razvoj novih tehnologija s nultim emisijama u specijaliziranim malim i srednjim poduzećima, prijenos vozila s nultim emisijama trebao bi se omogućiti i između nepovezanih subjekata, *kao i prijenos postojećih vozila koja su nadogradena kako bi imala nultu stopu emisija. Nadogradnja postojećih vozila izvrsna je prilika za ubrzanje prelaska na mobilnost s nultom stopom emisija na troškovno učinkovit i resursno učinkovit način.*

#### **Amandman 45**

##### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 42.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*42.a Cilj je ove Uredbe ubrzati prelazak na ugljično neutralnu mobilnost na tehnološki neutralan način. Kako bi se dopunile mjere za povećanje dostupnosti vozila s nultim emisijama, uvodi se mehanizam utemeljen na korekcijskom faktoru za ugljik kako bi se pri procjeni usklađenosti novoregistriranih teških vozila sa zahtjevima smanjenja emisija CO<sub>2</sub> propisno uzeo u obzir doprinos uporabe održivih obnovljivih goriva u*

*prometu, uključujući biogoriva, goriva iz biomase i obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla.*

#### **Amandman 46**

##### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 42.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*42.b Kako bi se ubrzao taj prelazak, uvodi se mehanizam utemeljen na korekcijskom faktoru za ugljik kojim se uzimaju u obzir intenzitet emisija CO<sub>2</sub> i udio ugljično neutralnih goriva.*

#### **Amandman 47**

##### **Prijedlog uredbe Uvodna izjava 42.c (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*42.c uvodi se nova definicija pojma „uglično neutralna goriva” kako bi se omogućila uporaba goriva iz obnovljivih izvora kako su definirana u Direktivi 2018/2001, uključujući biogoriva, biopljin, tekuća biogoriva, goriva iz biomase i obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla ili goriva iz recikliranog ugljika.*

#### **Amandman 48**

##### **Prijedlog uredbe Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka a Uredba (EU) 2019/1242 Članak 2. – stavak 1. – točka b**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(b) **N1, ako nisu obuhvaćena  
Uredbom (EU) 2019/631, N2 i N<sub>3</sub>;**

(b) **N<sub>2</sub>s najvećom tehnički  
dopuštenom masom opterećenog vozila  
iznad 5 tona i N<sub>3</sub>;**

## Amandman 49

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka a**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 2. – stavak 1. – točka ca (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(c a) Za potrebe ove Uredbe primjenjuje  
se i na namjenska vozila s nultim i niskim  
emisijama.**

## Amandman 50

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka c**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 2. – stavak 4.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**4.a Skupine vozila 11, 12 i 16 iz  
kategorije N3 ne podlježe cilnjim  
vrijednostima emisija CO<sub>2</sub> utvrđenima u  
članku 3.a ove Uredbe.**

## Amandman 51

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka i.**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 3. – točka 23.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*23.a „goriva neutralna u pogledu CO<sub>2</sub>” znači sva goriva za koja se smatra da imaju nultu neto stopu emisija u uporabi i koje stoga ne proizvode neto emisije stakleničkih plinova niti imaju ugljični otisak te koja su u skladu s načelom neutralnosti i kriterijima održivosti iz Direktive 2018/2001 i povezanih delegiranih akata. Ta goriva uključuju biogoriva, bioplín, tekuća biogoriva, goriva iz biomase i obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla ili goriva iz recikliranog ugljika.*

## Amandman 52

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka i.**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 3. – točka 23.b (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*23.b „korekcijski faktor za ugljik (CCF)” znači faktor kojim se korigira obračun emisija CO<sub>2</sub> iz ispušne cijevi vozila za potrebe procjene sukladnosti kako bi se uzeo u obzir intenzitet emisija stakleničkih plinova i udio ugljično neutralnih goriva, kako je definirano u članku 3. točki 23.a ove Uredbe.*

## Amandman 53

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 4.**

Uredba (EU) 2019/124

Članak 3.b – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Kad je riječ o vozilima iz točke 4.2. Priloga I., proizvođači u svojem voznom parku novih teških vozila moraju poštovati minimalne udjele vozila s nultim emisijama kako je utvrđeno u točki 4.3. Priloga I. Za nove gradske autobuse udio vozila s nultim emisijama od razdoblja izvješćivanja za 2030. iznosi 100 %.

*Izmjena*

1. Kad je riječ o vozilima iz točke 4.2. Priloga I., proizvođači u svojem voznom parku novih teških vozila moraju poštovati minimalne udjele vozila s nultim emisijama kako je utvrđeno u točki 4.3. Priloga I. Za nove gradske autobuse udio vozila s nultim emisijama od razdoblja izvješćivanja za 2030. iznosi **80 % i postupno će se povećati do 100% u skladu s razvojem tržišta i uvjeta koji omogućuju provedbu.**

## Amandman 54

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 4.**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 3.a – stavak 1. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

(b) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2030. do 2034. za **45 %**;

*Izmjena*

(b) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2030. do 2034. za **30 %**;

## Amandman 55

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 4.**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 3.a – stavak 1. – točka c

*Tekst koji je predložila Komisija*

(c) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2035. do 2039. za **65 %**;

*Izmjena*

(c) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2035. do 2039. za **50 %**;

## **Amandman 56**

### **Prijedlog uredbe**

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

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 3.a – stavak 1. – točka d

*Tekst koji je predložila Komisija*

(d) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2040. nadalje za **90 %**.

*Izmjena*

(d) za sve podskupine vozila u razdobljima izvješćivanja od 2040. nadalje za **75 %**.

## **Amandman 57**

### **Prijedlog uredbe**

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

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 3.c

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

#### **Članak 3.c**

*Briše se.*

### *Obrazloženje*

*Sadržaj članka 3.c nije jasan sa stajališta tijela za javnu nabavu. Javna nabava ne bi trebala biti dodatno otežana u situaciji u kojoj javna tijela već nastoje ostvariti zelenu tranziciju. Predloženi zahtjevi nejasni su i nerazmjeri u odnosu na zadaće i ovlasti tijela za javnu nabavu. Na primjer, tijela nadležna za javni prijevoz imaju vrlo ograničen utjecaj na pouzdanost isporuke ili dostupnost rezervnih dijelova.*

## **Amandman 58**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 5.**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 4. – stavak 1. – točka a

*Tekst koji je predložila Komisija*

(a) podatke dostavljene za nova teška vozila proizvođača registrirana u prethodnom razdoblju izvješćivanja; i

*Izmjena*

(a) podatke dostavljene za nova teška vozila proizvođača registrirana u prethodnom razdoblju izvješćivanja, *uključujući namjenska vozila s nultim i niskim emisijama*; i

## Amandman 59

### Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

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

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(5.a) u članku 4. prvom stavku umeće se sljedeća točka b.a:*

*(ba) primjenu korekcijskog faktora za ugljik (CCF) utvrđenog u skladu s novim stavkom 7. Priloga I.*

## Amandman 60

### Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 4.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(5.b) Metodologija za registraciju teških vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna goriva*

*umeće se sljedeći članak 4.a:*

**Članak 4.a**

*Nakon savjetovanja s dionicima, a najkasnije godinu dana nakon stupanja*

*na snagu Uredbe, Komisija razvija metodologiju za registraciju teških vozila s pogonom isključivo na ugljično neutralna goriva za potrebe usklađenosti s pravom EU-a i ciljem klimatske neutralnosti Unije.*

## Amandman 61

### Prijedlog uredbe

**Članak 1. – stavak 1. – točka 6. – podtočka a**  
Uredba (EU) 2019/1242  
Članak 5. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja **do razdoblja izvješćivanja za 2029.** za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija za prethodno razdoblje izvješćivanja.

*Izmjena*

Komisija od 1. srpnja 2020. i za svako sljedeće razdoblje izvješćivanja za svakog proizvođača utvrđuje faktor nultih i niskih emisija za prethodno razdoblje izvješćivanja.

## Amandman 62

### Prijedlog uredbe

**Članak 1. – stavak 1. – točka 6. – podtočka c**  
Uredba (EU) 2019/1242  
Članak 5. – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

4. Faktorom nultih i niskih emisija prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača smanjuju se za najviše **3 %.** Doprinosom vozila s nultim emisijama kategorije N, osim onih u podskupinama vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, tom faktoru prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača smanjuju se za najviše **1,5 %.**;

*Izmjena*

4. Faktorom nultih i niskih emisija prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača smanjuju se za najviše **10 %.** Doprinosom vozila s nultim emisijama kategorije N, osim onih u podskupinama vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, tom faktoru prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača smanjuju se za najviše **3 %.**;

## Amandman 63

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 9. – podtočka d

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 7. – stavak 1. – podstavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Emisijski bonusi i emisijski dugovi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. prenose se, ako je to primjenjivo, iz jednog razdoblja izvješćivanja u sljedeće razdoblje izvješćivanja. *Medutim, svi preostali emisijski dugovi podmiruju se u razdobljima izvješćivanja za 2029., 2034. i 2039.*

*Izmjena*

Emisijski bonusi i emisijski dugovi prikupljeni u razdobljima izvješćivanja za godine od 2025. do 2039. prenose se, ako je to primjenjivo, iz jednog razdoblja izvješćivanja u sljedeće razdoblje izvješćivanja.

## Amandman 64

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 11. – podtočka c

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 8. – stavak 2. – točka a

*Tekst koji je predložila Komisija*

(a) ako u bilo kojem razdoblju izvješćivanja *za godine od 2025. do 2028., od 2030. do 2033., od 2035. do 2038.* zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1. trećeg podstavka;

*Izmjena*

(a) ako u bilo kojem razdoblju izvješćivanja zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa prelazi graničnu vrijednost emisijskog duga iz članka 7. stavka 1. trećeg podstavka;

## Amandman 65

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 11. – podtočka c

Uredba (EU) 2019/1242  
Članak 8. – stavak 2. – točka b

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(b) ako je u razdoblju izvješćivanja za 2029., 2034., 2039. i 2040. zbroj emisijskih dugova umanjen za zbroj emisijskih bonusa pozitivan;**

*Obrazloženje*

*S obzirom na iznimno stroge kazne predviđene ovom Uredbom, proizvođači bi trebali moći prenijeti ne samo bonuse nego i dugove, a da im se pritom ne nameće obveza otplate u roku od pet godina.*

## Amandman 66

**Prijedlog uredbe**  
**Članak 1. – stavak 1. – točka 16.**  
Uredba (EU) 2019/1242  
Članak 13.f (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

4. Sredstva prikupljena naplatom administrativnih novčanih kazni smatraju se prihodima ***općeg proračuna Unije***.

4. Sredstva prikupljena naplatom administrativnih novčanih kazni smatraju se prihodima ***za zasebnu proračunsку liniju „potpora automobilskom sektoru“ Socijalnog fonda za klimatsku politiku.***

## Amandman 67

**Prijedlog uredbe**  
**Članak 1. – stavak 1. – točka 18.**  
Uredba (EU) 2019/1242  
Članak 15. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Komisija **2028.** mora preispitati

Komisija **najkasnije 2027.** mora preispitati

djelotvornost i učinak ove Uredbe te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće s rezultatima preispitivanja.

djelotvornost i učinak ove Uredbe te Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće s rezultatima preispitivanja.

*Izvješću se po potrebi mora priložiti prijedlog izmjene ove Uredbe. Do 31. prosinca 2025. i svake godine nakon toga Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o stanju uvjeta koji omogućuju provedbu za prihvatanje teških vozila s nultim emisijama na tržištu u Uniji. U tom izvješću Komisija među ostalim posebno ocjenjuje sljedeće elemente:*

- (a) broj registracija teških vozila s nultim emisijama u državama članicama,*
- (b) uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu prikladne za teška vozila u državama članicama,*
- (c) primjenu naknada za korištenje cesta diferenciranih prema emisijama CO<sub>2</sub> u državama članicama,*
- (d) razinu prosječne cijene emisijskih jedinica u okviru novog sustava trgovanja emisijama koji obuhvaća cestovni promet,*
- (e) druge mjere kojima se podupire korištenje teških vozila s nultim emisijama.*

*Ako se utvrди da jedan ili više uvjeta koji omogućuju provedbu, posebno na temelju stavaka (b), (c) ili (d), nisu u skladu s ciljnim vrijednostima za proizvođače vozila iz članaka 3.a i 3.b ove Uredbe, trebalo bi preispitati ciljne vrijednosti i ukinuti doplate za prekomjerne emisije CO<sub>2</sub> u skladu s člankom 8. ove Uredbe.*

## Amandman 68

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 18.**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 15. – stavak 1.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*Komisija što je ranije moguće, a najkasnije do 31. prosinca 2026., objavljuje izvješće u kojem se utvrđuje zajednička metodologija Unije za procjenu emisija CO<sub>2</sub> tijekom cijelog životnog ciklusa novih teških vozila koja se stavljuju na tržište Unije i za dosljedno izvješćivanje o tim podacima. Komisija tu ocjenu, uključujući po potrebi prijedloge dalnjih mjera, kao što su zakonodavni prijedlozi, prosljeđuje Europskom parlamentu i Vijeću.*

**Amandman 69**

**Prijedlog uredbe**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 19. – podtočka a**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 17.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

„Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.b, članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe].”;

„Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.b, članka **4.a**, članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe].”;

## Amandman 70

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 19. – podtočka a

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 17. – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

„Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.b, članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe].”;

*Izmjena*

„Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3.b, članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe].”;

*Komisija delegirane akte iz članka 3.b stavka 2. donosi najkasnije 18 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe.*

### Obrazloženje

*Potrebno za pružanje sigurnosti pri kupnji gradskih autobusa*

## Amandman 71

### Prijedlog uredbe

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 19. – podtočka b

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 17. – stavak 3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

„Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f stavka 2. i članka 14.

*Izmjena*

„Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4.a, članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.e stavka 4., članka 13.f

stavka 1.”;

stavka 2. i članka 14. stavka 1.”;

### *Obrazloženje*

*Od Komisije se traži da razvije metodologiju za registraciju teških vozila s pogonom na ugljično neutralna goriva za potrebe sukladnosti.*

## **Amandman 72**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 19. – podtočka c**

Uredba (EU) 2019/1242

Članak 17. – stavak 6.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(c) u stavku 6. riječi „članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. i članka 14. stavka 1.” zamjenjuju se sljedećim: „članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1.”;

*Izmjena*

(c) u stavku 6. riječi „članka 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. i članka 14. stavka 1.” zamjenjuju se sljedećim: „članka **4.a**, **članka** 11. stavka 2., članka 13. stavka 4. drugog podstavka, članka 13.c stavka 3., članka 13.d stavka 2., članka 13.f stavka 2. i članka 14. stavka 1.”;

## **Amandman 73**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 1. – podtočka 1.1.2. – tablica**

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>	
Skupina vozila u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozila (sg) u koju je vozilo uvršteno za potrebe ove Uredbe
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1

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

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

### *Obrazloženje*

*Ovom se izmjenom ispravlja pogreška u pisanju. Skupina vozila 35c u Prilogu I. Uredbi (EU) 2017/2400 pogrešno bi se svrstala u dvije različite podskupine, 35-FE i 39-FE. Skupinu vozila 39c trebalo bi uvrstiti samo u podskupinu vozila 39-FE.*

### **Amandman 74**

#### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 1. – podtočka 1.2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

Kategorija vozila

*Konfiguracija šasije*

N

*s nadogradnjom*

*Kriteriji za namjenska vozila*

kôd nadogradnje naveden u unosu 38 u certifikatu o sukladnosti dopunjava se jednom od sljedećih znamenki, kako su

teglač	navedene u Dodatku 2. Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 i 31 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 i 31 najveća brzina ne prelazi 79 km/h
--------	--

### *Izmjena*

Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Kriteriji za namjenska vozila
N	s nadogradnjom	kôd nadogradnje naveden u unosu 38 u certifikatu o sukladnosti dopunjava se jednom od sljedećih znamenki, kako su navedene u Dodatku 2. Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 i 31 09, 10, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 i 31

### *Obrazloženje*

*Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.*

*Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes*

**Amandman 75**

**Prijedlog uredbe**

**Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.1.**

Uredba (EU) 2019/1242

Prilog I. – točka 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača

Izračun specifičnih emisija CO<sub>2</sub> novog teškog vozila Specifične emisije u g/km novog teškog vozila v uvrštenog u podskupinu *sg* ili njegova primarnog vozila izračunavaju se na temelju sljedeće formule:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$
$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

pri čemu je:

$\sum_{mp}$  zbroj za sve namjenske profile *mp* navedene u tablici 2.;

*sg* podskupina u koju je uvršteno novo teško vozilo *v* u skladu s odjeljkom 1. ovog Priloga;

$W_{sg,mp}$ , ponder namjenskog profila utvrđen u točkama od 2.1.1. do 2.1.3.;

$CO2_{v,mp}$  emisije CO<sub>2</sub> novog teškog vozila *v* u g/km utvrđene za namjenski profil *mp*, dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b i normalizirane na temelju Priloga III.;

$CO2p_{v,mp}$  emisije CO<sub>2</sub> primarnog vozila novog teškog vozila *v* u g/km određene za namjenski profil *mp*, dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b;

Za motorna vozila s nultim emisijama vrijednosti  $CO2_{v,mp}$  i  $CO2p_{v,mp}$  postavljaju se na 0.

*Izmjena*

2.1. Izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača

Izračun specifičnih emisija CO<sub>2</sub> novog teškog vozila Specifične emisije u g/km novog teškog vozila *v* uvrštenog u podskupinu *sg* ili njegova primarnog vozila izračunavaju se na temelju sljedeće formule:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$
$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

pri čemu je:

$\Sigma_{mp}$  zbroj za sve namjenske profile  $mp$  navedene u tablici 2.;

$sg$  podskupina u koju je uvršteno novo teško vozilo  $v$  u skladu s odjeljkom 1. ovog Priloga;

$W_{sg,mp}$ , ponder namjenskog profila utvrđen u točkama od 2.1.1. do 2.1.3.;

$CO2_{v,mp}$  emisije  $CO_2$  novog teškog vozila  $v$  u g/km utvrđene za namjenski profil  $mp$ , dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b i normalizirane na temelju Priloga III.;

$CO2p_{v,mp}$  emisije  $CO_2$  primarnog vozila novog teškog vozila  $v$  u g/km određene za namjenski profil  $mp$ , dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b;

$CCF_i$  **koreksijski faktor za ugljik za gorivo ili mješavinu goriva u uporabi i, kako je definiran u članku 3. točki 25. i izračunan u skladu sa stavkom 7. ovog Priloga.**

Za motorna vozila s nultim emisijama vrijednosti  $CO2_{v,mp}$  i  $CO2p_{v,mp}$  postavljaju se na 0.

## Amandman 76

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.1.1.

Tekst koji je predložila Komisija											
Podskupina vozila (sg)*	Namjenski profil ( $mp$ )**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
Izmjena											
Podskupina	Namjenski profil ( $mp$ )**										

vozila (sg)*											
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0
54	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0

### *Obrazloženje*

*Ponderi namjenskih profila (Wsg,mp) za skupine 53 (srednji kamioni s kabinom) i 54 (srednji kamioni tipa kombija) mijenjaju se kako bi bolje odražavali uobičajenu upotrebu tih vozila. Terenski podaci pokazuju da regionalni distribucijski profili zapravo imaju veći udio u odnosu na vrijeme koje ta vozila provode u gradskim distribucijskim ciklusima.*

## **Amandman 77**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.2.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

pri čemu je:

$\Sigma_v$  zbroj za sva nova teška vozila proizvođača u podskupini sg, podložno odredbama članka 7.b;

$CO2_v$  specifične emisije  $CO_2$  novog teškog vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.;

$CO2p_v$  specifične emisije  $CO_2$  primarnog vozila novog teškog

pri čemu je:

$\Sigma_v$  zbroj za sva nova teška vozila proizvođača u podskupini sg, **uključujući namjenska vozila s nultim i niskim emisijama**, podložno odredbama članka 7.b;

$CO2_v$  specifične emisije  $CO_2$  novog teškog vozila v utvrđene u skladu s

	vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.;	CO2p <sub>v</sub>	točkom 2.1.; specifične emisije CO <sub>2</sub> primarnog vozila novog teškog vozila v utvrđene u skladu s točkom 2.1.;
V <sub>sg</sub>	broj novih teških vozila proizvođača u podskupini sg;		
Vpv <sub>sg</sub>	broj novih teških vozila u podskupini sg, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO <sub>2</sub> njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO <sub>2</sub> iz točke 2.2.3.;	V <sub>sg</sub>	broj novih teških vozila proizvođača, <i>uključujući namjenska vozila s nultim i niskim emisijama</i> , u podskupini sg;
PL <sub>sg</sub>	prosječan korisni teret vozilâ u podskupini sg kako je utvrđen u točki 2.5.;	Vpv <sub>sg</sub>	broj novih teških vozila u podskupini sg, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO <sub>2</sub> njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO <sub>2</sub> iz točke 2.2.3.;
PN <sub>sg</sub>	prosječan broj putnika vozilâ u podskupini sg kako je određen u točki 2.5.	PL <sub>sg</sub>	prosječan korisni teret vozilâ u podskupini sg kako je utvrđen u točki 2.5.;
		PN <sub>sg</sub>	prosječan broj putnika vozilâ u podskupini sg kako je određen u točki 2.5.

### *Obrazloženje*

*Namjenska vozila trebala bi i dalje biti isključena iz područja primjene ove Uredbe. S druge strane, trebalo bi proširiti područje primjene ove Uredbe kako bi se namjenska vozila s nultim emisijama mogla uračunati u vrijednosti specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača tijekom razdoblja izvješćivanja.*

## Amandman 78

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.3. – podtočka 2.3.2. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2.3.2. Razdoblja izvješćivanja od 2025. **do 2029.**  
[...]

*Izmjena*

2.3.2. Razdoblja izvješćivanja od 2025.  
**nadalje**  
[...]

### *Obrazloženje*

*Treba napomenuti da je prođor tehnologija s nultim emisijama na tržište u sektoru teških vozila još uvijek neizvjestan jer ovisi o dostupnosti poticajnih uvjeta i prihvaćanju među kupcima. Uredba bi i dalje trebala pružati određenu fleksibilnost kako bi proizvođači vozila lakše prodavali nova vozila s nultim emisijama. Zbog toga bi faktor ZLEV trebalo produljiti na vrijeme trajanja Uredbe te bi trebalo povećati njegov maksimalni doprinos.*

## Amandman 79

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.3. – podtočka 2.3.3.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2.3.3. Razdoblja izvješćivanja od 2030. **Briše se.**  
**ZLEV = 1**

*Izmjena*

## Amandman 80

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

[...]

pri čemu je:

Vzev<sub>sg</sub> broj novih teških vozila s nultim emisijama proizvođača u podskupini sg;

broj novih teških vozila proizvođača u podskupini *sg*, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO<sub>2</sub> njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz točke 2.2.;  
broj novih teških vozila proizvođača u podskupini *sg*;  
broj novih teških vozila proizvođača.

### *Izmjena*

[...]

pri čemu je:

broj novih teških vozila s nultim emisijama proizvođača u podskupini *sg*;  
broj novih teških vozila proizvođača u podskupini *sg*, koji će se na temelju članka 7.b uzeti u obzir s emisijama CO<sub>2</sub> njihovih primarnih vozila u izračunu prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> iz točke 2.2.;  
broj novih teških vozila proizvođača, uključujući ***namjenska vozila s nultim i niskim emisijama***, u podskupini *sg*;  
broj novih teških vozila proizvođača, uključujući ***namjenska vozila s nultim i niskim emisijama***.

### *Obrazloženje*

*Namjenska vozila trebala bi i dalje biti izuzeta iz područja primjene ove Uredbe. Međutim, takva će se vozila s nultim emisijama prva staviti na tržište (npr. za skupljanje komunalnog otpada). Zato bi područje primjene Uredbe trebalo proširiti tako da se namjenska vozila s nultim emisijama mogu uračunati u vrijednosti specifičnih emisija CO<sub>2</sub> proizvođača u određenom razdoblju izvješćivanja.*

## **Amandman 81**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 2. – podtočka 2.7.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

2.7. Prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača, kako su navedene u članku 4.

Za svakog se proizvođača izračunavaju sljedeće prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub>:

2.7.1. Za razdoblja izvješćivanja od 2019. do 2029.:

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

2.7.2. Za razdoblja izvješćivanja od 2025.:

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

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

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

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

pri čemu je:

$\sum_{sg}$  zbroj za podskupine uključene u izračun određenih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u skladu s točkom 4.2.;

$ZLEV$  kako je utvrđeno u točki 2.3.;

$share_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.4.;

$zev_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.4.;

$pv_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.4.;

$MPW_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.6.;

$avgCO2_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.2.;

$avgCO2p_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.2.;

$rCO2_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 3.1.2.

*Izmjena*

Prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub> proizvođača, kako su navedene u članku 4.

Za svakog se proizvođača izračunavaju sljedeće prosječne specifične emisije CO<sub>2</sub>:

2.7.1. Za razdoblja izvješćivanja od 2019. do 2029.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2$$

## 2.7.2. Za razdoblja izvješćivanja od 2025.:

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

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

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

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

pri čemu je:

$\sum_{sg}$  zbroj za podskupine uključene u izračun određenih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> u skladu s točkom 4.2.;

$ZLEV$  kako je utvrđeno u točki 2.3.;

$share_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.4.;

$zev_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.4.;

$p_{vsg}$  kako je utvrđeno u točki 2.4.;

$MPW_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.6.;

$avgCO2_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.2.;

$avgCO2p_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 2.2.;

$rCO2_{sg}$  kako je utvrđeno u točki 3.1.2.

$share_{sgEHC}$  **udio u podskupini sg proizvođačevih novih teških vozila kategorije N3 koja se mogu upotrebljavati u EHC-u**

$\alpha_{sg}$  kompenzacijski faktor za prilagodbu učinka većeg korisnog tereta EHC-ova na kamione proizvođača, ovisno o prosječnoj najvećoj dopuštenoj masi kombinacije u uporabi, primjenom ponderirane vrijednosti rezultata sljedećih formula:

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100$ , za 8x4 EHC kamione

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100$ , za druge EHC kamione

$avgGVW_{sg\ comb}$  prosjek specifičan za proizvođača u državi registracije za najveću dopuštenu masu kombinacije u uporabi (u tonama) za

*dotične EHC kamione u podskupini sg, ako je ispunjen sljedeći uvjet:*

*Za potrebe izračuna emisija CO<sub>2</sub> smatra se da je kamion obuhvaćen ovom Uredbom dio EHC-a ako je kamion u kategoriji N3 i ako je najveća dopuštena masa kombinacije vozila u uporabi u državi registracije veća od 60 tona i prijavljena u skladu s točkom (r) dijela A Priloga IV.*

## Amandman 82

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 3. – podtočka 3.2. – tablica

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>	
Referentna razdoblja primjenjiva na podskupine	
Sljedeća razdoblja izvješćivanja primjenjuju se kao referentna razdoblja na podskupine vozila:	
Podskupina vozila sg	Razdoblje izvješćivanja za godinu koja se primjenjuje kao referentno razdoblje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
sve ostale	2025
<i>Izmjena</i>	
Referentna razdoblja primjenjiva na podskupine	
Sljedeća razdoblja izvješćivanja primjenjuju se kao referentna razdoblja na podskupine vozila:	
Podskupina vozila sg	Razdoblje izvješćivanja za godinu koja se primjenjuje kao referentno razdoblje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019.
<b>Is, 1,2, 3, 11, 12, 16</b>	<b>2020.</b>

sve ostale	2025.
------------	-------

## Amandman 83

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 4. – podtočka 4.2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

4.2. Podskupine vozila uključene u izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> i ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođačâ

Sljedeće podskupine *sg* uključuju se u izračun specifičnih emisija CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), ciljanih vrijednosti specifičnih emisija T(X) i trenda smanjenja emisija CO<sub>2</sub> ET(X)Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozila koje podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO <sub>2</sub> u skladu s člankom 3.a stavkom 1. podstavkom (a)	podskupine vozila za prijevoz robe koje podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO <sub>2</sub> u skladu s člankom 3.a stavkom 1. podstavcima (b), (c) i (d) te stavkom 3.	podskupine vozila za prijevoz osoba koje podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO <sub>2</sub> u skladu s člankom 3.a stavkom 1. podstavcima (b), (c) i (d)	podskupine vozila za prijevoz osoba koje podliježu ciljanim vrijednostima za vozila s nultim emisijama u skladu s člankom 3.b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	sve podskupine vozila iz točaka 1.1.1. i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2, 33-DD, 35-FE, 39-FE

*Izmjena*

4.2. Podskupine vozila uključene u izračun prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> i ciljanih vrijednosti specifičnih emisija proizvođačâ

Sljedeće podskupine *sg* uključuju se u izračun specifičnih emisija CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), ciljanih vrijednosti specifičnih emisija T(X) i trenda smanjenja emisija CO<sub>2</sub> ET(X)Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozila koje podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO <sub>2</sub> u skladu s člankom 3.a stavkom 1. podstavkom (a)	podskupine vozila za prijevoz robe koje podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO <sub>2</sub> u skladu s člankom 3.a stavkom 1. podstavcima (b), (c) i (d) te stavkom 3.	podskupine vozila za prijevoz osoba koje podliježu ciljanim vrijednostima emisija CO <sub>2</sub> u skladu s člankom 3.a stavkom 1. podstavcima (b), (c) i (d)	podskupine vozila za prijevoz osoba koje podliježu ciljanim vrijednostima za vozila s nultim emisijama u skladu s člankom 3.b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	sve podskupine vozila iz točaka 1.1.1. i 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

### *Obrazloženje*

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO<sub>2</sub> reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO<sub>2</sub> emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.*

*Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.*

*Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

### **Amandman 84**

**Prijedlog uredbe****Prilog I. – točka 4. – podtočka 4.3.1. – tablica***Tekst koji je predložila Komisija*Ciljane vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub>  $rf_{sg}$  i  $rfp_{sg}$ 

Podskupine sg	Razdoblje izvješćivanja za godine				
	2025.–2029.	2030.–2034.	2035.–2039.	od 2040.	
srednji kamioni	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
teški kamioni > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
teški kamioni > 16 t s osovinskom konfiguracijom 4x2 ili 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
teški kamioni > 16 t s posebnom osovinskom konfiguracijom	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
autobusi i <b>međugradski autobusi</b> ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	43 %	64 %	90 %
primarna vozila autobra (rf <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
prikolice		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
poluprikolice		0	15 %	15 %	15 %

*Izmjena*Ciljane vrijednosti smanjenja CO<sub>2</sub>  $rf_{sg}$  i  $rfp_{sg}$

Podskupine sg	Razdoblje izvješćivanja za godine				
	2025.–2029.	2030.–2034.	2035.–2039.	od 2040.	
srednji kamioni	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
teški kamioni > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
teški kamioni > 16 t s osovinskom konfiguracijom 4x2 ili 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %
teški kamioni > 16 t s posebnom osovinskom konfiguracijom	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
autobusi ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
primarna vozila autobusa ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
prikolice		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
poluprikolice		0	15 %	15 %	15 %

### Obrazloženje

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share

*of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.*

*In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.*

## Amandman 85

### Prijedlog uredbe

#### Prilog I. – točka 4. – podtočka 4.3.2. – tablica

Tekst koji je predložila Komisija						
Podskupine sg	Razdoblje izvješćivanja za godine					
	prije 2030.	2030.–2034.	2035.–2039.	od 2040.		
gradski teški autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>100 %</b>	100 %	100 %	
<i>Izmjena</i>						
Obveze uvođenja vozila s nultim emisijama zevM <sub>sg</sub>						
Podskupine sg	Razdoblje izvješćivanja za godine					
	prije 2030.	2030.–2034.	2035.–2039.	od 2040.		
gradski teški autobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	<b>80 %</b>	100 %	100 %	

## *Obrazloženje*

*A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstretching the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.*

*In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.*

*Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban bused and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment*

## **Amandman 86**

### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog I. – točka 7. (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

### *Izmjena*

## **7. IZRAČUN KOREKCIJSKOG FAKTORA ZA UGLJIK (CCF)**

**Za svako gorivo ili mješavinu goriva  $i$ , CCF se izračunava prema sljedećoj metodi:**

**7.1. Za ugljično neutralna goriva, kako su definirana u članku 3. točki 25. i upotrijebljavana u skladu s člankom 4.a,  $CCFi = 1$ ;**

**7.2. Za goriva koja nisu ugljično neutralna,  $CCFi = 0$ ;**

**7.3. Za mješavine ugljično neutralnih goriva i goriva koja nisu ugljično neutralna, CCF se izračunava prema sljedećoj formuli:**

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

pri čemu je:

**CCF<sub>i</sub>** korekcijski faktor za ugljik za određenu mješavinu konvencionalnog i ugljično neutralnog goriva *i*

**SHARES<sub>n,i</sub>** postotak obnovljivog goriva *i* prijavljen u bazi podataka o udjelima s upućivanjem na

posljednje dostupno izvještajno razdoblje *n* i izračunan kao prosječni udio u svim državama članicama EU-a.

**SHARES<sub>n-1,i</sub>** postotak obnovljivog goriva *i* prijavljen u bazi podataka o udjelima s upućivanjem na

predzadnje dostupno izvještajno razdoblje *n* i izračunan kao prosječni udio u svim državama članicama EU-a.

Baza podataka o udjelima dostupna je na:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

### *Obrazloženje*

*Uredbom bi se trebao uesti stabilan i transparentan korekcijski faktor za ugljik za goriva s nultim i niskim emisijama ugljika. Time se ne bi promijenio opći pristup Uredbe, ali bi se bolje uklonili nedostaci pristupa usmjerenoj samo na ispušne cijevi i prepoznao stvarni ugljični otisak vozila i goriva koja se u njima upotrebljavaju.*

### **Amandman 87**

#### **Prijedlog uredbe**

#### **Prilog III. – točka 1. – stavak 2. – podstavak 9.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

emisije CO<sub>2</sub> **primarnog vozila** novog teškog vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp i dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b;

*Izmjena*

emisije CO<sub>2</sub> novog teškog vozila v u g/km utvrđene za namjenski profil mp i dostavljene u skladu s člancima 13.a i 13.b;

## *Obrazloženje*

*Definicija CO<sub>2</sub>v,mp iz Priloga III. trebala bi se odnositi samo na dovršeno vozilo. Emisije CO<sub>2</sub> primarnih vozila ne korigiraju se za broj putnika jer se sva primarna vozila određene podskupine simuliraju s istim brojem putnika. To je vidljivo i iz definicije CO<sub>2</sub>pv,mp u točki 2.1. Priloga I., u kojoj se ne upućuje na Prilog III. za korekciju.*

## **Amandman 88**

### **Prijedlog uredbe**

### **Prilog IV. – dio A – točka qa (nova)**

Uredba (EU) 2019/1242

Prilog IV. – točka qa (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

*(q a) najveća masa za kamion kategorije N3 u EHC-u iz točke 2.7.2. Priloga I. u državi registracije kamiona ako je kamion povezan s jednom ili više poluprikolica / prikolica s rudom;*

## POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

<b>Naslov</b>	Izmjena Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi za CO <sub>2</sub> za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja o stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956
<b>Referentni dokumenti</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Nadležni odbor</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 29.3.2023
<b>Odbori koji su dali mišljenje</b> Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 29.3.2023
<b>Izvjestitelj(ica) za mišljenje</b> Datum imenovanja	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Razmatranje u odboru</b>	24.5.2023
<b>Datum usvajanja</b>	19.9.2023
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+: 29 -: 11 0: 3
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 209. st. 7.</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

## **POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE**

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

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

<b>3</b>	<b>0</b>
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani