



Odbor za promet in turizem

2023/0042(COD)

19.9.2023

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Pripravljaivec mnenja: Andris Ameriks

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Čeprav podnebne in energetske politike EU vodijo k znatnemu zmanjševanju emisij toplogrednih plinov v vseh sektorjih, se tovrstne emisije iz prometa v EU še vedno povečujejo in predstavljajo četrtno vseh evropskih emisij toplogrednih plinov. V tem okviru je najpomembnejši cestni promet (več kot 70 %), pri čemer težka vozila povzročijo več kot 27 % emisij. Ključni dejavnik, ki vpliva na ta podatek, je bila rast povpraševanja in dejavnosti na področju tovarnega prometa po letu 2000, za katero se pričakuje, da se bo v prihodnosti še povečala.

Glede na navedeno bo sprememba obstoječih zavezujočih ciljev za zmanjšanje emisij CO₂, ki zadevajo težka tovorna vozila, omogočila doseganje ciljev zelenega prehoda, tudi ob upoštevanju sedanjih geopolitičnih razmer: kot je izpostavljeno v načrtu REPowerEU, je zaradi ruske invazije na Ukrajino potreba po zmanjšanju odvisnosti EU od fosilnih goriv močnejša kot v preteklosti.

Drugič, reforma bi lahko prinesla koristi prevoznikom in uporabnikom. Širša uporaba energijsko učinkovitejših vozil, ki bo dosežena s spodbujanjem proizvajalcev k povečanju ponudbe brezemisijev vozil, bo vodila do cenovno dostopnejših modelov brezemisijev vozil in s tem do splošnega zmanjšanja skupnih stroškov lastništva teh vozil.

Tretjič, reforma bi lahko prispevala h krepitvi vodilnega položaja industrije EU na področju tehnologije in inovacij, zlasti v sedanjem globalnem prehodu na brezemisijev mobilnost, in sicer z usmerjanjem naložb v brezemisijev tehnologije.

Pomembna točka predloga je vključitev mestnih avtobusov v uredbo o spremembi. Zmanjšanje emisij CO₂ na mestnih območjih bo imelo več pozitivnih učinkov, saj se bosta s tem izboljšala kakovost zraka v mestih in zdravje Evropejcev. Ob upoštevanju tega in glede na možnost izključitve omejenega deleža avtobusov, ki je določena v členu 3b(2) predloga, je pripravljavec mnenja poudaril pomen skrajšanja rokov, ki jih ima Komisija za sprejemanje delegiranih aktov o tej zadevi, da bi se gospodarskim subjektom zagotovila gotovost.

Po drugi strani pa je treba pri prehodu z vozil na fosilna goriva na brezemisijev vozila upoštevati socialne in gospodarske učinke, ki lahko pri tem nastanejo, da pri prehodu, usmerjenem k cilju podnebno nevtralne Evrope, nihče ne bo zapostavljen. Neenakost pri dostopu do prometnih omrežij vpliva na vsakdanje življenje milijonov ljudi, zlasti tistih z nižjimi dohodki, uporabnikov iz skupin s posebnimi potrebami in z obrobni območij. S tem je tesno povezano vprašanje povezljivosti med podeželskimi, primestnimi in mestnimi območji, zlasti v primeru geografskih posebnosti, kot so otoki, najbolj oddaljene regije in ozemlja, podeželska ali oddaljena območja, manj dostopna obrobna območja in gorska območja. Zaradi tega je treba na poti do razogljičenja prometa upoštevati ustrezne ukrepe, namenjene zagotovitvi cenovne ugodnosti in dostopnosti prevoza, preprečevanju prometne revščine in zagotavljanju enakega dostopa do mestnih središč.

Pripravljavec mnenja poleg tega poudarja, da je treba resno upoštevati tudi socialne vplive, ki jih bo imel prehod na avtomobilski sektor, in omogočiti, da se bodo vzporedno s procesom postopnega opuščanja vozil na fosilna goriva izvajali ukrepi za delavce v tem sektorju. Te

ukrepe je treba predvideti v načrtih za pravični prehod in socialnih načrtih za podnebje. Pripravlavec mnenja zato predlaga, da se prihodki od premij za presežne emisije in upravnih glob obravnavajo kot namenski prejemki za nedavno sprejeti Socialni sklad za podnebje, da bi prispevali k socialno pravičnemu prehodu k podnebni nevtralnosti.

S tem mnenjem želi pripravljavec mnenja zagotoviti, da bo prihodnji vozni park težkih vozil do leta 2050 pripomogel k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa glede na leto 1990, kot je navedeno v evropskem zelenem dogovoru, hkrati pa prinesel koristi evropskim prevoznikom in uporabnikom – od katerih jih je večina malih in srednjih podjetij – ki bodo izhajale iz širše uporabe energijsko učinkovitejših vozil.

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da upošteva:

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019¹⁰. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije.

¹⁰ Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019) 640 *final*).

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050,

Predlog spremembe

(1) Spopadanje s podnebnimi in okoljskimi izzivi ter doseganje ciljev Pariškega sporazuma, sprejetega decembra 2015 na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, sta osrednji del sporočila o „evropskem zelenem dogovoru“, ki ga je Komisija sprejela 11. decembra 2019¹⁰. Nujnost in vrednost evropskega zelenega dogovora sta se še povečali zaradi zelo hudih posledic pandemije COVID-19 za zdravje in gospodarsko blaginjo državljanov Unije ***ter posledic ruske nezakonite, neizzvane in neupravičene vojne agresije v Ukrajini, vključno z obnovo Ukrajine po koncu vojne.***

¹⁰ Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019)0640).

Predlog spremembe

(2) Evropski zeleni dogovor združuje obsežen sklop ukrepov in pobud, ki se vzajemno krepijo in katerih cilj je doseči podnebno nevtralnost v Uniji do leta 2050,

in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa.

Predlog spremembe 4

PE748.959v02-00

6/61

AD\1286039SL.docx

in določa novo strategijo za rast, katere cilj je preoblikovati Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Njegov cilj je tudi zavarovati, ohraniti in poživiti naravni kapital Unije ter zaščititi zdravje in dobrobit državljanov pred nevarnostmi, ki izhajajo iz okolja, in njegovimi učinki. Hkrati ta prehod različno vpliva na ženske in moške ter ima poseben učinek na nekatere prikrajšane skupine, kot so **ljudje, ki živijo na obrobni, podeželskih in najbolj oddaljenih območjih**, starejši, invalidi in osebe z manjšinskim etničnim ali rasnim poreklom. Zato je treba zagotoviti, da je prehod pravičen in vključujoč ter da pri njem nihče ne bo zapostavljen.

Predlog spremembe

(5) K doseganju navedenih zmanjšanj emisij naj bi prispevali vsi gospodarski sektorji, vključno s sektorjem cestnega prometa, **ki je edini sektor v Uniji, v katerem so se emisije od 90. let prejšnjega stoletja povečevale. Zlasti promet težkih vozil predstavlja več kot četrtno emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa v EU in več kot 6 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU. Pospešitev njegovega razogljičenja je še pomembnejša, ker naj bi se dejavnost tovornjakov v EU med letoma 2019 in 2050 še povečala za 40 %, medtem ko bi se dejavnost avtobusov v istem obdobju povečala za 10 %.**

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) V sporočilu o novem okviru EU za mobilnost v mestih^{1a} je poudarjeno, da bi javni organi morali zagotoviti razpoložljivost učinkovite, interoperabilne in uporabniku prijazne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z alternativnim gorivi. Razpoložljivost takšne infrastrukture je ključna za doseganje cilja glede razogljičenja mobilnosti v mestih. Komisija bi morala pri pregledu učinkovitosti in vpliva te uredbe upoštevati tudi vzpostavljanje infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom, ki je primerna za težka vozila, na ravni držav članic.

^{1a} *Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. decembra 2021, Novi okvir EU za mobilnost v mestih (COM(2021)0811).*

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5b) V sporočilu o novem okviru EU za mobilnost v mestih^{4a} je poudarjeno, da bi javni organi morali zagotoviti razpoložljivost učinkovite, interoperabilne in uporabniku prijazne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z alternativnim gorivi. Razpoložljivost takšne infrastrukture je ključna za doseganje cilja glede razogljičenja mobilnosti v mestih. Komisija bi morala pri pregledu

*učinkovitosti in vpliva te uredbe
upoštevati tudi vzpostavljanje
infrastrukture za polnjenje in oskrbo z
gorivom, ki je primerna za težka vozila, na
ravni držav članic.*

*^{41a} Sporočilo Komisije Evropskemu
parlamentu, Svetu, Evropskemu
ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru
regij z dne 14. decembra 2021, Novi okvir
EU za mobilnost v mestih
(COM(2021)0811).*

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*(5c) Naložbe za razogljčenje potniških
prevoznih sredstev ne bi smele negativno
vplivati na dostop do mobilnosti, saj bi to
lahko povečalo težave s prometno revščino
in izključilo redko poseljena območja.*

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*(5d) Čeprav je revizija te uredbe^{1a} v
skladu s prizadevanji za doseganje
okoljskih ciljev, in sicer razogljčenjem
cestnega prometa za boj proti podnebnim
spremembam, bi morala upoštevati tudi
pomembne industrijske in družbene
posledice tega procesa, da se zagotovita
zaposlovanje in mobilnost, dostopna vsem.*

*^{1a} Sporočilo Komisije Evropskemu
parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu,*

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba **okrepiti** zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. Brezemisijska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

Predlog spremembe

(8) Da bi se prispevalo k najmanj 55-odstotnemu zmanjšanju neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 in skladno z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“, je treba **oceniti** zahteve glede zmanjšanja emisij, določene v Uredbi (EU) 2019/1242 za težka vozila. Prav tako je treba določiti jasno pot za nadaljnja zmanjšanja po letu 2030, da bi dosegel cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Predlog spremembe

(9) Okrepljene zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ bi morale spodbuditi povečan delež brezemisijskih **in nizkoemisijskih** vozil, uvedenih na trg Unije, hkrati pa uporabnikom in državljanom zagotoviti koristi z vidika kakovosti zraka in prihranka energije, ter zagotoviti, da se bodo inovacije v avtomobilski vrednostni verigi lahko ohranile. **Avtomobilska industrija ostaja eden od stebrov gospodarstva EU, ki prispeva 7 % evropskega BDP, ustvarja 4,6 milijona delovnih mest in še vedno vodi na področju tehnoloških inovacij, saj vsako leto v raziskave in razvoj vlož**

60 milijard EUR. To industrijo je treba podpreti pri njenem okoljskem in digitalnem prehodu, saj se evropski proizvajalci zdaj spopadajo s tremi ovirami, in sicer s strožjimi okoljskimi predpisi, naraščajočimi potrebami po naložbah v inovacije in vse večjo mednarodno konkurenco. Okrepljeni standardi za zmanjšanje emisij CO₂ morajo pri doseganju zastavljenih ciljev za celoten vozni park postati tehnološko nevtralni. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila, ki uporabljajo napredna biogoriva ali sintetična goriva, kot so opredeljena v Direktivi (EU) 2018/2001^{1a}. Brezemisijska in nizkoemisijska vozila zdaj vključujejo električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik, tehnološke inovacije pa se nadaljujejo.

^{1a} Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (prenovitev).

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9a) Električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik imajo velik potencial za razogljčenje nekaterih segmentov sektorja prometa težkih vozil, zato bi bilo treba spodbujati njihov razvoj, pri tem pa upoštevati, da vsaka tehnologija vpliva na okolje. Kadar elektrifikacija ni mogoča oziroma manj učinkovita vozila in vozila s pogonom na vodik niso primerna ali stroškovno konkurenčna, načelo tehnološke

nevtralnosti omogoča zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev z drugimi tehnologijami, ki so bolj dovršene.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9b) Komisija bi morala po posvetovanju z deležniki najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe pripraviti predlog za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂, za namene skladnosti v skladu s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove **okrepljene** cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. **Te cilje bi bilo treba določiti na ravni, ki bo zagotavljala močen signal za pospešitev uvajanja** brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

(10) Glede na navedeno bi bilo treba za obdobje od leta 2030 določiti nove cilje za zmanjšanje emisij CO₂ za nova težka vozila. **Ti cilji bi morali biti skladni z razpoložljivostjo omogočitvenih pogojev, in sicer z dovolj gostim omrežjem infrastrukture za alternativna goriva, da bi spodbudili uvajanje** brezemisijskih vozil na trg Unije in spodbujanje inovacij v brezemisijske tehnologije na stroškovno učinkovit način.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Načelo tehnološke nevtralnosti je bistveno za zagotavljanje učinkovitosti in raznovrstnosti rešitev, ohranitev in pospešitev inovacij in razvoja, vključno s prelomnimi tehnologijami, ter omogočanje prožnosti trga in raznolikosti družbenega vedenja. V tem smislu je pomembno, da cestnega prometa ne omejimo na eno samo tehnologijo, temveč spodbujamo inovacije in dopolnjevanje med učinkovitimi alternativnimi tehnologijami, kot je kombinirana uporaba hibridnih vozil in nizkoogljčnih goriv. Poleg tega bi bil popolnoma enoten pristop na evropski ravni neizvedljiv zaradi velike gospodarske, socialne, geografske in infrastrukturne raznolikosti znotraj držav članic in med njimi, medtem ko bi mešanica komplementarnih tehnologij omogočila, da vsaka regija uvede tiste rešitve za zmanjšanje emisij, ki so zanjo najustreznejše.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10b) V dopolnitev prizadevanj te uredbe za povečanje razpoložljivosti in uporabe brezemisijskih vozil bi bilo treba uvesti korekcijski faktor zaradi ogljika, ki bi ustrezno odražal prispevek uporabe goriv brez emisij CO₂, kot so biogoriva, bioplin, biomasna goriva in sintetična goriva, pri ocenjevanju skladnosti z zmanjšanjem emisij CO₂ pri novoregistriranih težkih vozilih.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Člen 11– odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih tovornjakov in tovornih vozil.

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021) 350 *final* z dne 5. maja 2021.

Predlog spremembe

Posodobljena nova industrijska strategija¹⁴ predvideva soustvarjanje poti za zeleni in digitalni prehod v partnerstvu z industrijo, javnimi organi, socialnimi partnerji in drugimi deležniki. V tem okviru se razvija pot prehoda, na kateri bo ekosistem mobilnosti spremljal prehod avtomobilske vrednostne verige. Pri tej poti je posebna pozornost namenjena malim in srednjim podjetjem v avtomobilski dobavni verigi in posvetovanju s socialnimi partnerji, vključno z državami članicami, prav tako pa temelji na evropskem programu znanj in spretnosti s pobudami, kot je pakt za znanja in spretnosti, za pritegnitev zasebnega sektorja in drugih deležnikov k izpopolnjevanju in prekvalifikaciji evropske delovne sile v skladu z zelenim in digitalnim prehodom, ter na mehanizmu za spodbujanje talentov v okviru pobude z naslovom „Izkoriščanje potenciala nadarjenih posameznikov v evropskih regijah“. Pri tej poti se obravnavajo tudi ustrezni ukrepi in spodbude na evropski in nacionalni ravni za povečanje cenovne dostopnosti brezemisijevih vozil. To bi lahko vključevalo na primer možnost držav članic, da uporabijo predlagani Socialni sklad za podnebje za pomoč mikropodjetjem pri nakupu brezemisijevih tovornjakov in tovornih vozil. ***Posebno pozornost bi bilo treba nameniti tudi vplivu tega prehoda na MSP v dobavni verigi.***

¹⁴ Sporočilo Komisije z naslovom „Posodobitev nove industrijske strategije iz leta 2020: močnejši enotni trg za okrevanje Evrope, COM(2021)0350 z dne 5. maja 2021.

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11a) Za hitro uvedbo polnilne in oskrbovalne infrastrukture morajo biti na voljo kvalificirani inštalaterji. Za doseganje ciljev te uredbe bodo ključne naložbe v prekvalifikacijo in izpopolnjevanje, ki bodo v sektorju proizvodnje tovornjakov dosegle pravični prehod.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12) Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁶.

(12) Cilje za celotni vozni park Unije je treba dopolniti s potrebno postavitvijo **javno dostopne** polnilne in oskrbovalne infrastrukture, kot je določeno v predlogu Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁶. **Vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture je enako pomembna na zasebnih lokacijah, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, da bi bilo na voljo nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Zelo pomembno je, da pri tem ne zaostaja nobena evropska regija in da se pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ustrezno obravnavajo regionalne razlike, zlasti v manj razvitih regijah ali regijah s posebnimi potrebami in okoliščinami, kot so podeželske, redko poseljene, odročne in najbolj oddaljene regije ter otoške in gorske regije. To javno in zasebno omrežje polnilnih in oskrbovalnih postaj proizvajalcem omogoča, da dosežejo cilje zmanjšanja emisij CO₂.**

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021) 559 *final* z dne 14. julija 2021.

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, COM(2021)0559 z dne 14. julija 2021.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) Zadostna uvedba polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva je ključni pogoj za razvoj trga brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, s tem pa tudi za uspeh te uredbe; zato bi bilo treba z vsakim povečanjem ciljev glede zmanjšanja emisij iz te uredbe, vključno z vmesnimi cilji, povečati tudi cilje v zvezi s postavitvijo infrastrukture v okviru revizije direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva; pri tem je najbolj pomembno, da se ohranijo in povečajo naložbe v njeno vzpostavitve. Države članice morajo imeti zadostno podporo in pomoč za uresničitev tega cilja, saj bodo v desetletju, ko se bodo njihove izgube in prenosi prihodkov od davkov na druga goriva povečali, potrebovale velike naložbe. Zato je pomembno poudariti, da je vprašanje oskrbe neločljivo povezano z dosegom vozil in da večji kot je doseg, manj pogosto je potrebna oskrba, zaradi česar bi morala Komisija pri uvedbi infrastrukture upoštevati tehnološki razvoj, zlasti v zvezi z dometom baterij, ki vpliva na vzpostavitev infrastrukture.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12b) Minimalne zahteve za infrastrukturo za polnjenje težkih vozil, določene v uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, morda ne bodo ustrezale povišanim zahtevam glede standardov emisijskih vrednosti CO₂. Zato je izjemno pomembno, da se z Unijskimi in nacionalnimi instrumenti financiranja prednostno podpre nadaljnji razvoj infrastrukturnih projektov za alternativna goriva.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13) Za prehod na podnebno nevtralnost so potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki. Kar zadeva težka vozila bosta s ciljnim ravnimi, predlaganimi v členu 3a za leto 2030, delež brezemisijevih vozil v celotnem voznem parku vozil v cestnem prometu ter poraba električne energije v sektorju ostala omejena. Zato bo ostal omejen tudi povezani učinek na omrežje električne energije.

(13) Za uvedbo akumulatorskih električnih vozil, vozil na gorivne celice in drugih vozil s pogonom na vodik bodo nedvomno potrebne znatne naložbe v omrežja električne energije, vključno s povečano zmogljivostjo, odpornostjo in shranjevanjem ter dodatnimi priključki, pa tudi prilagojeno vedenje, da bi konice povpraševanja obravnavali brez tveganj za zanesljivost dobave.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13a) *Uvedba brezemisijskih težkih tovornih vozil na trg je odvisna od omogočitvenih pogojev, na podlagi katerih bi lahko cestni prevozniki ta vozila upravljali nemoteno in bolj donosno kot običajne dizelske tovornjake. Razpoložljivost polnilne in oskrbovalne infrastrukture, učinkoviti ukrepi za določanje cen ogljika, med drugim tudi uporabnine za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂, ter časovno usklajeni podporni pravilniki o vozilih so ključni omogočitveni pogoji, na katere proizvajalci vozil nimajo neposrednega vpliva. Zato bi bilo treba stanje najpomembnejših omogočitvenih pogojev spremljati vsako leto. Če bi se ugotovilo, da eden ali več od teh pogojev ni v skladu s cilji glede CO₂, ki veljajo za proizvajalce vozil, bi bilo treba te cilje pregledati in finančne kazni (premije za presežne emisije CO₂) za proizvajalce vozil opustiti.*

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13b) *Za hitro uvedbo brezemisijskih težkih vozil na trg so ključni nekateri omogočitveni pogoji, na podlagi katerih bi lahko cestni prevozniki ta vozila upravljali nemoteno. Zato bi bilo treba stanje najpomembnejših omogočitvenih pogojev, kot so optimalna zmogljivost omrežja, infrastruktura za shranjevanje, polnjenje in oskrbo ter učinkoviti ukrepi za oblikovanje cen ogljika, redno spremljati in upoštevati pri pregledu te uredbe.*

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) **Proizvajalcem bi bilo treba zagotoviti zadostno prožnost pri prilagajanju njihovih voznih parkov skozi čas, da bi stroškovno učinkovito izpeljali prehod na brezemisijška vozila, zato je primerno, da se ohrani pristop zniževanja ciljnih ravni v petletnih korakih.**

Predlog spremembe

(14) **Proizvajalci morajo imeti dovolj prožnosti, da bodo sčasoma prilagodili svoje vozne parke in da bodo na stroškovno učinkovit način upravljali prehod na brezemisijška in nizkoemisijška vozila. Zaradi čedalje ambicioznejših ciljev glede zmanjšanja emisij so se za proizvajalce povečali stroški izpolnjevanja obveznosti. Zato je primerno, da se ohrani pristop zniževanja ciljnih ravni v petletnih korakih.**

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14a) Namen te uredbe je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijških vozil se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz. Namen te uredbe je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijških vozil se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih

ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14b) Namen te uredbe je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijevih vozil se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14c) V nasprotju s tem, kar velja za sektor osebnih avtomobilov, so gospodarska vozila bistvena in prilagodljiva sredstva za prevoz blaga in oseb ter ostajajo ključnega pomena za evropsko gospodarstvo. Cenovna dostopnost za stranke, krajši doseg, dolgi časi polnjenja in zmanjšana nosilnost so elementi, ki bi lahko preprečili hiter prehod na brezemisijevske tehnologije.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe Uvodna izjava 14 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14d) Razviti je treba celoten nabor ključnih omogočitvenih pogojev, s katerimi bo podprt hiter prehod na ničelne emisije. Bistvena omogočitvena elementa sta zagotavljanje ustrezne ravni sredstev za stranke, ki so namenjena odpravi cenovne vrzeli glede na konvencionalna vozila, ter razpoložljivost ustrezno goste infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom, ki je primerna za težka vozila.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 e (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14e) V okviru zelenega prehoda bi bilo treba obravnavati tudi pomen socialne razsežnosti, s čimer bi se zagotovilo, da nove tehnologije ne bodo vplivale na cenovno sprejemljivost in dostopnost za vse. Pri sprejemanju novih standardov glede CO₂ za težka vozila je bistveno upoštevati tudi pomembne gospodarske in družbene posledice zelenega prehoda ter potrebo po zaščiti delovnih mest in ohranjanju konkurenčnosti industrije Unije.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe

Uvodna izjava 14 f (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(14f) Posebno pozornost bi bilo treba nameniti učinku, ki ga bo imel ta prehod na mikro, mala in srednja podjetja vzdolž avtomobilske dobavne verige ter na

prizadete regije in skupnosti, ki bi lahko bile ranljivejše zaradi prisotnosti intenzivne avtomobilske industrije.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To lahko vključuje uporabe, kot so težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na *take premisleke* bi bilo treba pri *cilju za leto 2040 pustiti nekaj manevrskega prostora za upoštevanje razvoja v tehnologiji, do katerega bo še prišlo.*

Predlog spremembe

(15) Zaradi raznovrstne strukture celotnega voznega parka tovornjakov ni mogoče v celoti predvideti, ali bo tehnološki razvoj dovolj hiter za vse nišne uporabe, da se zagotovi, da bo tehnologija brezemisijske izpušne cevi izvedljiva izbira. To lahko vključuje uporabe, kot so *zelo težka vozila in* težka vozila za dolge razdalje na območjih s posebnimi morfološkimi in meteorološkimi razmerami, avtobusi in tovorna vozila za kritične uporabe na področju zaščite in varnosti, ki jih ni mogoče uresničiti s tehnologijami brezemisijske izpušne cevi. Zadevna vozila bi morala predstavljati omejen delež celotnega voznega parka težkih vozil. Glede na *to* bi bilo treba pri *pregledu te uredbe pri morebitnem pregledu ciljev upoštevati tehnološki razvoj teh vozil. Pomembno je, da se na ravni Unije emisije CO₂ ocenjujejo v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil. Zato bi morala Komisija najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe preučiti možnost razvoja metodologije Unije za oceno emisij CO₂ v celotnem življenjskem ciklu težkih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija bi morala sprejeti nadaljnje ukrepe, po potrebi pa tudi zakonodajne predloge.*

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15a) Zelo težke kombinacije so vozila z nadstandardnimi masami in pogosto tudi dimenzijami. Pri teh vozilih je energijska učinkovitost povečana in relativna poraba goriva zmanjšana zaradi večjega koristnega tovora v primerjavi s povprečnimi tovornjaki v EU. Vendar se v sedanji formuli za izračun v zvezi s cilji CO₂ za težka vozila to ne upošteva. Da bi to popravili in bolj realistično upoštevali emisije zelo težkih kombinacij vozil, bi bilo treba formulo za izračun ustrezno spremeniti.

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15b) Komisija bi morala po posvetovanju z deležniki najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe pripraviti predlog za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂, za namene skladnosti v skladu s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15c) Goriva brez emisij CO₂, kot so bioplin, pogonska biogoriva ali sintetična goriva, lahko že danes prispevajo k znatnemu zmanjšanju emisij CO₂ in višji

kakovosti zraka ter imajo ključno vlogo pri prehodu. Hkrati bodo lahko v prihodnosti pomenili eno od rešitev v primerih, ko tovornjaka na električni ali vodikov pogon ne bo oz. bo težko na voljo.

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe Uvodna izjava 15 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15d) Glede na to, da se velik del tovornjakov, proizvedenih v EU, izvozi po vsem svetu in da je ta sektor izpostavljen močni mednarodni konkurenci, je treba vodilni položaj evropskih proizvajalcev in dobaviteljev, ki poslujejo v svetu, zaščititi in okrepiti, in sicer s čim večjim spoštovanjem načela tehnološke nevtralnosti, ki je bistveno za omogočanje inovacij in konkurenčnosti.

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe Uvodna izjava 15 e (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15e) Ta zakonodaja ima ključno vlogo pri zagotavljanju konkurenčne prednosti brezemisijskih vozil pred vozili na fosilna goriva, tako da postopoma zmanjšuje ekonomske razlike med njimi. Vendar je za znižanje stroškov in komercialno donosnost brezemisijskega prevoza ključna tudi ustrezna podpora druge Unijske in nacionalne zakonodaje ter finančnih mehanizmov in skladov.

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) Zaradi strožjih ciljev za celotni vozni park Unije od leta 2030 dalje bodo morali proizvajalci na trg Unije uvesti bistveno več brezemisijskih vozil. V tem okviru mehanizem spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila (v nadaljnjem besedilu: ZLEV) ne bi več izpolnjeval svojega prvotnega namena in bi lahko ogrozil učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Zato bi bilo treba od leta 2030 odpraviti mehanizem spodbud za ZLEV.

Predlog spremembe

črtano

Obrazložitev

ZLEV ostanejo.

Predlog spremembe 37

**Predlog uredbe
Uvodna izjava 18**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(18) Možnost zbiranja prihodkov od premij za presežne emisije v namenskem skladu ali ustreznem programu je bila ocenjena v skladu s členom 15(4) Uredbe (EU) 2019/1242, pri čemer je bilo ugotovljeno, da bi to znatno povečalo upravno breme, medtem ko ne bi neposredno koristilo avtomobilskemu sektorju pri njegovem prehodu. Zato bi bilo treba prihodke od premij za presežne emisije še naprej šteti za prihodke v splošnem proračunu Unije v skladu s členom 8(4) Uredbe (EU) 2019/1242.

Predlog spremembe

(18) Prihodke od premij za presežne emisije bi bilo treba šteti za prihodke, ki se dodelijo v posebno proračunsko vrstico Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilskemu sektorju“, da se zagotovi pravičen prehod na podnebno nevtralno gospodarstvo, zlasti za ublažitev morebitnih negativnih posledic prehoda v avtomobilskem sektorju na zaposlovanje v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki jih prehod najbolj prizadene.

Predlog spremembe 38

**Predlog uredbe
Člen 21– odstavek 1**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje o homologacijah v avtomobilski industriji, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, vozila, **načrtovana in** izdelana za potrebe oboroženih sil, ter gosenična vozila, emisije CO₂ niso določene in zato tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO₂ iz te uredbe.

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe
Člen 21– odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca.

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe
Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(23) Za namene novo uvedenega prenosa vozil med proizvajalci in določitve izvzeta za proizvajalce, ki proizvedejo le malo vozil, bi bilo treba v Uredbo (EU) 2019/1242 dodati opredelitev pojma „skupina povezanih subjektov“, ki v bistvu sledi terminologiji, ki se v Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰ uporablja za lahka vozila.

Predlog spremembe

Za vozila, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje o homologacijah v avtomobilski industriji, kot so kmetijski in gozdarski traktorji, vozila, izdelana za potrebe oboroženih **in varnostnih** sil, ter gosenična vozila, emisije CO₂ niso določene in zato tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO₂ iz te uredbe.

Predlog spremembe

Delovna vozila, kot so tovornjaki za odvoz odpadkov, prekucniki ali mešalniki betona, bi morala biti še naprej izvzeta iz izračuna povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca. **Po drugi strani bi lahko brezemisijska in nizkoemisijska delovna vozila uporabili za namene te uredbe ter za določanje skladnosti proizvajalca z njegovimi specifičnimi cilji za emisije CO₂.**

Predlog spremembe

črtano

²⁰ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

Obrazložitev

S predlagano uvedbo mehanizma prenosa med podjetji, ki izpolnjujejo merila za „skupine povezanih proizvajalcev“ bi lahko povzročili izkrivljanje trga, saj bi ta določba koristila le nekaterim evropskim proizvajalcem. Poleg tega bi to metodo nastala dva potencialna prevladujoča položaja na trgu.

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Za določitev obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje zmanjšanja za podskupine, ki bi morale biti opredeljene glede na tehnične značilnosti vozil, ki jih sestavljajo.

Predlog spremembe

(24) Za določitev obveznosti posameznih proizvajalcev bi bilo treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil v Uniji pretvoriti v specifične cilje zmanjšanja za podskupine, ki bi morale biti opredeljene glede na tehnične značilnosti vozil, ki jih sestavljajo, ***vendar bi bilo treba upoštevati morebitne zamude pri dobavi in pozno dajanje na trg nekaterih skupin vozil, na katere vplivajo težave pri oskrbi z nekaterimi sestavnimi deli in ki niso pod nadzorom proizvajalcev.***

Obrazložitev

Proizvajalci ne bi smeli biti odgovorni, če zunanje težave z oskrbo (npr. polprevodniki) povzročijo zamude pri dajanju nekaterih modelov vozil na trg in s tem vplivajo na dobavo čistih težkih vozil za evropski vozni park.

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Uvodna izjava 27 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(27a) Nizkopodni avtobusi, ki so registrirani samo v razredu II, so zasnovani za medkrajevne prevoze in jih je mogoče jasno opredeliti. Zaradi svojega profila namembnosti za medkrajevni prevoz zanje ne bi smel veljati obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse. Namesto tega bi bilo treba nizkopodna vozila v razredu II obravnavati kot visokopodna vozila in avtobuse za medkrajevni prevoz.

Obrazložitev

Obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse bi moral veljati samo za vozila s profili namembnosti za mestni prevoz (člen 3b). Nizkopodni avtobusi razreda II s profili namembnosti za medmestni prevoz se uporabljajo za medmestno namembnost in zato zanje ne bi smele veljati zahteve o obveznem prehodu na brezemisijška vozila. Zato bi bilo treba skupini vozil 31-L2 (2-osni razred II z nizko vstopno točko) in 33-L2 (3-osni razred II z nizko vstopno točko) premakniti iz skupine vozil, za katera velja obvezni prehod na brezemisijška vozila (MZE), v skupino vozil, za katera veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ (MCO₂). Vpliv teh vozil v smislu emisij CO₂ je zelo majhen, saj skupni delež emisij za skupini vozil 31-L2 in 33-L2 v emisijah vseh gospodarskih vozil znaša približno 1 %. Nizkopodna vozila razreda II imajo približno 11-odstotni tržni delež vseh vozil kategorije M3, vozila kategorije M3 pa imajo glede na preglednico 11 v Prilogi 8 skupni delež emisij približno 9 %. Nizkopodna vozila razreda II so posebej zasnovana za medmestne prevoze z manjšo potniško zmogljivostjo in pretokom v primerjavi s popolnoma nizkopodnimi avtobusi, zasnovanimi za mestno vožnjo.

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(28) Brezemisijški in nizkoemisijški faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta **2029**, saj se šteje, da **po tem času ni več potreben kot spodbuda za spodbujanje vstopa**

(28) Brezemisijški in nizkoemisijški faktor bi se moral nazadnje uporabiti za poročevalsko obdobje leta **2039**, da **bi še naprej spodbujali vstop brezemisijških**

brezemisijskih vozil na trg.

vozil na trg v sektorju težkih vozil.

Obrazložitev

Uveljavitev brezemisijskih tehnologij na trgu v sektorju težkih vozil je negotova in močno povezana z razpoložljivostjo omogočitvenih okvirnih pogojev in sprejemanjem pri potrošnikih. Uredba bi morala še naprej predvidevati nekaj prožnosti za pomoč proizvajalcem vozil pri promociji in prodaji novih brezemisijskih vozil. Zato bi bilo treba faktor ZLEV podaljšati za celotno obdobje veljavnosti uredbe.

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti.

Predlog spremembe

(30) Da bi se okrepil razvoj novih brezemisijskih tehnologij v specializiranih malih in srednjih podjetjih, bi bilo treba poleg tega omogočiti tudi prenos brezemisijskih vozil med nepovezanimi subjekti ***ter prenos obstoječih vozil, naknadno opremljenih za brezemisijska vozila. Naknadno opremljanje obstoječih vozil je dobra priložnost za pospešitev prehoda na brezemisijsko mobilnost na stroškovno učinkovit in z viri gospodaren način.***

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe Uvodna izjava 42 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(42a) Namen te uredbe je na tehnološko nevtralen način pospešiti prehod na ogljično nevtralno mobilnost. Kot dopolnilo prizadevanjem za večjo razpoložljivost brezemisijskih vozil Komisija se uvede mehanizem na podlagi korekcijskega faktorja zaradi ogljika, da se pri ocenjevanju izpolnjevanja

obveznosti glede zmanjšanja emisij CO₂ pri novo registriranih težkih vozilih ustrezno upošteva prispevek uporabe trajnostnih obnovljivih goriv za prevoz, vključno z biogorivi, biomasnimi gorivi in obnovljivimi gorivi nebiološkega izvora.

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe

Uvodna izjava 42 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(42b) Za pospešitev prehoda se uvede mehanizem, ki temelji na korekcijskem faktorju zaradi ogljika, ki odraža intenzivnost CO₂ in delež goriv brez emisij CO₂.

Predlog spremembe 47

Predlog uredbe

Uvodna izjava 42 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(42c) Uvede se nova opredelitev „goriv brez emisij CO₂“ da se dovolijo goriva iz obnovljivih virov, kot so opredeljena v Direktivi 2018/2001, vključno z biogorivi, bioplinom, tekočimi biogorivi, biomasnimi gorivi in gorivi iz obnovljivih virov nebiološkega izvora ali recikliranimi ogljičnimi gorivi.

Predlog spremembe 48

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 2 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) N₁, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/631, N₂ in N₃;

Predlog spremembe

(b) N₂ z največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila več kot 5 ton in N₃;

Predlog spremembe 49

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 2 – odstavek 1 – točka c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) Za namene te uredbe se uporablja tudi za brezemisjska in nizkoemisjska delovna vozila.

Predlog spremembe 50

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 2 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4a. Za skupine vozil 11, 12 in 16 iz kategorije N3 ne veljajo cilji emisij CO₂ iz člena 3a te uredbe.

Predlog spremembe 51

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23a) „goriva brez emisij CO₂“ pomeni vsa goriva, pri katerih se šteje, da so emisije porabljenega goriva neto ničelne

in zato ne povzročajo neto emisij toplogrednih plinov ali ogljičnega odtisa ter so v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti in trajnostnimi merili iz Direktive 2018/2001 in povezanih delegiranih aktov. Med ta goriva spadajo biogoriva, bioplin, tekoča biogoriva, biomasna goriva in goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora ali reciklirana ogljična goriva.

Predlog spremembe 52

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka i

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3 – točka 23 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(23b) „korekcijski faktor zaradi ogljika (CCF)“ pomeni faktor, s katerim se emisije CO₂ iz izpušne cevi vozil popravijo za oceno skladnosti, da se upoštevata intenzivnost emisij toplogrednih plinov in delež goriv brez emisij CO₂, kot je določeno v členu 3(23a) te uredbe.

Predlog spremembe 53

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3b – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil **100** % od poročevalskega obdobja leta 2030.

1. Za vozila iz točke 4.2 Priloge I proizvajalci upoštevajo minimalne deleže brezemisijskih vozil v svojem voznem parku novih težkih vozil, kot je določeno v točki 4.3 Priloge I. Za nove mestne avtobuse je delež brezemisijskih vozil **80** % od poročevalskega obdobja leta 2030 **in postopoma narašča do 100 % v skladu s**

Predlog spremembe 54

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3a – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2030 do 2034 za **45 %**;

Predlog spremembe

(b) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2030 do 2034 za **30 %**;

Predlog spremembe 55

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3a – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za **65 %**;

Predlog spremembe

(c) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja let 2035 do 2039 za **50 %**;

Predlog spremembe 56

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3a – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja od leta 2040 za **90 %**.

Predlog spremembe

(d) za vse podskupine vozil za poročevalska obdobja od leta 2040 za **75 %**.

Predlog spremembe 57

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 3c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 3c

črtano

Obrazložitev

Vsebina člena 3c je z vidika organov, pristojnih za javna naročila, nejasna. Javni organi si že prizadevajo za zeleni prehod, zato javnega naročanja ne bi smeli dodatno zapletati. Predlagane zahteve so nejasne in nesorazmerne glede na naloge in pooblastila organov, pristojnih za javna naročila. Organi javnega prevoza imajo zelo omejene možnosti, da na primer vplivajo na zanesljivost dostave ali razpoložljivost rezervnih delov.

Predlog spremembe 58

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 4 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(a) podatkov, sporočenih za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, ter;

(a) podatkov, sporočenih za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v predhodnem poročevalskem obdobju, ***vključno z brezemisijskimi in nizkoemisijskimi delovnimi vozili***, ter;

Predlog spremembe 59

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 a (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 4 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) v členu 4, prvi pododstavek, se vstavi naslednja točka (ba):

(ba) uporabe korekcijskega faktorja zaradi ogljika, določenega v skladu z

Predlog spremembe 60

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 b (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5b) Metodologija za registracijo težkih vozil, ki delujejo izključno na goriva brez emisij CO₂

vstavi se naslednji člen 4a:

Člen 4a

Komisija po posvetovanju z deležniki najpozneje eno leto po začetku veljavnosti uredbe razvije metodologijo za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo izključno goriva brez emisij CO₂, za namene skladnosti v skladu s pravom EU in ciljem Unije glede podnebne nevtralnosti.

Predlog spremembe 61

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 – točka a

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju ***do poročevalskega obdobja leta 2029*** za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Komisija od 1. julija 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem poročevalskem obdobju za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor za predhodno poročevalsko obdobje.

Predlog spremembe 62

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 5 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **3 %**. Prispevek brezemisijskih vozil kategorije N, ki niso vozila v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **1,5 %**.;

Predlog spremembe

4. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **10 %**. Prispevek brezemisijskih vozil kategorije N, ki niso vozila v podskupinah vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k temu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca za največ **3 %**.;

Predlog spremembe 63

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 – točka d

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 7 – odstavek 1 – pododstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje. ***Vendar se morebitni preostali emisijski dolgovi poravnajo v poročevalskih obdobjih let 2029, 2034 in 2039.***;

Predlog spremembe

Emisijske olajšave in emisijski dolgovi, pridobljeni v poročevalskih obdobjih let od 2025 do 2039, se, kadar je ustrezno, prenesejo iz enega poročevalskega obdobja v naslednje poročevalsko obdobje.

Predlog spremembe 64

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 8 – odstavek 2 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju ***let od 2025***

Predlog spremembe

(a) kadar v katerem koli poročevalskem obdobju vsota emisijskih

do 2028, od 2030 do 2033, od 2035 do 2038 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1), tretji pododstavek;

dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, presega mejno vrednost emisijskih dolgov iz člena 7(1), tretji pododstavek;

Predlog spremembe 65

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 8 – odstavek 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) kadar je v poročevalskem obdobju let 2029, 2034, 2039 in 2040 vsota emisijskih dolgov, znižana za vsoto emisijskih olajšav, pozitivna;

črtano

Obrazložitev

Glede na izjemno visoko raven kazni, predvidenih v tej uredbi, bi bilo treba proizvajalcem omogočiti prožnost pri prenosu ne le olajšav, ampak tudi dolgov, ne da bi pri tem zahtevali obvezno petletno poravnavo dolgov.

Predlog spremembe 66

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 13 f (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v *splošnem proračunu Unije*;

4. Zneski upravnih glob se štejejo za prihodke v *posebni proračunski vrstici Socialnega sklada za podnebje „podpora avtomobilskemu sektorju“*.

Predlog spremembe 67

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija leta **2028** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Predlog spremembe

Komisija **najpozneje do leta 2027** pregleda učinkovitost in učinek te uredbe ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih pregleda.

Poročilo po potrebi spremlja predlog za spremembo te uredbe. Do

31. decembra 2025 in nato vsako leto Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o stanju omogočitvenih pogojev za uvedbo brezemisijskih težkih tovornih vozil na trg Unije. V poročilu Komisija oceni zlasti, vendar ne izključno, naslednje elemente:

(a) registracije brezemisijskih težkih vozil v državah članicah;

(b) vzpostavljanje infrastrukture za polnjenje in oskrbo, ki je primerna za težka vozila, na ravni držav članic;

(c) izvajanje sistema uporabnin za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂, na ravni držav članic;

(d) raven povprečne cene pravic v okviru novega sistema trgovanja z emisijami, ki zadeva cestni promet;

(e) drugi ukrepi, ki podpirajo uvajanje brezemisijskih težkih tovornih vozil.

Če se ugotovi, da eden ali več omogočitvenih pogojev, zlasti iz odstavkov (b), (c) ali (d), ni v skladu s cilji za proizvajalce vozil iz člena 3a in b te uredbe, je treba cilje pregledati in opustiti premije za presežne emisije CO₂ v skladu s členom 8 te uredbe.

Predlog spremembe 68

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 18

Uredba (EU) 2019/1242
Člen 15 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija čim prej, vendar najpozneje do 31. decembra 2026 objavi poročilo, v katerem določi skupno metodologijo Unije za oceno emisij CO2 v celotnem življenjskem ciklu novih težkih gospodarskih vozil, ki se dajo na trg Unije, in za dosledno sporočanje podatkov o teh emisijah. Komisija to oceno predloži Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi pa tudi predloge za dodatne ukrepe, na primer zakonodajne predloge.

Predlog spremembe 69

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka a
Uredba (EU) 2019/1242
Člen 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena **4a, člena** 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

Predlog spremembe 70

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka a
Uredba (EU) 2019/1242
Člen 17 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4),

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3b, člena 11(2), člena 13(4),

drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].;

drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [Urad za publikacije, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe].

Komisija sprejme delegirane akte iz člena 3b(2) najpozneje 18 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe.

Obrazložitev

Predlog spremembe je potreben, da se zagotovi gotovost pri nakupu mestnih avtobusov.

Predlog spremembe 71

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka b

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Prenos pooblastila iz člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.;

Predlog spremembe

Prenos pooblastila iz člena **4a, člena** 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13e(4), člena 13f(2) in člena 14(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.;

Obrazložitev

Naloga Komisije je, da zaradi skladnosti razvije metodologijo za registracijo težkih vozil, ki uporabljajo goriva brez emisij CO2.

Predlog spremembe 72

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19 – točka c

Uredba (EU) 2019/1242

Člen 17 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2),

Predlog spremembe

(c) v odstavku 6 se „člena 11(2),

drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2) in člena 14(1)“;

drugega pododstavka člena 13(4) in člena 14(1)“ nadomesti z naslednjim: „člena **4a, člena** 11(2), člena 13(4), drugi pododstavek, člena 13c(3), člena 13d(2), člena 13f(2) in člena 14(1)“;

Predlog spremembe 73

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1 – točka 1.1.2 – tabela

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
Skupina vozil v skladu s Prilogo I k Uredbi (EU) 2017/2400	Podskupina vozil (sg), dodeljena za namene te 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, 35c	39-FE
<i>Predlog spremembe</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, 39c	39-FE

Obrazložitev

S tem predlogom spremembe se popravlja tipkarska napaka. Skupina vozil 35c iz Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400 bi bila v tej uredbi napačno razporejena v dve različni podskupini, 35-FE in 39 FE. Namesto tega bi bilo treba skupino vozil 39c uvrstiti samo v podskupino vozil 39-FE.

Predlog spremembe 74

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1 – točka 1.2

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>		
Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Merila za delovna vozila
N	Toga konstrukcija	Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Najvišja hitrost ne presega 79 km/h
	Vlečno vozilo	

Predlog spremembe

Kategorija vozila	Konfiguracija šasije	Merila za delovna vozila
N	Toga konstrukcija	Ena od naslednjih števk, kot so navedene v Dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/858, se uporabi za dopolnitev kode nadgradnje, navedene v točki 38 certifikata o skladnosti: 09, 10, 15, 16, 17 , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31

Obrazložitev

Dodati kodo nadgradnje „Za hlodovino“ v skladu z Uredbo (EU) št. 678/2011, da se izpolni uvodna izjava (21), kadar je navedeno, da so vozila za gozdarstvo izvzeta iz obveznosti doseganja ciljev glede CO2.

Uvodna izjava (21): Ker za nekatere skupine vozil, ki so homologirana, emisije CO2 iz tehničnih razlogov še niso določene, tem vozilom ni treba dosegati ciljev glede CO2 iz te uredbe. To so na primer vozila za posebne namene, kot so mobilni žerjavi, vozila za prevoz različne hidravlične opreme ali vozila za prevoz izrednega tovora, terenska vozila, kot so

nekatera vozila, ki se uporabljajo za potrebe rudarstva, gozdarstva in kmetijstva.

Predlog spremembe 75

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.1

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga I – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v , razporejenega v podskupino sg , ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

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

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

pri čemer je:

\sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp iz preglednice 2;

sg podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;

$CO2p_{v,mp}$ emisije CO₂ v g/km iz prvotnega vozila novega težkega vozila v , določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b.

Za brezemisijaska motorna vozila se vrednosti $CO2_{v,mp}$ in $CO2p_{v,mp}$ nastavita na 0.

Predlog spremembe

2.1. Izračun specifičnih emisij CO₂ iz novega težkega vozila

Specifične emisije v g/km iz novega težkega vozila v , razporejenega v podskupino sg , ali iz njegovega prvotnega vozila se izračunajo po naslednji formuli:

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

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

pri čemer je:

\sum_{mp} vsota vseh profilov namembnosti mp iz preglednice 2;

sg podskupina vozil, v katero je bilo novo težko vozilo v razporejeno v skladu z oddelkom 1 te priloge;

$W_{sg,mp}$ ponder profila namembnosti, določen v točkah 2.1.1 do 2.1.3;

CO_{2v,mp} emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b ter standardizirane v skladu s Prilogo III;

CO_{2p,v,mp} emisije CO₂ v g/km iz prvotnega vozila novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b.

CCF_i **korekcijski faktor zaradi ogljika za gorivo ali mešanico goriv v uporabi i, kot je opredeljen v členu 3, točka (25) in izračunan v skladu z odstavkom 7 te priloge.**

Za brezemisijška motorna vozila se vrednosti CO_{2v,mp} in CO_{2p,v,mp} nastavita na 0.

Predlog spremembe 76

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.1.1

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>											
Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (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
<i>Predlog spremembe</i>											
Podskupina vozil (sg)*	Profil namembnosti (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Obrazložitev

Ponderji profilov namembnosti ($W_{sg,mp}$) skupin 53 (srednja tovorna vozila kabinskega tipa) in 54 (srednja tovorna vozila tipa dostavnega vozila) so spremenjeni, da bolje odražajo običajno uporabo teh vozil. Podatki s terena dejansko kažejo, da ta vozila več časa porabijo v regionalnih distribucijskih profilih kot za cikle distribucije v mestih.

Predlog spremembe 77

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

pri čemer je:

Σ_v vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*, ob upoštevanju določb člena 7b;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 iz novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

CO_{2p_v} specifične emisije CO_2 iz prvotnega vozila novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO_2 iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih

Predlog spremembe

pri čemer je:

Σ_v vsota vseh novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*, **tudi brezemisijskih in nizkoemisijskih delovnih vozil**, ob upoštevanju določb člena 7b;

CO_{2v} specifične emisije CO_2 iz novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

CO_{2p_v} specifične emisije CO_2 iz prvotnega vozila novega težkega vozila *v*, določene v skladu s točko 2.1;

V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca, **tudi brezemisijskih in nizkoemisijskih delovnih vozil** v podskupini *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s

	specifičnih emisij CO ₂ iz točke 2.2.3;		členom 7b upoštevajo z emisijami CO ₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO ₂ iz točke 2.2.3;
PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določen v točki 2.5;		
PN_{sg}	povprečno število potnikov vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 2.5.	PL_{sg}	povprečni koristni tovor vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določen v točki 2.5;
		PN_{sg}	povprečno število potnikov vozil v podskupini <i>sg</i> , kot je določeno v točki 2.5.

Obrazložitev

Delovna vozila bi morala še naprej biti izvzeta iz področja uporabe te uredbe. Po drugi strani bi bilo treba razširiti njeno področje uporabe, da bi se lahko brezemisijaska delovna vozila upoštevala v specifičnih emisijskih vrednostih CO₂ proizvajalca v poročevalskem obdobju.

Predlog spremembe 78

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.2 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2.3.2 Poročevalska obdobja 2025–~~2029~~
[...]

2.3.2 Poročevalska obdobja *od leta* 2025
naprej
[...]

Obrazložitev

Opozoriti je treba, da je prodor brezemisijaskih tehnologij na trg v sektorju težkih vozil še vedno negotov zaradi razpoložljivosti omogočitvenih pogojev in naklonjenosti potrošnikov. Uredba bi morala še naprej omogočati nekaj prožnosti za pomoč proizvajalcem vozil pri prodaji novih brezemisijaskih vozil. Zato bi bilo treba faktor ZLEV podaljšati za čas veljavnosti uredbe in zvišati njegov najvišji prispevek.

Predlog spremembe 79

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3 – točka 2.3.3

2.3.3 Poročevalska obdobja od leta 2030 črtano
naprej

ZLEV = 1

Predlog spremembe 80

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

[...]

pri čemer je:

- $V_{zev_{sg}}$ število novih brezemisijских težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;
- $V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2;
- V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;
- V število novih težkih vozil proizvajalca.

Predlog spremembe

[...]

pri čemer je:

- $V_{zev_{sg}}$ število novih brezemisijских težkih vozil proizvajalca v podskupini *sg*;
- $V_{pv_{sg}}$ število novih težkih vozil v podskupini *sg*, ki se v skladu s členom 7b upoštevajo z emisijami CO₂ iz njihovih prvotnih vozil v izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz točke 2.2;
- V_{sg} število novih težkih vozil proizvajalca, **tudi brezemisijских in nizkoemisijских delovnih vozil** v podskupini *sg*;
- V število novih težkih vozil proizvajalca, **tudi brezemisijских in nizkoemisijских delovnih vozil**.

Obrazložitev

Delovna vozila bi morala še naprej biti izvzeta iz področja uporabe te uredbe. Ko pa gre za brezemisijские tehnologije, bodo tovrstna vozila prva, ki bodo dana na trg (na primer za zbiranje komunalnih odpadkov). V ta namen bi bilo treba področje uporabe uredbe razširiti tako, da bi se brezemisijские delovna vozila lahko upoštevala pri specifičnih emisijских

vrednostih CO2 proizvajalca v določenem poročevalskem obdobju.

Predlog spremembe 81

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2.7. Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev iz člena 4

Za vsakega proizvajalca se izračunajo naslednje povprečne specifične emisije CO₂:

2.7.1. za poročevalska obdobja od 2019 do 2029:

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

2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:

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

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

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

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

pri čemer je:

\sum_{sg}	vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO ₂ v skladu s točko 4.2;
$ZLEV$	kot je določen v točki 2.3;
$share_{sg}$	kot je določen v točki 2.4;
zev_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
pv_{sg}	kot je določen v točki 2.4;
MPW_{sg}	kot je določen v točki 2.6;
$avgCO2_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	kot je določen v točki 2.2;
$rCO2_{sg}$	kot je določen v točki 3.1.2.

Predlog spremembe

Povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalcev iz člena 4

Za vsakega proizvajalca se izračunajo naslednje povprečne specifične emisije CO₂:

2.7.1. za poročevalska obdobja od 2019 do 2029:

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

2.7.2. za poročevalska obdobja od leta 2025 naprej:

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

$share_{sgEHC}$)

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

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

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

pri čemer je:

\sum_{sg} vsota podskupin, ki so vključene v izračun določenih povprečnih specifičnih emisij CO₂ v skladu s točko 4.2;

$ZLEV$ kot je določen v točki 2.3;

$share_{sg}$ kot je določen v točki 2.4;

zev_{sg} kot je določen v točki 2.4;

pv_{sg} kot je določen v točki 2.4;

MPW_{sg} kot je določen v točki 2.6;

$avgCO2_{sg}$ kot je določen v točki 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ kot je določen v točki 2.2;

$rCO2_{sg}$ kot je določen v točki 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ **delež v podskupini sg novih težkih vozil kategorije N3 proizvajalca, ki jih je dovoljeno uporabljati na zelo težkih kombinacijah;**

α_{sg} **faktor kompenzacije za prilagoditev učinka večjega koristnega tovora na zelo težkih kombinacijah na tovornjakih proizvajalca, odvisno od največje povprečne dovoljene mase skupine vozil v prometu, z uporabo ponderirane vrednosti rezultata naslednjih formul:**

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30)/100$, za tovornjake z zelo težko kombinacijo 8x4

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19)/100$, za druge tovornjake z zelo težkimi kombinacijami

$avgGVW_{sg comb}$ **povprečje, specifično za proizvajalca, za največjo dovoljeno maso skupine vozil v prometu (v tonah) v državi registracije za zadevne tovornjake z zelo težkimi kombinacijami v podskupini sg, če je izpolnjen naslednji pogoj:**

za namene izračuna emisij CO₂ se tovornjak, ki ga zajema ta uredba, šteje za del zelo težke kombinacije, če je v kategoriji N3 in je največja dovoljena masa skupine vozil v prometu v

državi registracije večja od 60 ton in je bila sporočena v skladu s točko (r) dela A Priloge IV.

Predlog spremembe 82

Predlog uredbe

Priloga I – točka 3 – točka 3.2– tabela

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
Referenčna obdobja, ki se uporabljajo za podskupine	
Kot referenčna obdobja za podskupine vozil se uporabljajo naslednja referenčna obdobja:	
Podskupina vozil <i>sg</i>	Poročevalsko obdobje leta, ki se uporablja kot referenčno obdobje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Vse druge	2025
<i>Predlog spremembe</i>	
Referenčna obdobja, ki se uporabljajo za podskupine	
Kot referenčna obdobja za podskupine vozil se uporabljajo naslednja referenčna obdobja:	
Podskupina vozil <i>sg</i>	Poročevalsko obdobje leta, ki se uporablja kot referenčno obdobje
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	2020
Vse druge	2025

Predlog spremembe 83

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4.2 Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine *sg* se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ *CO2(X)*· ciljev specifičnih emisij *T(X)* in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ *ET(X)_γ*:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijjskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 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

Predlog spremembe

4.2 Podskupine vozil, vključene v izračun povprečnih specifičnih emisij CO₂ in ciljev specifičnih emisij proizvajalcev

Naslednje podskupine *sg* se vključijo v izračun specifičnih emisij CO₂ $CO_2(X)$ ciljev specifičnih emisij $T(X)$ in krivulje zmanjševanja emisij CO₂ $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupine vozil, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točka (a)	podskupine vozil za prevoz blaga, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d), in členom 3a(3)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji emisij CO ₂ v skladu s členom 3a(1), točke (b), (c) in (d)	podskupine vozil za prevoz oseb, za katere veljajo cilji brezemisijjskih vozil v skladu s členom 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	vse podskupine vozil iz točk 1.1.1 in 1.1.3	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Obrazložitev

Obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse bi moral veljati samo za vozila s profili namembnosti za mestni prevoz (člen 3b). Nizkopodni avtobusi razreda II s profili namembnosti za medmestni prevoz se uporabljajo za medmestno namembnost in zato zanje ne bi smele veljati zahteve o obveznem prehodu na brezemisijška vozila. Zato bi bilo treba skupini vozil 31-L2 (2-osni razred II z nizko vstopno točko) in 33-L2 (3-osni razred II z nizko vstopno točko) premakniti iz skupine vozil, za katera velja obvezni prehod na brezemisijška vozila (MZE), v skupino vozil, za katera veljajo cilji zmanjšanja emisij CO₂ (MCO₂). Vpliv teh vozil v smislu emisij CO₂ je zelo majhen, saj skupni delež emisij za skupini vozil 31-L2 in 33-L2 v emisijah vseh gospodarskih vozil znaša približno 1 %.

Nizkopodna vozila razreda II imajo približno 11-odstotni tržni delež vseh vozil kategorije M3, vozila kategorije M3 pa imajo glede na preglednico 11 v Prilogi 8 skupni delež emisij približno 9 %.

Nizkopodna vozila razreda II so posebej zasnovana za medmestne prevoze z manjšo potniško zmogljivostjo in pretokom v primerjavi s popolnoma nizkopodnimi avtobusi, zasnovanimi za mestno vožnjo.

Predlog spremembe 84

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.3.1 – tabela

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Cilji zmanjšanja CO ₂ r_{fsg} in $r_{fp_{sg}}$					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %

Avtobusi <i>in medmestni avtobusi</i> (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Prvotna vozila avtobusov (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Polpriklopniki		0	15 %	15 %	15 %

Predlog spremembe

Cilji zmanjšanja CO ₂ rf_{sg} in rfp_{sg}					
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040
Srednja tovorna vozila	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Težka tovorna vozila > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Težka tovorna vozila > 16 t s konfiguracijama osi 4×2 in 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %
Težka tovorna vozila > 16 t s posebnimi konfiguracijami osi	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
Avtobusi (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Prvotna vozila avtobusov (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-	0	15 %	50 %	70 %

	C3, 34-DD				
Priklopniki		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Polpriklopniki		0	15 %	15 %	15 %

Obrazložitev

Obvezni prehod na brezemisijška vozila za mestne avtobuse velja samo za vozila s profili namembnosti za mestni prevoz (člen 3b). Nizkopodni avtobusi razreda II s profili namembnosti predvsem za medmestni prevoz se uporabljajo za medmestno namembnost in zato zanje ne bi smele veljati zahteve o obveznem prehodu na brezemisijška vozila. Zato se predlaga, da se 31-L2 (2-osni razred II z nizkim podom) in 33-L2 (3-osni razred II z nizkim podom) premakne iz skupine „MZE“ v „MCO2“, tj. z zahtev o obveznem prehodu na brezemisijška vozila na cilje zmanjšanja emisij CO₂ skupaj z avtobusi. Vpliv teh vozil bo zelo majhen, saj skupni delež emisij za 31-L2 in 33-L2 v emisijah vseh gospodarskih vozil znaša približno 1 %. (Nizkopodna vozila razreda II imajo glede na analizo voznih parkov Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov za obdobje 2015–2019 približno 11-odstotni tržni delež vseh vozil kategorije M3, vozila kategorije M3 pa imajo glede na preglednico 11 v Prilogi 8 skupni delež emisij približno 9 %.) Nizkopodnih vozil razreda II ne moremo obravnavati kot alternativo za zahtevo o prehodu na brezemisijška vozila za mestne avtobuse, saj sta potniška zmogljivost in pretok običajno zmanjšana v primerjavi s popolnoma nizkopodnimi avtobusi, zasnovanimi za mestno vožnjo. Poleg tega pa ti razredi vozil niso del zakonodaje o zelenih javnih naročilih, saj se ne štejejo za mestna vozila.

Predlog spremembe 85

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – točka 4.3.2 – tabela

Besedilo, ki ga predlaga Komisija					
Obvezni prehodi na brezemisijška vozila zevM _{sg}					
Podskupine sg	Poročevalska obdobja let				
	pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040	
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %

<i>Predlog spremembe</i>						
Obvezni prehodi na brezemisijska vozila z evM _{sg}						
Podskupine sg		Poročevalska obdobja let				
		pred letom 2030	2030–2034	2035–2039	Od leta 2040 naprej 2040	
Težki mestni avtobusi	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80 %	100 %	100 %	

Obrazložitev

Popoln mandat za brezemisijska vozila leta 2030 bo pomenil ogromen pritisk na izvajalce javnega prevoza, saj bi morali prilagoditi svoje naložbene načrte, v skladiščih pa vzpostaviti potrebno infrastrukturo za polnjenje in oskrbo z gorivom. Prav tako bi preobremenili zmogljivosti številnih lokalnih prevoznikov in organov javnega prevoza po vsej EU in finančno obremenili države članice in mesta z omejenimi sredstvi.

Poleg tega ta zahteva ne bo v skladu z zahtevami iz Direktive (EU) 2019/1161 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, ki temeljijo na načelu tehnološke nevtralnosti ter nacionalnim organom in prevoznikom zagotavljajo širok nabor tehnoloških možnosti za boj proti onesnaževanju v mestnih središčih.

Zato se predlaga, da se ciljni delež brezemisijskih mestnih avtobusov do leta 2030 določi na 80 % in da se delež 100 % preloži na leto 2035, kot je ocenila Komisija v svoji oceni učinka.

Predlog spremembe 86

Predlog uredbe

Priloga I – točka 7 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

7. IZRAČUN KOREKCIJSKEGA FAKTORJA ZARADI OGLJIKA (CCF)

Za vsako gorivo ali mešanico goriv se korekcijski faktor zaradi ogljika izračuna po

naslednji metodi:

7.1. Za goriva brez emisij CO₂, kot so opredeljena v členu 3, točka (25) in, ki se uporabljajo v skladu s členom 4a, CCF_i = 1;

7.2. Za goriva, ki niso brez emisij CO₂, CCF_i = 0;

7.3. Za mešanice goriv brez emisij CO₂ in goriv, ki niso brez emisij CO₂ se korekcijski faktor zaradi ogljika izračuna v skladu z naslednjo formulo:

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

pri čemer je:

CCF_i korekcijski faktor zaradi ogljika za določeno mešanico konvencionalnega goriva in goriva i brez emisij CO₂

SHARES_{n,i} odstotek obnovljivega goriva i, poročanega v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na zadnje razpoložljivo poročevalsko obdobje n, izračunano kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

SHARES_{n-1,i} odstotek obnovljivega goriva i, poročanega v podatkovni zbirki Shares, ki se nanaša na predzadnje razpoložljivo obdobje poročanja n, izračunano kot povprečni delež v vseh državah članicah EU.

**Podatkovna zbirka Shares je dostopna na
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>**

Obrazložitev

Uredba bi morala za brezogljčna in nizkoogljčna goriva uvesti zanesljiv in pregleden korekcijski faktor zaradi ogljika. To sicer ne bi spremenilo splošnega pristopa uredbe, bi pa pomagalo odpraviti pomanjkljivosti pristopa, ki temelji le na izpušnih plinih, ter prepoznati dejanski odtis toplogrednih plinov vozil in goriv, ki jih uporabljajo.

Predlog spremembe 87

**Predlog uredbe
Priloga III – točka 1 – odstavek 2 – pododstavek 9**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

emisije CO₂ v g/km iz **prvotnega vozila** novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

Predlog spremembe

emisije CO₂ v g/km iz novega težkega vozila v, določene za profil namembnosti mp in sporočene v skladu s členoma 13a in 13b;

Obrazložitev

Ta predlog spremembe popravlja tipkarsko napako, opredelitev poročila CO₂_v_mp iz Priloge III pa bi se morala nanašati samo na dodelano vozilo. Emisije CO₂ iz prvotnih vozil niso popravljene glede na število potnikov, saj so vsa prvotna vozila določene podskupine simulirana z enakim številom potnikov. To je razvidno tudi iz opredelitev CO₂p_v_mp v točki 2.1 Priloge I, ki se za popravek ne sklicuje na Prilogo III.

Predlog spremembe 88

Predlog uredbe

Priloga IV – del A – točka q a (novo)

Uredba (EU) 2019/1242

Priloga IV– točka q a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(qa) največja masa tovornjaka kategorije N3 z zelo težko kombinacijo iz odstavka 2.7.2 Priloge I v državi registracije tovornjaka, kadar je priklopljen na enega ali več polpriklopnikov/priklopnikov z vlečnim ojesom;

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO2 za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956
Referenčni dokumenti	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 29.3.2023
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 29.3.2023
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Andris Ameriks 19.4.2023
Obravnavana v odboru	24.5.2023
Datum sprejetja	19.9.2023
Izid končnega glasovanja	+ : 29 - : 11 0 : 3
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob 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, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

29	+
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

11	-
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

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Peter Vitanov (Petar Vitanov)

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani