srijeda, 8. lipnja 2022.

P9_TA(2022)0234

Standardne vrijednosti emisija CO2 za osobna i kombi vozila ***I

Amandmani koje je donio Europski parlament 8. lipnja 2022. o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova osobna vozila i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)) [1]

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

(2022/C 493/25)

Amandman 1

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(1) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum"). Njegove stranke dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te da će uložiti napore da se povećanje temperature ograniči na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju.	(1) Pariški sporazum, donesen u prosincu 2015. na temelju Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), stupio je na snagu u studenome 2016. („Pariški sporazum"). Njegove stranke dogovorile su se da će zadržati povećanje globalne prosječne temperature na razini koja je znatno niža od 2 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju te da će uložiti napore da se povećanje temperature ograniči na 1,5 °C iznad razina u predindustrijskom razdoblju. ***Donošenjem Klimatskog pakta iz Glasgowa u studenome 2021. njegove su stranke priznale da bi se zadržavanjem povećanja globalne prosječne temperature na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju znatno smanjili rizici i posljedice klimatskih promjena te su se obvezale na to da će do kraja 2022. povećati svoje ciljeve za 2030. kako bi se u ovom presudnom desetljeću ubrzalo djelovanje u području zaštite klime te premostio jaz u ambicijama.***

[1] Predmet se vraća nadležnom odboru na međuinstitucijske pregovore u skladu s člankom 59. stavkom 4., četvrtim podstavkom (A9-0150/2022).

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 2

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(2) Pronalaženje rješenja za pitanja povezana s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019. ([23]) Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.	(2) Pronalaženje rješenja za pitanja povezana s klimom i okolišem te postizanje ciljeva Pariškog sporazuma u središtu su Komunikacije o europskom zelenom planu koju je Komisija donijela 11. prosinca 2019. ([23]) ***Europski parlament pozvao je u svojoj Rezoluciji od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu na nužni prijelaz na klimatski neutralno društvo najkasnije do 2050. te je u svojoj Rezoluciji od 28. studenoga 2019. o klimatskoj i ekološkoj krizi proglasio klimatsku i ekološku krizu.*** Nužnost i vrijednost europskog zelenog plana dodatno su se povećali s obzirom na vrlo ozbiljne učinke pandemije bolesti COVID-19 na zdravstvenu i gospodarsku dobrobit građana Unije.

([23]) Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019)0640 od 11. prosinca 2019.

([23]) Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019)0640 od 11. prosinca 2019.

Amandman 3

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(3) ***U europskom zelenom planu povezuju se sveobuhvatan skup mjera i inicijativa koje se uzajamno podupiru i koje su usmjerene na postizanje klimatske neutralnosti u*** EU-u 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, nastoji se zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i utjecaja povezanih s okolišem. ***Istovremeno***, ta tranzicija različito ***utječe*** na žene i muškarce ***te ima poseban utjecaj*** na ***neke*** skupine u nepovoljnom položaju, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom ***i*** osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla. Ona stoga mora biti pravedna i uključiva i nitko ne smije biti zapostavljen.	(3) EU-u do 2050. ***želi utvrditi novu strategiju*** rasta kojom se Unija nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom ***te dinamičnim gospodarskim granama koje ostaju svjetski predvodnici*** u ***svojim segmentima i globalni pokretači inovacija, osiguravajući istovremeno visoko plaćene kvalitetne poslove u Uniji***. Usto, nastoji se zaštititi, očuvati i povećati prirodni kapital Unije te zaštititi zdravlje i dobrobit građana od rizika i utjecaja povezanih s okolišem. ***U tom smislu, u Osmom programu djelovanja za okoliš koji traje do 2030. postavljeni su cilj ubrzanja zelene tranzicije na klimatski neutralno, održivo, netoksično, otporno i konkurentno kružno gospodarstvo s učinkovitim iskorištavanjem resursa i koje se temelji na obnovljivoj energiji na pošten***, ***pravedan i uključiv način te cilj zaštite, obnove i poboljšanja stanja okoliša, podržavanja i nadogradnje skupa mjera i inicijativa najavljenih u okviru europskog zelenog plana. Istodobno*** ta tranzicija različito ***djeluje*** na žene i muškarce***, a posebno utječe*** na skupine u nepovoljnom položaju ***i ranjive skupine***, kao što su starije osobe, osobe s invaliditetom, osobe manjinskog rasnog ili etničkog podrijetla ***te osobe i kućanstva s niskim ili ispodprosječnim dohotkom. Osim toga, tranzicija će različito utjecati na regije Unije, posebno na regije u strukturno nepovoljnom položaju, rubne i najudaljenije regije.*** Ona stoga mora biti pravedna i uključiva i nitko ne smije biti zapostavljen.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 4

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(5) ***U Uredbi*** (EU) [–] Europskog parlamenta i Vijeća ([24]) ***Unija je*** u zakonodavstvo ***ugradila*** cilj ***o klimatskoj neutralnosti u cijelom gospodarstvu*** do 2050. ***U Uredbi*** se utvrđuje i ***obveza*** Unije ***o domaćem smanjenju*** neto emisija stakleničkih plinova (emisija nakon ***što se odbije uklanjanje***) ***do 2030***. ***za najmanje 55 %*** ispod razina iz 1990.	(5) ***Unija je Uredbom*** (EU) ***2021/1119*** Europskog parlamenta i Vijeća ([24]) u zakonodavstvo ***unijela*** cilj ***smanjenja emisija na nultu neto stopu najkasnije*** do 2050***., kao i cilj ostvarivanja negativnih emisija nakon toga. Tom*** se ***Uredbom*** utvrđuje i ***obvezujući domaći srednjoročni klimatski cilj*** Unije ***od najmanje 55 %*** neto ***smanjenja*** emisija stakleničkih plinova (***tj.*** emisija nakon ***odbitka uklanjanja***). ispod razina iz 1990. do 2030.
([24]) Uredba (EU) […/…] od […] 2021. Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni ***Uredbe*** (EU) 2018/1999 (Europski propis o klimi), [SL L, …/… .].	([24]) Uredba (EU) 2021/1119 od 30. lipnja 2021. Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni ***uredaba (EZ) br. 401/2009 i*** (EU) 2018/1999 (Europski propis o klimi), [SL L 243, 9.7.2021., str. 1.].

Amandman 5

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonesu postizanju tih smanjenja emisija.	(6) Od svih se gospodarskih sektora, pa tako i od sektora cestovnog prometa, očekuje da pridonesu postizanju tih smanjenja emisija. ***Prometni sektor jedini je sektor u kojem su emisije u porastu od 1990. To uključuje cestovni prijevoz lakim i teškim vozilima, koji zajedno čine više od 70 % ukupnih emisija iz prometa.***

Amandman 6

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(6a) Individualna mobilnost mora ostati dostupna i cjenovno pristupačna svima, a posebno ljudima koji putuju na posao, a nemaju pristup kvalitetnom javnom prijevozu ili drugim rješenjima u pogledu mobilnosti.

Amandman 7

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 6.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(6b) Na Konferenciji UN-a o klimatskim promjenama održanoj 2021. u Glasgowu (Ujedinjena Kraljevina), poznatoj pod nazivom COP26, preuzeta je obveza za ubrzanjem globalnog prelaska na vozila s nultim emisijama. Na konferenciji je također preuzeta obveza da će tranzicija biti pravedna i održiva kako nijedna regija niti zajednica ne bi bila zapostavljena te je istaknuta važnost osiguravanja pravedne tranzicije radne snage i stvaranja dostojanstvenih i kvalitetnih radnih mjesta.

Amandman 8

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(7) Mjere utvrđene tom uredbom potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova.	(7) Mjere utvrđene tom uredbom potrebne su kao dio usklađenog i dosljednog okvira neophodnog za postizanje općeg cilja Unije o smanjenju neto emisija stakleničkih plinova***, kao i ovisnosti Unije o uvoznim fosilnim gorivima, uključujući uvoz nafte koji je samo 2018. iznosio 227,5 milijardi EUR, što je i dalje prevladavajuća potrošnja energije automobila i kombija (94 %). Pri postupnom ukidanju potrošnje nafte ključno je da se ne prelazi s jedne ovisnosti na drugu. Kako bi se osigurala buduća održivost europske proizvodne industrije i ojačala strateška autonomija Unije, ključno je da Komisija surađuje s državama članicama i dionicima iz industrije kako bi se osigurao lanac opskrbe u strateškim materijalima i rijetkim zemnim elementima koji su potrebni za tehnologije s nultim i niskim emisijama ugljika.***

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 9

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 7.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(7a) Iako revizija ove Uredbe pridonosi ostvarenju okolišnih ciljeva dekarbonizacije cestovnog prometa u cilju borbe protiv klimatskih promjena, njome bi se u obzir trebale uzimati i znatne industrijske i društvene posljedice kako bi se osigurali radna mjesta i mobilnost koja je dostupna svima.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 10

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(8) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % ***u*** usporedbi s 1990. potrebno je postrožiti zahtjeve za smanjenje utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća ([25]) i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. Bez ambicioznih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija.	(8) Kako bi se do 2030. postiglo smanjenje neto emisija stakleničkih plinova od najmanje 55 % u usporedbi s 1990. ***te kako bi se utvrdio jasan put prema tom cilju i doprinijelo potrebnim smanjenjima emisija prije 2030.*** potrebno je postrožiti zahtjeve za smanjenje utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća ([25]) i za osobne automobile i za laka gospodarska vozila. Treba utvrditi i jasan put za daljnja smanjenja nakon 2030. kako bi se pridonijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050. ***Za postizanje tog cilja potrebno je smanjenje emisija u cestovnom prometu od oko 90 % u skladu sa scenarijem koji je najviše troškovno učinkovit, a emisije stakleničkih plinova rastu samo u cestovnom prometu. Istodobno je iznimno važno da se dopunskim zakonskim aktima Unije, kao što je Direktiva (EU) 2018/2001 ([25a]), osigura brzo uvođenje energije iz obnovljivih izvora kako bi se vozni park Unije mogao napajati dodatnom električnom energijom iz obnovljivih izvora.*** Bez ambicioznih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu bila bi potrebna veća smanjenja emisija u drugim sektorima, uključujući sektore u kojima je dekarbonizacija zahtjevnija. ***U digitalnoj i zelenoj tranziciji trebalo bi uzeti u obzir i važnost socijalne dimenzije kako bi se osigurala mobilnost dostupna svima, uključujući učinak oporezivanja energije na cjenovnu pristupačnost, izravan i neizravan učinak viših cijena energije na promet u različitim regijama Unije, kao i industrijske posljedice za osiguravanje zapošljavanja i konkurentnosti industrije.***

([25]) Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019.o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 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.).

([25a]) Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 11

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 8.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(8a) Nedavne studije upućuju na to da su električna vozila na baterijski pogon već konkurentna konvencionalnim automobilima u nekoliko segmenata automobila kad se uzme u obzir ukupni trošak vlasništva. Povećani standardi za osobne automobile i laka gospodarska vozila povezani s CO2 ubrzat će smanjenje ukupnog troška vlasništva baterijskih električnih vozila, što će ih za sve skupine potrošača diljem Unije učiniti privlačnijima od vozila opremljenih motorima s unutarnjim izgaranjem. Ambiciozniji standardi za osobne automobile i laka gospodarska vozila povezani s CO2 za razdoblje od 2025. do 2030. također će ubrzati dekarbonizaciju tržišta rabljenih vozila u svim segmentima automobila, uz veće koristi za potrošače nižih i srednjih primanja.

Amandman 12

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(9) Stroži zahtjevi za smanjenje emisija CO_2 trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi potrošačima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka i uštede energije, a održale bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora biti vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Stroži standardi smanjenja emisija CO_2 tehnološki su neutralni za ostvarenje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. Razne su tehnologije dostupne, a takve će biti i dalje, kako bi se ostvarila ciljna vrijednost od nula emisija za cijeli vozni park. Vozila s nultim emisijama trenutačno su baterijska električna vozila, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, u koja spadaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje, i dalje imaju svoju ulogu u tranziciji.	(9) Stroži zahtjevi za smanjenje emisija CO_2 trebali bi potaknuti stavljanje većeg udjela vozila s nultim emisijama na tržište Unije, što bi potrošačima i građanima donijelo koristi u smislu kvalitete zraka***, jačanja energetske sigurnosti*** i ***učinkovitosti te s tim povezane*** uštede energije, a održale bi se i inovacije u automobilskom vrijednosnom lancu. U tom globalnom kontekstu automobilski lanac EU-a mora biti vodeći akter u trenutačnom globalnom prelasku na mobilnost s nultom stopom emisija. Stroži standardi smanjenja emisija CO_2 tehnološki su neutralni za ostvarenje ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park koje se njima utvrđuju. Razne su tehnologije dostupne, a takve će biti i dalje, kako bi se ostvarila ciljna vrijednost od nula emisija za cijeli vozni park. Vozila s nultim emisijama trenutačno su baterijska električna vozila, vozila s gorivnim ćelijama i druga vozila s pogonom na vodik, a tehnološke inovacije i dalje traju. Vozila s nultim i niskim emisijama, u koja spadaju i učinkovita hibridna vozila na punjenje***, pod uvjetom da su zajamčeni točni i potpuni podaci o emisijama tih vrsta vozila***, i dalje imaju svoju ulogu u tranziciji.

Amandman 14

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(10a) Tehnološke inovacije preduvjet su za dekarbonizaciju mobilnosti u Uniji te bi ih stoga trebalo podupirati. Suočene s povećanom međunarodnom konkurencijom, Unija i države članice trebale bi nastaviti ulagati napore u istraživanje i razvoj inicijativa kojima se promiču sinergije u tom sektoru, kao što je Europski savez za baterije, te podupirati javna i privatna ulaganja u europsko istraživanje i inovacije u području automobilske industrije. Time bi se trebalo nastojati zadržati europsko tehnološko vodstvo u tom sektoru, razviti industrijsku izvrsnost u tehnologijama budućnosti u Uniji i osigurati dugoročnu održivost i konkurentnost njezine industrijske baze.

Amandman 15

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 10.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(10b) Određene države članice objavile su planove za ubrzanje uvođenja vozila s nultim emisijama utvrđivanjem roka za postupno ukidanje novih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila s emisijama CO_2 stavljenih na tržište na njihovu državnom području prije datuma utvrđenog na razini Unije. Komisija bi trebala utvrditi mogućnosti kako bi se državama članicama olakšao prijelaz na laka vozila s nultim emisijama u skladu s tim planovima.

Amandman 16

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 10.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(10c) Jasnim regulatornim signalima proizvođačima bi se trebalo omogućiti donošenje odluka o ulaganjima. Nepostojanje takvih signala moglo bi stvoriti rizik da automobilska industrija u Uniji izgubi i konkurentnost i tehnološko vodstvo zato što ne ulaže dovoljno brzo kao i da izgubi tržišni udio na svjetskom i domaćem tržištu.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 17

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 10.d (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(10d) Jačanje socijalnog dijaloga u automobilskom sektoru ključno je za pregovore o teritorijalnim planovima za pravednu tranziciju i nacionalnim socijalnim planovima za klimatsku politiku te za njihovo donošenje na razini proizvođača te na regionalnoj i sektorskoj razini. Ključno je osigurati preobrazbu radne snage na konkretnom zemljopisnom području i na način koji odražava mogućnosti regije.

Amandman 18

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(11) Ciljne bi vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima CO_2 trebala pratiti europska strategija kako bi se riješili problemi proizašli iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezane tehnologije, kao i potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u sektoru te gospodarska diversifikacija i preusmjeravanje aktivnosti. Prema potrebi trebalo bi razmotriti financijsku potporu na razini EU-a i država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, uključujući ulaganja u okviru Europskog socijalnog fonda plus, Fonda za pravednu tranziciju, Inovacijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost te drugih instrumenata višegodišnjeg financijskog okvira i instrumenta Next Generation EU u skladu s pravilima o državnim potporama. Državama članicama će se na temelju revidiranih pravila o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju omogućiti da podrže poduzeća u dekarboniziranju vlastitih procesa proizvodnje te uvedu zelenije tehnologije u kontekstu nove industrijske strategije.	(11) Ciljne bi vrijednosti u revidiranim standardnim vrijednostima CO_2 trebala pratiti europska strategija kako bi se riješili problemi proizašli iz povećanja proizvodnje vozila s nultim emisijama i povezane tehnologije, ***uzimajući u obzir specifičnosti svake države članice***, kao i potrebe za usavršavanjem i prekvalifikacijom radnika u sektoru te gospodarska diversifikacija i preusmjeravanje aktivnosti ***uz zadržavanje broja radnih mjesta u automobilskom sektoru. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti utjecaju koji će ta tranzicija imati na mikropoduzeća te MSP-ove u cijelom lancu opskrbe.*** Prema potrebi trebalo bi dodijeliti financijsku potporu na razini EU-a i država članica kako bi se privukla privatna ulaganja, uključujući ulaganja u okviru Europskog socijalnog fonda plus, Fonda za pravednu tranziciju, Inovacijskog fonda, Europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, Mehanizma za oporavak i otpornost te drugih instrumenata višegodišnjeg financijskog okvira i instrumenta Next Generation EU u skladu s pravilima o državnim potporama. ***Nadalje, potreban je i namjenski tok financiranja na razini Unije za tranziciju u automobilskom sektoru, posebno kako bi se riješili svi negativni učinci na zapošljavanje.*** Državama članicama će se na temelju revidiranih pravila o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju omogućiti da podrže poduzeća u dekarboniziranju vlastitih procesa proizvodnje te uvedu zelenije tehnologije u kontekstu nove industrijske strategije.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 19

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(12) U ažuriranoj se novoj industrijskoj strategiji ***(26)*** predviđa zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih načina tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje država članica, te bi se on trebao temeljiti na Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine radi mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala u pogledu zelene i digitalne tranzicije. Trebalo bi i razmotriti odgovarajuće mjere i poticaje na europskoj i nacionalnoj razini kojima se potiče cjenovna privlačnost vozila s nultim emisijama. Napredak postignut tim sveobuhvatnim načinom tranzicije za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake dvije godine u okviru izvješća o napretku koji Komisija podnosi i kojim se, među ostalim, promatra napredak u stavljanju vozila s nultim emisijama na tržište, razvoj njihovih cijena, razvoj primjene alternativnih goriva i uspostave infrastrukture u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodna konkurentnost, ulaganje u automobilske vrijednosne lance, usavršavanje i prekvalifikacija radnika te preinaka aktivnosti. Izvješće o napretku temeljit će se i na ***dvogodišnjim*** izvješćima o napretku koje države članice podnose u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva. U izradi izvješća o napretku Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima i uključiti rezultate u socijalni dijalog. Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izglede za cjenovno prihvatljivu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga trebala pratiti napredak stanja s inovacijama u tom sektoru u okviru svojeg izvješća o napretku.	(12) U ažuriranoj se novoj industrijskoj strategiji ***(26)*** predviđa zajedničko stvaranje zelenih i digitalnih načina tranzicije u partnerstvu s industrijom, javnim tijelima, socijalnim partnerima i drugim dionicima. U tom bi kontekstu trebalo razviti način tranzicije za ekosustav mobilnosti koji bi pratio tranziciju automobilskog vrijednosnog lanca***, uz potpunu transparentnost i savjetovanje sa svim dionicima, među ostalim razmatranjem uspostave posebnog foruma za socijalni dijalog u automobilskom sektoru***. U primjeni tog načina trebalo bi posebno voditi računa o MSP-ovima***, uključujući mikropoduzeća,*** u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, savjetovanju socijalnih partnera koje uključuje i savjetovanje država članica, te bi se on trebao temeljiti na ***Preporuci Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti i na*** Programu vještina za Europu s inicijativama kao što je Pakt za vještine radi mobiliziranja privatnog sektora i drugih dionika kako bi se europska radna snaga usavršila i prekvalificirala u pogledu zelene i digitalne tranzicije. Trebalo bi i razmotriti odgovarajuće mjere i poticaje na europskoj i nacionalnoj razini kojima se potiče cjenovna privlačnost ***i održivost*** vozila s nultim emisijama. ***Trebalo bi razmotriti i ulogu koju javna nabava može imati u tom smjeru te bi u tom pogledu Komisija trebala razmotriti reviziju Direktive (EU) 2019/1161 Europskog parlamenta i Vijeća (26a) kako bi se osigurala njezina usklađenost s ciljevima Uredbe (EU) 2019/631.*** Napredak postignut tim sveobuhvatnim načinom tranzicije za ekosustav mobilnosti trebalo bi pratiti svake godine u okviru izvješća o napretku koji Komisija podnosi i kojim se, među ostalim, promatra napredak u stavljanju vozila s nultim emisijama na tržište, razvoj njihovih cijena, njihova potrošnja energije, učinak na potrošače, razvoj primjene alternativnih goriva i uspostave infrastrukture u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, ***razvoj udjela energije iz obnovljivih izvora u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća (26b)***, potencijal inovativnih tehnologija za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, međunarodna konkurentnost, ulaganje u automobilske vrijednosnelance,

(26) Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021) 350 final od 5. svibnja 2021.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	usavršavanje i prekvalifikacija radnika te preinaka aktivnosti, ***posebno u regijama s visokim postotkom radnih mjesta povezanih s vrijednosnim lancem automobilske industrije i emisijama povezanima sa starenjem lakih vozila, uzimajući u obzir mjere usmjerene na sinkronizirano, socijalno pravedno i ekološki prihvatljivo postupno ukidanje starijih vozila.*** Izvješće o napretku temeljit će se i na izvješćima o napretku koje države članice podnose u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva. U izradi izvješća o napretku Komisija bi se trebala savjetovati sa socijalnim partnerima i uključiti rezultate u socijalni dijalog. ***Komisija bi se također trebala savjetovati sa širokim rasponom neovisnih stručnjaka, dionika te nacionalnih i regionalnih uprava kako bi se osigurala sveobuhvatna baza znanja.*** Inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru i dalje traju. Inovativne tehnologije kao što je proizvodnja elektrogoriva s hvatanjem iz zraka ***i tehnologija vozila na vodik s ugrađenim sustavom za pohranu vodika*** mogle bi, ako se razrade, stvoriti povoljne izglede za cjenovno prihvatljivu i klimatski neutralnu mobilnost. Komisija bi stoga trebala pratiti napredak stanja s inovacijama u tom sektoru u okviru svojeg izvješća o napretku.

(26) Komunikacija Komisije – Ažuriranje nove industrijske strategije za 2020.: izgradnja snažnijeg jedinstvenog tržišta za oporavak Europe, COM(2021)0350 od 5. svibnja 2021.

(26a) Direktiva (EU) 2019/1161 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o izmjeni Direktive 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (SL L 188, 12.7.2019., str. 116.).

(26b) Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

Amandman 20

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(12a) Iako se ova Uredba primjenjuje samo na nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila, važno je uključiti je u sveobuhvatniji akcijski plan na razini Unije za dekarbonizaciju postojećeg voznog parka kako bi se zaštitili okoliš i zdravlje građana u svim državama članicama. Postojeća flota i dalje će pridonositi nezadovoljavajućim rezultatima u području okoliša tijekom duljeg razdoblja u budućnosti zbog spore obnove flote. Nadalje, postojeće tržište rabljenih vozila koja onečišćuju okoliš u srednjoj i istočnoj Europi stvara rizik od premještanja onečišćenja u gospodarski slabije razvijene regije Unije. Postizanje ambicioznih klimatskih ciljeva do 2050. trebalo bi ići ruku pod ruku s pravom svih građana Unije na čišći zrak. Kako bi se ubrzalo smanjenje emisija iz postojećeg voznog parka, iznimno je važno da Komisija bez odgode predloži zakonodavne mjere kako bi se uspostavio okvir povoljan za naknadnu ugradnju i promicala upotreba trenutačno dostupnih tehnologija za smanjenje emisija CO_2, kao što su niskougljična goriva ili svjetla koja troše manje energije, kako bi se ubrzala promjena načina prijevoza za teret i putnike, potaknule ekološki prihvatljivije prometne navike, kao što su dijeljenje automobila, održiva mobilnost i javni prijevoz u gradovima, te kako bi se riješio mogući rizik od istjecanja ugljika u automobilskoj industriji unutar Unije.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 21

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 12.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(12b) Kako bi se osigurala usklađenost s novim klimatskim ciljem Unije za 2030., kao i s pojačanim standardima za CO2, trebalo bi predložiti ažuriranje Direktive 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([26a]), uključujući mogućnost proširenja njezina područja primjene na vozila koja su u vlasništvu ili najmu privatnog poduzeća određene veličine voznog parka, s ciljem promicanja povećanja potražnje za vozilima s nultim emisijama. S obzirom na to da vozila iz voznog parka trgovačkih društava brže ulaze na privatno tržište, time bi se omogućilo brže uspostavljanje tržišta rabljenih vozila za vozila s nultim emisijama, što će biti posebno važno za regije u kojima će se tranzicija pokazati težom, te bi se doprinijelo bržem postizanju pariteta cijena s konvencionalnim vozilima diljem Unije.

([26a]) Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu s ciljem podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija (SL L 120, 15.5.2009., str. 5.).

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 22

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(13) Te ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a ***treba*** dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu kako ***je utvrđeno u Direktivi*** 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([27]).	(13) Te ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a ***trebalo bi*** dopuniti potrebnim uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu ***koje su ključne*** kako ***bi se postigli ojačani ciljevi. Zbog toga bi, s obzirom na slabu i sporu provedbu Direktive*** 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([27])***, pojačane ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO2 trebale bi biti popraćene ambicioznom Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, kojom bi se predvidjeli ambiciozni obvezni ciljevi za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u 27 država članica. Te bi ciljeve trebalo dopuniti ambicioznim ciljevima za uvođenje privatnih mjesta za punjenje u zgradama iz Direktive 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća*** ([27a])***. U tom je kontekstu ključno da se nastave i povećaju ulaganja u potrebno uvođenje infrastrukture.***
([27]) Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).	([27]) Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.). ***([27a]) Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskoj učinkovitosti zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).***

Amandman 23

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 13.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(13a) Budući da u cijelom svijetu postoji više od jedne milijarde vozila na fosilna goriva, koja su odgovorna za više od 30 % globalnih emisija CO2, pretvorba vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem u električna vozila komplementarno je rješenje ponudi tradicionalnih proizvođača koje omogućuje ubrzanje ekološke tranzicije uz oslanjanje na kružno gospodarstvo;

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 24

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti kad je riječ o prilagodbi voznih parkova tijekom vremena kako bi se prelazak na vozila s nultim emisijama odvijao na troškovno učinkovit način pa je stoga primjereno zadržati pristup u kojemu se razine ciljnih vrijednosti smanjuju u intervalima od pet godina.	(14) Proizvođačima bi trebalo omogućiti dovoljno fleksibilnosti kad je riječ o prilagodbi voznih parkova tijekom vremena kako bi se prelazak na vozila s nultim emisijama odvijao na troškovno učinkovit način, ***koja podupire njihovu konkurentnost i priprema teren za daljnje inovacije uz istovremeno razmatranje potrebe za pružanjem jasnog puta za uvođenje tih vozila, čime se osigurava doprinos sektora cestovnog prometa klimatskom cilju Unije do 2030.***

Amandman 25

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(15) Uz strože ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a ***od 2030. nadalje*** proizvođači će morati na tržište Unije staviti znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama („ZLEV”) više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja učinkovitosti Uredbe (EU) 2019/631. Poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama stoga bi ***od 2030.*** trebalo ukloniti. ***Prije tog datuma, pa stoga i u ovom desetljeću, poticajnim mehanizmom za vozila s nultim i niskim emisijama i dalje će se podržavati stavljanje na tržište vozila s nultim emisijama od nula do 50 g CO2/km, uključujući baterijska električna vozila, električna vozila s gorivnim ćelijama koja upotrebljavaju vodik i učinkovita hibridna vozila na punjenje. Nakon tog*** će se ***datuma hibridna vozila na punjenje*** i dalje uzimati u obzir za ciljne vrijednosti za cijeli vozni park koje proizvođači vozila moraju ispuniti.	(15) Uz strože ciljne vrijednosti za cijeli vozni park EU-a proizvođači će morati na tržište Unije staviti znatno više vozila s nultim emisijama. U tom kontekstu poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama („ZLEV”) više ne bi služio svojoj izvornoj svrsi te bi postojao rizik od ugrožavanja učinkovitosti Uredbe (EU) 2019/631. Poticajni mehanizam za vozila s nultim i niskim emisijama stoga bi trebalo ukloniti. Hibridna vozila na punjenje i dalje će se uzimati u obzir za ciljne vrijednosti za cijeli vozni park koje proizvođači vozila moraju ispuniti.

Amandman 26

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 15.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(15a) U skladu s Uredbom (EU) 2019/631 smanjenja emisija koja se postižu inovacijama koje se ne uračunavaju u ispitivanje homologacije tipa trenutačno se uzimaju u obzir u okviru olakšica za eko-inovaciju, koje se mogu uračunavati u cilj smanjenja proizvođača. Gornja vrijednost smanjenja emisija za koje se može tražiti olakšica trenutačno iznosi 7 g/km po proizvođaču. Tu gornju granicu trebalo bi prilagođavati na nižu razinu u skladu sa strožim ciljnim vrijednostima kako bi taj sustav ostao ograničen na istinske inovacije i kako se njime ne bi poticale smanjene ambicije u pogledu prodaje vozila s nultim emisijama.

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 15.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(15b) Podupiranje tehnoloških i socijalnih inovacija važan je element poticanja bržeg prelaska na mobilnost s nultom stopom emisija. Već su dostupna ozbiljna financijska sredstva za inovacije u ekosustavu mobilnosti putem različitih instrumenata financiranja Unije, posebno Obzora Europa, InvestEU-a, Fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda, Inovacijskog fonda i Mehanizma za oporavak i otpornost. Iako se očekuje da će ambiciozne godišnje ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO2 potaknuti inovacije u lancu opskrbe u automobilskom sektoru, glavni cilj ove Uredbe postići je stvarno, učinkovito i provjerljivo smanjenje emisija CO2.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 28

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 16.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(16a) Ciljne vrijednosti utvrđene Uredbom (EU) 2019/631 djelomično se postižu prodajom hibridnih električnih vozila s punjenjem iz vanjskog izvora. Emisije tih vozila trenutačno se obračunavaju primjenom faktora korisnosti utvrđenog Uredbom Komisije (EU) 2017/1151 ([1a]), koji predstavlja udio udaljenosti prijeđene s pomoću baterije u usporedbi s udaljenošću prijeđenom s pomoću motora s unutarnjim izgaranjem. Međutim, taj se faktor korisnosti ne temelji na reprezentativnim stvarnim podacima, već na procjeni. Komisija od 1. siječnja 2021. prikuplja stvarne podatke o potrošnji goriva putem mjerača potrošnje goriva koji se nalaze u osobnim vozilima u skladu s člankom 12. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/631. Faktor korisnosti za hibridna električna vozila s punjenjem iz vanjskog izvora trebalo bi bez odgode revidirati na temelju tih podataka kako bi odražavao stvarne emisije tijekom vožnje. Ažurirani faktor korisnosti trebao bi se primjenjivati najkasnije od 2025. i trebalo bi ga redovito preispitivati kako bi uvijek predstavljao stvarne emisije.
	([1a]) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

Amandman 30

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 18.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(18) Kako bi se omogućila pravedna raspodjela aktivnosti usmjerenih na smanjenje, potrebno je prilagoditi dvije krivulje graničnih vrijednosti za lakša i teža laka gospodarska vozila kako bi se time odrazile više ciljne vrijednosti smanjenja CO_2.	***Briše se.***

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 121

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(21) S obzirom na povećane ukupne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, trebalo bi uskladiti zahtjeve koji se odnose na smanjenje za sve proizvođače u Uniji osim onih proizvođača koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Zato se od ***2030***. nadalje uklanja mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.	(21) S obzirom na povećane ukupne ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova i radi izbjegavanja mogućih učinaka narušavanja tržišta, trebalo bi uskladiti zahtjeve koji se odnose na smanjenje za sve proizvođače u Uniji osim onih proizvođača koji su odgovorni za manje od 1 000 novih vozila registriranih u kalendarskoj godini. Zato se od ***2036***. nadalje uklanja mogućnost da proizvođači odgovorni za od 1 000 do 10 000 osobnih vozila ili od 1 000 do 22 000 lakih gospodarskih vozila novoregistriranih u kalendarskoj godini podnesu zahtjev za odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija.

Amandman 31

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(23) Napredak ostvaren u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 u postizanju ciljeva smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati ***2026***. Za to bi preispitivanje trebalo razmotriti sve aspekte koji se razmatraju tijekom ***dvogodišnjeg*** izvješćivanja.	(23) Napredak ostvaren u skladu s Uredbom (EU) 2019/631 u postizanju ciljeva smanjenja utvrđenih za 2030. i nakon toga trebalo bi preispitati ***2027. godine***. Za to bi preispitivanje trebalo razmotriti sve aspekte koji se razmatraju tijekom ***godišnjeg*** izvješćivanja.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 32

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 23.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(23a) Važno je na razini Unije procijeniti emisije tijekom cijelog životnog ciklusa iz lakih vozila. U tu bi svrhu Komisija najkasnije do 31. prosinca 2023. trebala razviti zajedničku metodologiju Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO2 tijekom cijelog životnog ciklusa lakih vozila stavljenih na tržište Unije kako bi se dobio opći pregled njihova utjecaja na okoliš. Komisija bi trebala donijeti daljnje mjere, uključujući, prema potrebi, zakonodavne prijedloge za potporu napretku Unije u ostvarivanju njezinih klimatskih ambicija. Nadalje, važno je razviti metodologiju za procjenu ukupne ekološke učinkovitosti vozila koja se izračunava ne samo s obzirom na emisije CO2, nego i uzimajući u obzir sveukupne ekološke otiske.

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 24.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(24) ***Mogućnost dodjele*** prihoda od premija za prekomjerne emisije ***posebnom fondu ili relevantnom programu ocijenjena je kao potrebna*** u ***skladu s člankom 15. stavkom 5. Uredbe (EU) 2019/631, uz zaključak da bi se time znatno povećalo administrativno opterećenje, a da pritom automobilski sektor ne bi imao izravne koristi u toj tranziciji. Stoga će se prihod od premija za prekomjerne emisije i dalje smatrati prihodom općeg proračuna Unije u skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe (EU) 2019/631***.	(24) ***Raspodjela*** prihoda od premija za prekomjerne emisije ***trebala bi se dodijeliti za potporu pravednoj tranziciji prema klimatski neutralnom gospodarstvu, a posebno za ublažavanje svih negativnih učinaka tranzicije*** u ***automobilskom sektoru na zapošljavanje. Komisija bi, prema potrebi, trebala podnijeti prijedlog za uspostavu takvog instrumenta financiranja. Pritom bi posebnu pozornost trebalo posvetiti pogođenim regijama i zajednicama koje bi mogle biti ranjivije zbog prisutnosti intenzivne automobilske industrije ili zbog njihovih posebnih značajki koje otežavaju prelazak na cestovni promet s nultom stopom emisija, kao što su najudaljenije regije***.

Amandman 74

Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 4.a

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(-a) stavak 4. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:
(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 15 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela A Priloga I.;	„(a) za prosječne emisije voznog parka novih osobnih automobila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 15 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela A Priloga I. ***kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2019/631 radi usklađenosti s ciklusima proizvodnje***;"

Amandman 35

Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 4. – točka (b)

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(-aa) stavak 4. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:
(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 15 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I.	„(b) za prosječne emisije voznog parka novih lakih gospodarskih vozila ciljna vrijednost za cijeli vozni park EU-a jednaka smanjenju od 15 % ciljne vrijednosti u 2021., utvrđena u skladu s točkom 6.1.1. dijela B Priloga I. ***kako je utvrđeno Uredbom (EU) 2019/631***."

Amandman 36

Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Članak 1. – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(c) ***u stavku*** 6. ***riječi „Od 1. siječnja 2025." zamjenjuju*** se ***riječima „Od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029.";***	(c) ***stavak*** 6. ***briše*** se

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka -aa (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 3. – stavak 1. – podtočka -aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(aa) umeće se sljedeća točka:
	„(aa) „hibridno električno vozilo na punjenje" ili „PHEV" znači vozilo koje se pokreće kombinacijom elektromotora s baterijom koja se može puniti i motorom s unutarnjim izgaranjem, koji mogu raditi zajedno ili odvojeno."

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka ba (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 3. – stavak 1. – podtočka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(ba) umeće se sljedeća točka:
	„(ba) korporativno vozilo" znači vozilo u vlasništvu ili najmu privatnog poduzeća, kako je definirano u Uredbi Vijeća (EZ) br. 2157/2001 ([1a]), koje se upotrebljava u poslovne svrhe
	([1a]) Uredba Vijeća (EZ) br. 2157/2001 od 8. listopada 2001. o Statutu europskog društva (SE) (SL L 294, 10.11.2001., str. 1.).

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka aa (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 7. – stavak 10.

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(aa) stavak 10. zamjenjuje se sljedećim:
10. Komisija najkasnije 2023. ***ocjenjuje mogućnost razvoja zajedničke metodologije*** Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO2 tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila stavljenih na tržište Unije. Komisija ***tu ocjenu*** dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga.	„10. Komisija najkasnije 2023. ***objavljuje izvješće u kojem iznosi zajedničku metodologiju*** Unije za procjenu i dosljedno izvješćivanje o podacima o emisijama CO2 tijekom cijelog životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila stavljenih na tržište Unije***, uključujući metodologiju za procjenu emisija CO2 tijekom cijelog životnog ciklusa goriva i energije koju takva vozila troše***. Komisija ***to izvješće*** dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući prema potrebi prijedloge za daljnje mjere poput zakonodavnih prijedloga.”

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka ab (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 7. – stavak 10.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(ab) umeće se sljedeći stavak 10.a:
	„10.a Od 1. siječnja 2024. proizvođači mogu na dobrovoljnoj osnovi dostaviti podatke o emisijama CO2 tijekom životnog ciklusa osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila na tržištu Unije iz stavka 10. ovog članka nadležnim tijelima iz stavka 6. ovog članka i državama članicama, koji ih zatim dostavljaju Komisiji u skladu sa stavkom 2. ovog članka. Od 1. siječnja 2028. ti se podaci uključuju u informacije navedene u dijelu A priloga II. i III.;”

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 43

Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Članak 8. – stavak 4.

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(5a) U članku 8. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:
4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.	4. Iznosi premije za prekomjerne emisije smatraju se prihodom općeg proračuna Unije.
	Komisija do 31. prosinca 2023. predstavlja izvješće u kojem se detaljno navodi potreba za ciljanim financiranjem kako bi se osigurala pravedna tranzicija u automobilskom sektoru u cilju ublažavanja negativnih učinaka na zapošljavanje i drugih gospodarskih učinaka u svim pogođenim državama članicama, posebno u regijama i zajednicama koje su najviše pogođene tranzicijom. Izvješću se prema potrebi prilaže zakonodavni prijedlog za uspostavu instrumenta financiranja Unije za rješavanje te potrebe, a posebno za koordinaciju i financiranje preventivnih i reaktivnih mjera za rješavanje problema restrukturiranja na lokalnoj i regionalnoj razini te za financiranje osposobljavanja, prekvalifikacije i usavršavanja radnika u automobilskom sektoru, uključujući proizvođače automobila, njihove dobavljače komponenata i pomoćne usluge održavanja i popravka, posebno u malim i srednjim poduzećima.
	Instrument financiranja može biti u obliku namjenskog instrumenta financiranja ili dio Socijalnog fonda za klimatsku politiku ili revidiranog Fonda za pravednu tranziciju. Svi prihodi od premija za prekomjerne emisije dodjeljuju se u tu svrhu.

Amandman 122

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.

Uredba (EU) 2019/631

Članak 10. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti do kalendarske godine ***2029***. i uključujući kalendarsku godinu 2029.";	„Odstupanje od ciljnih vrijednosti specifičnih emisija za koje je podnesen zahtjev na temelju stavka 1. može se odobriti do kalendarske godine ***2035***. i uključujući kalendarsku godinu 2024.";

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 10. – stavak 4. – podstavak 1.

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(6a) Članak 10. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:
4. Zahtjev za odstupanje od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s točkama od 1. do 4. i 6.3. dijela A Priloga I. može podnijeti proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za između 10 000 i 300 000 novih osobnih automobila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini.	***„4.*** Zahtjev za odstupanje od ciljne vrijednosti specifičnih emisija izračunane u skladu s točkama od 1. do 4. i 6.3. dijela A Priloga I. može ***za godine do 2028.*** podnijeti proizvođač koji je zajedno sa svim svojim povezanim poduzećima odgovoran za između 10 000 i 300 000 novih osobnih automobila registriranih u Uniji u svakoj kalendarskoj godini".

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.b (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 11. – stavak 1.

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(6 b) U članku 11. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
1. Na zahtjev dobavljača ili proizvođača razmatraju se uštede CO2 koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija").	1. Na zahtjev dobavljača ili proizvođača razmatraju se uštede CO2 koje je moguće postići primjenom inovativnih tehnologija ili kombinacijom inovativnih tehnologija („paketi inovativnih tehnologija").
Takve se tehnologije uzimaju u obzir samo ako metodologija koja se koristi za njihovu procjenu može proizvesti provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate.	Takve se tehnologije uzimaju u obzir samo ako metodologija koja se koristi za njihovu procjenu može proizvesti provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate.
Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija CO2 jednog proizvođača može biti do 7 g CO2/km.	Ukupan doprinos tih tehnologija smanjivanju prosječnih specifičnih emisija CO2 jednog proizvođača može biti do 7 g CO2/km ***do 2024***.;
	— 5 g CO2/km od 2025.;
	— 4 g CO2/km od 2027.;
	— 2 g CO2/km od 2030. do 2034. godine i uključujući tu godinu.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Tekst na snazi	*Izmjena*
Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene ove Uredbe prilagodbom ograničenja iz trećeg podstavka ovog stavka s učinkom od 2025. nadalje, kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj, istodobno osiguravajući uravnoteženi omjer razine tog ograničenja u odnosu na prosječne specifične emisije CO2 proizvođača.	Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 17. radi izmjene ove Uredbe prilagodbom ograničenja iz trećeg podstavka ovog stavka ***na nižu razinu*** s učinkom od 2025. nadalje, kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj, istodobno osiguravajući uravnoteženi omjer razine tog ograničenja u odnosu na prosječne specifične emisije CO2 proizvođača.

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.c (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 11.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(6c) umeće se sljedeći članak:
	„Članak 11.a
	Ekološki dizajn
	Kako bi se osiguralo da se prijelazom na mobilnost s nultim emisijama u potpunosti doprinosi ciljevima Unije u pogledu energetske učinkovitosti i kružnog gospodarstva, Komisija do 31. prosinca 2023. podnosi prijedloge, prema potrebi, o utvrđivanju minimalnih zahtjeva za ekološki dizajn za sve nove osobne automobile i laka gospodarska vozila, uključujući zahtjeve u pogledu energetske učinkovitosti, ugrađenih emisija, trajnosti i mogućnosti popravka kada je riječ o osnovnim dijelovima kao što su svjetla, elektroničke komponente i baterije, minimalne zahtjeve za oporabu metala, plastike i kritičnih sirovina, uzimajući u obzir načela koja se primjenjuju na druge proizvode povezane s energijom u skladu s Direktivom 2009/125/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1a]).
	([1a]) Direktiva 2009/125/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn proizvoda koji koriste energiju (SL L 285, 31.10.2009., str. 10.).

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 47

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 12. – stavak 3.

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(6d) U članku 12. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
3. Kako bi se spriječilo povećavanje razlike u odnosu na stvarne emisije Komisija najkasnije 1. lipnja 2023. ocjenjuje kako se podaci o potrošnji goriva i energije mogu koristiti da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO2 i potrošnje goriva ili energije vozila utvrđene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 ostanu reprezentativne za stvarne emisije tijekom vremena za svakog proizvođača.	3. Kako bi se spriječilo povećavanje razlike u odnosu na stvarne emisije Komisija najkasnije 1. lipnja 2023. ocjenjuje kako se podaci o ***stvarnoj*** potrošnji goriva i energije ***koji se prikupljaju u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2021/392 ([1a])*** mogu koristiti da bi se osiguralo da vrijednosti emisija CO2 i potrošnje goriva ili energije vozila utvrđene u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 ostanu reprezentativne za stvarne emisije tijekom vremena za svakog proizvođača.
Komisija prati i svake godine izvješćuje o tome kako se razlika iz prvog podstavka razvija ***u razdoblju*** od 2021. ***do 2026.*** te, ***s ciljem sprečavanja povećanja te razlike***, ***tijekom 2027***. ***ocjenjuje izvedivost mehanizma*** prilagodbe prosječnih specifičnih emisija CO2 proizvođača ***od 2030. i, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za uvođenje takvog mehanizma***.	Komisija prati i svake godine izvješćuje o tome kako se razlika iz prvog podstavka razvija od 2021. ***nadalje*** te, ***prema potrebi, čim bude dostupno dovoljno podataka***, ***ali najkasnije 31***. ***prosinca 2026. podnosi zakonodavni prijedlog s ciljem uklanjanja navedene razlike na temelju*** prilagodbe ***mehanizma*** prosječnih specifičnih emisija CO2 proizvođača ***uporabom stvarnih podataka koji su prikupljeni u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2021/392***.
	Osim toga, Komisija posebno ocjenjuje uporabu podataka o potrošnji goriva i energije iz stavka 1. ovog članka za hibridna električna vozila s punjenjem iz vanjskog izvora. Komisija na temelju tih podataka donosi delegirane akte u skladu s člankom 17. radi prilagodbe faktora korisnosti za hibridna električna vozila s punjenjem iz vanjskog izvora kako bi njihove emisije od 2025. predstavljale stvarnu vožnju.
	([1a]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/392 od 4. ožujka 2021. o praćenju i izvješćivanju o podacima povezanim s emisijama CO2 iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila na temelju Uredbe (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage provedbenih uredbi Komisije (EU) br. 1014/2010, (EU) br. 293/2012, (EU) 2017/1152 i (EU) 2017/1153 (SL L 77, 5.3.2021., str. 8.).

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 48

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.e (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 12. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(6e) U članku 12. dodaje se sljedeći stavak:
	„4.a Komisija do 31. prosinca 2023. mora donijeti delegirane akte u skladu s člankom 17. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem metodologije za mjerenje i usporedbu učinkovitosti vozila s nultim i niskim emisijama na temelju količine električne energije koja im je potrebna za vožnju na udaljenost od sto kilometara. Tom se metodologijom posebno uzimaju u obzir posljedice potrošnje električne energije na količinu resursa koje zahtijevaju baterije za unutarnje skladištenje energije takvih vozila.
	Komisija najkasnije do 31. prosinca 2024. Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja zakonodavni prijedlog o utvrđivanju minimalnih pragova energetske učinkovitosti za nove osobne automobile i laka gospodarska vozila s nultim emisijama koji se stavljaju na tržište Unije."

Amandman 50

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.a

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
Članak 14.a	Članak 14.a
Izvješće o napretku	Izvješće o napretku
Komisija je do 31. prosinca 2025. i svake ***dvije*** godine nakon toga dužna izvijestiti o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se ponajprije prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama, uključujući financijska sredstva, kako bi se olakšao prelazak.	Komisija je do 31. prosinca 2025. i svake godine nakon toga dužna izvijestiti o napretku prema cestovnoj mobilnosti s nultim emisijama. U izvješću se ponajprije prati i procjenjuje potreba za mogućim dodatnim mjerama, uključujući financijska sredstva, kako bi se olakšao ***pravedan*** prelazak.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
Komisija pri izvješćivanju uzima u obzir sve čimbenike koji pridonose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. To uključuje ***uvođenje vozila s nultim i niskim emisijama, napredak u postizanju ciljeva za uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, mogući doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva za postizanje klimatski neutralne mobilnosti, učinak na potrošače, napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte koji se odnose na daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska na cestovnu mobilnost s nultim emisijama.";***	Komisija pri izvješćivanju uzima u obzir sve čimbenike koji pridonose troškovno učinkovitom napretku prema klimatskoj neutralnosti do 2050. To uključuje:
	(a) napredak u uvođenju vozila s nultim i niskim emisijama te u njihovoj cjenovnoj pristupačnosti i energetskoj učinkovitosti;
	(b) učinke na potrošače, posebno one s niskim i srednjim prihodima, te brzinu uvođenja vozila s nultim i niskim emisijama u tim segmentima potrošača, kao i dostupnost i opseg mjera na razini Unije, država članica i na lokalnoj razini kojima se podupire ta primjena;
	(c) tržište rabljenih vozila;
	(d) napredak u postizanju dostatnog uvođenja javne i privatne infrastrukture za punjenje i opskrbu, uključujući, ali ne ograničavajući se na, napredak u postizanju ciljeva u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva i Direktivom 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([1a]);
	(e) napredak u povećanju količine energije iz obnovljivih izvora u Uniji u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001;
	(f) mogući doprinos inovativnih tehnologija i održivih alternativnih goriva, uključujući sintetička goriva, za postizanje klimatske neutralnosti u prometnom sektoru;
	(g) emisije tijekom životnog ciklusa novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila stavljenih na tržište primjenom metodologije donesene u skladu s člankom 7. stavkom 10.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(h) napredak u socijalnom dijalogu, kao i aspekte za daljnje olakšavanje gospodarski održivog i društveno pravednog prelaska, uzimajući u obzir zapošljavanje i konkurentnost, na cestovnu mobilnost s nultim emisijama;
	(i) učinke na zapošljavanje, koji se procjenjuju detaljnim mapiranjem razvoja radnih mjesta u automobilskoj industriji i učinak na regije u kojima se te industrije nalaze, kao i mjere, uključujući financijske mjere, na razini Unije, države članice ili na lokalnoj razini za ublažavanje socioekonomskih učinaka u tim regijama, uključujući programe usavršavanja i prekvalifikacije;
	(k) potencijalni doprinos dodatnih nacionalnih mjera i mjera Unije usmjerenih na smanjenje prosječne starosti, a time i emisija voznog parka lakih vozila, kao što su mjere za potporu postupnom ukidanju starijih vozila na društveno pravedan i ekološki prihvatljiv način;
	([1a]) Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskim svojstvima zgrada (SL L 153, 18.6.2010., str. 13.).

Amandman 51

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.a – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	U skladu s Preporukom Vijeća (EU)…/… [Preporuka Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti] države članice pozvane su da pripreme teritorijalne planove za pravednu tranziciju za svoju automobilsku industriju u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima kako bi se strukturne promjene usmjerile na društveno prihvatljiv način i izbjegli socijalni poremećaji.

Amandman 80

Prijedlog uredbe

Članak 1. –stavak 1. – točka 9.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.aa (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(9.a) umeće se sljedeći članak:
	„Članak 14.aa
	Dodatne mjere za potporu potražnji za osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima s nultim emisijama na tržištu Unije
	Komisija do 28. veljače 2023. Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja zakonodavni prijedlog za povećanje udjela vozila s nultim emisijama u javnim i korporativnim voznim parkovima lakih vozila kako bi do 2030. dosegnula 100 %. Taj prijedlog uključuje obvezno postizanje nulte stope emisija za vlasnike i operatore voznog parka poduzeća i javnog voznog parka, uzimajući pritom u obzir regionalne razlike."

Amandman 53

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.a (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(9a) umeće se sljedeći članak 14.b:
	„Članak 14.b
	U skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (b) Direktive (EU) …/… [Preinačena Direktiva o energetskoj učinkovitosti] države članice uzimaju u obzir načelo energetske učinkovitosti na prvom mjestu u odlukama o politikama, planiranju i ulaganju koje se odnose na uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima, među ostalim u pogledu energetske učinkovitosti od naftnog izvora do upravljača različitih tehnologija s nultim emisijama."

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 54

Prijedlog uredbe

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

Uredba (EU) 2019/631

Članak 14.ab (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(9b) Umeće se sljedeći članak 14.ab:
	„Članak 14.ab
	Dodatne mjere za potporu tranziciji prema osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima s nultim emisijama na tržištu Unije
	Do … [6 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Uredbe] Komisija donosi delegirani akt u skladu s člankom 17. radi usklađivanja pravila o homologaciji za vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem pretvorenima u električni pogon akumulatora ili gorivnih ćelija kako bi se omogućila homologacija serija. Komisija također ocjenjuje uvođenje pravila za izračun ekvivalenta CO2 vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem pretvorenih u električni pogon akumulatora ili gorivih ćelija u kontekstu primjene ove Uredbe.”

Amandman 55

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 10. – podtočka a

Uredba (EU) 2019/631

Članak 15. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
1. Komisija ***2028***. preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju ***dvogodišnjeg*** izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja.	1. Komisija ***do 2027***. ***detaljno*** preispituje djelotvornost i učinak ove Uredbe na temelju ***godišnjeg*** izvješćivanja te Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s rezultatima preispitivanja.
Izvješću se po potrebi prilaže prijedlog izmjene ove Uredbe.	Izvješću se po potrebi prilaže prijedlog izmjene ove Uredbe.

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 56

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 10. – podtočka aa (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 15. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
	(aa) U članku 15. umeće se sljedeći stavak:
	„1a. U preispitivanju iz stavka 1. Komisija također izvješćuje o emisijama CO2 tijekom životnog ciklusa novih osobnih automobila i novih lakih gospodarskih vozila na temelju metodologije utvrđene u članku 7. stavku 10. Izvješću se po potrebi prilaže zakonodavni prijedlog dopune ove Uredbe za rješavanje pitanja tih emisija."

Amandman 57

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1. – točka 10. – podtočka ba (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Članak 15. – stavak 6.

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(ba) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:
6. Komisija do ***31. prosinca 2020.*** preispituje Direktivu 1999/94/EZ uzimajući u obzir potrebu da se potrošačima pruže točne, pouzdane i usporedive informacije o potrošnji goriva, emisijama CO2 ***i*** emisijama onečišćivača zraka novih osobnih automobila koji se stavljaju na tržište te ocjenjuje mogućnosti uvođenja oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO2 za nova laka gospodarska vozila. ***Preispitivanju se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.***	***„6.*** Komisija do ***[6 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe]*** preispituje Direktivu 1999/94/EZ uzimajući u obzir potrebu da se potrošačima pruže točne, pouzdane i usporedive informacije o ***stvarnoj*** potrošnji goriva, emisijama CO2, emisijama onečišćivača zraka ***i energetskoj učinkovitosti*** novih osobnih automobila koji se stavljaju na tržište te ocjenjuje mogućnosti uvođenja oznake ekonomičnosti potrošnje goriva i emisija CO2 za nova laka gospodarska vozila."

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 60

Prijedlog uredbe

Prilog – stavak 1. – točka 1. – podtočka t

Uredba (EU) 2019/631

Prilog I. – dio A – točka 6.3.1 – podstavci 1. i 2.

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
ciljna vrijednost specifičnih emisija = specific emissions reference target ***ZLEV factor***	ciljna vrijednost specifičnih emisija = specific emissions reference target
pri čemu je:	pri čemu je:
specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;	specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;
ZLEV factor (1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je ZLEV factor određen kao 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;	
pri čemu je:	
y udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih osobnih automobila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao $ZLEV_{specific}$ u skladu sa sljedećom formulom, podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini:	
$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$	
Za nove osobne automobile registrirane u državama članicama s udjelom vozila s nultim i niskim emisijama u njihovu voznom parku koji je manji od 60 % prosjeka Unije u 2017. i s manje od 1 000 novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017. (*), ZLEVspecific do 2029. i uključujući 2029. izračunava se u skladu sa sljedećom formulom:	
$ZLEV_{fajlagos} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$	
Ako udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila registriranih u određenoj državi članici u jednoj godini u razdoblju od 2025. do 2028. premašuje 5 %, ta država članica ne ispunjava uvjete za primjenu multiplikatora od 1,85 u sljedećim godinama;	

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
x 15 % u razdoblju od 2025. do 2029.	

(*) Udio vozila s nultim i niskim emisijama u voznom parku novih osobnih automobila određene države članice u 2017. računa se kao ukupan broj novih vozila s nultim i niskim emisijama registriranih u 2017., podijeljen s ukupnim brojem novih osobnih automobila registriranih u istoj godini.";

Amandman 78

Prijedlog uredbe

Prilog I. – stavak 1. – točka 2. – podtočka d

Uredba (EU) 2019/631

Prilog I. – Dio B – točka 6.2.2

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:	(d) točka 6.2.2. zamjenjuje se sljedećim:
„6.2.2 Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.	„6.2.2 Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2030. do 2034.
referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide $target_{2030}$ + α· (TM – TM_0)	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide $target_{2030}$ + α· (TM – TM_0)
pri čemu je	pri čemu je
EU fleet-wide $target_{2030}$ kako je definiran u točki 6.1.3;	EU fleet-wide $target_{2030}$ kako je definiran u točki 6.1.2;
α $a_{2030'L}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i **a**$_{2030'H}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0;	α a_{2030} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i a_{2021} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0;
pri čemu je:	pri čemu je:
$a_{2030,L}$ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$	a_{2030} $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$
$a_{2030,H}$ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{EU fleet-wide target}_{2025}}$	***a_{2021} kako je definirano u točki 6.2.1.***
average $emissions_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.	average $emissions_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.
TM kako je definirano u točki 6.2.1.	TM kako je definirano u točki 6.2.1.
TM_0 kako je definirano u točki 6.2.1."	TM_0 kako je definirano u točki 6.2.1."

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 79

Prijedlog uredbe

Prilog I. – stavak 1. – točka 2. – podtočka e

Uredba (EU) 2019/631

Prilog I. – Dio B – točka 6.2.3

Tekst koji je predložila Komisija	*Izmjena*
(e) dodaje se točka 6.2.3:	(e) dodaje se točka 6.2.3:
„6.2.3. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje	„6.2.3. Referentne ciljne vrijednosti specifičnih emisija za razdoblje od 2035. nadalje
referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide $target_{2035}$ + α· (TM − TM_0)	referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija = EU fleet-wide $target_{2035}$ + α· (TM − TM_0)
pri čemu je	pri čemu je:
EU fleet-wide $target_{2035}$kako je definiran u točki 6.1.3.;	EU fleet-wide $target_{2035}$kako je definiran u točki 6.1.3.;
α $a_{2035,L}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i $a_{2035,H}$ ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0;	α je a_{2035} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača jednaka ili manja od vrijednosti TM_0 i a_{2021} ako je prosječna ispitna masa novih lakih gospodarskih vozila proizvođača veća od vrijednosti TM_0;
pri čemu je:	pri čemu:
$a_{2035,L}$ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$	a_{2035} $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$
$a_{2035,H}$ $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{EU fleet-wide target}_{2025}}$	***a_{2021} kako je definirano u točki 6.2.1.***
average $emissions_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.	average $emissions_{2021}$ kako je definirano u točki 6.2.1.
TM kako je definirano u točki 6.2.1.	TM kako je definirano u točki 6.2.1.
TM_0 kako je definirano u točki 6.2.1.”	TM_0 kako je definirano u točki 6.2.1.”

srijeda, 8. lipnja 2022.

Amandman 69

Prijedlog uredbe

Prilog – stavak 1. – točka 2. – podtočka ea (nova)

Uredba (EU) 2019/631

Prilog I. – dio B – točka 6.3.1

Tekst na snazi	*Izmjena*
	(ea) U stavku 1. podstavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:
Specific emissions target = (specific emissions reference target – ($ø_{targets}$ – EU fleet-wide $target_{2025}$))· ***ZLEVfactor***	Specific emissions target = (specific emissions reference target – ($ø_{targets}$ – EU fleet-wide $target_{2025}$))
pri čemu je:	pri čemu je:
specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;	specific emissions reference target referentna ciljna vrijednost specifičnih emisija za proizvođača utvrđena u skladu s točkom 6.2.1.;
$ø_{targets}$ prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.1., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;	$ø_{targets}$ prosjek svih referentnih ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih u skladu s točkom 6.2.1., ponderiran na broj novih lakih gospodarskih vozila svakog pojedinačnog proizvođača;
ZLEV factor (1 + y – x), osim ako je taj zbroj veći od 1,05 ili manji od 1,0, u kojem slučaju je ZLEV factor određen kao 1,05 ili 1,0, ovisno o slučaju;	
pri čemu je:	
udio vozila s nultim i niskim emisijama u proizvođačevu voznom parku novih lakih gospodarskih vozila izračunan kao ukupni broj novih vozila s nultim i niskim emisijama, od kojih se svako broji kao $ZLEV_{specific}$ u skladu sa sljedećom formulom, podijeljen s ukupnim brojem novih lakih gospodarskih vozila registriranih u relevantnoj kalendarskoj godini: [JEDNADŽBA]	
x 15 %.	