



Dokument zasedanja

A8-0354/2018

25.10.2018

*****I**
POROČILO

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Bas Eickhout

Oznake postopkov

- * Postopek posvetovanja
- *** Postopek odobritve
- ***I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- ***II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- ***III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

Predlogi sprememb k osnutku akta

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v dveh stolpcih

Izbrisano besedilo je označeno s ***kreplekim poševnim tiskom*** v levem stolpcu, zamenjano besedilo s ***kreplekim poševnim tiskom*** v obeh stolpcih, novo besedilo pa s ***kreplekim poševnim tiskom*** v desnem stolpcu.

Prva in druga vrstica glave vsakega predloga spremembe navajata zadevni del besedila v obravnavanem osnutku akta. Če predlog spremembe zadeva obstoječi akt, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, glava poleg tega vsebuje še tretjo in četrto vrstico, ki navajata obstoječi akt oziroma zadevno določbo tega akta.

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v obliki konsolidiranega besedila

Novo besedilo je označeno s ***kreplekim poševnim tiskom***. Izbrisano besedilo je označeno s simbolom **■** ali prečrtano (npr. „~~ABCD~~“). Zamenjano besedilo je izbrisano ali prečrtano, besedilo, ki ga nadomešča, pa je označeno s ***kreplekim poševnim tiskom***.

Izjema so spremembe izključno tehnične narave, ki so jih vnesle službe z namenom priprave končnega besedila in niso označene.

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV	41
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM.....	43
POSTOPEK V PRISTOJNEM ODBORU.....	65
POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V PRISTOJNEM ODBORU	66

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))**

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2018)0284),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C8-0197/2018),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 17. oktobra 2018¹,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varno hrano in mnenja Odbora za promet in turizem (A8-0354/2018),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe

Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) *V evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami je postavljen jasen cilj: do sredine stoletja morajo biti emisije toplogrednih plinov v prometu najmanj*

Predlog spremembe

(1) *Da bi izpolnili zaveze Unije, sprejete na 21. zasedanju Konference pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja*

¹ Še ni objavljeno v Uradnem listu.

60 % nižje kot v letu 1990 in se morajo jasno približevati vrednosti nič. Tudi emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito znižati.

(UNFCCC), je treba pospešiti razogljičenje v prometnem sektorju, emisije toplogrednih plinov iz prometa pa bodo morale biti na ravneh, ki zanesljivo vodijo k prometu brez emisij do leta 2050. Emisije onesnaževal zraka, ki škodijo našemu zdravju tako, da povzročijo prezgodnjo smrt 400 000 Evropskih državljanov letno in onesnažujejo okolje, je treba nemudoma izrazito zmanjšati. Zato sta potrebna dodatno zmanjšanje emisij iz konvencionalnih motorjev z notranjim izgorevanjem po letu 2020 in uvedba brezemisijskih ali nizkoemisijskih težkih vozil, ki jih bo treba razviti, proizvesti in tržiti, da bi dosegli znatni tržni delež v Uniji do leta 2030.

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1a) Uvedba brezemisijskih težkih vozil naj bi prispevala k reševanju večjih težav z mobilnostjo v mestih. Proizvajalci morajo spodbujati uvedbo teh vozil, da bi zmanjšali emisije CO₂ iz cestnega prometa, pa tudi da bi učinkovito zmanjšali količino onesnaževal zraka in previsoke stopnje hrupa v mestih in mestnih območjih.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2) Po uvedbi strategije za mobilnost z nizkimi emisijami je Komisija maja¹⁹ oziroma novembra 2017²⁰ sprejela dva svežnja o mobilnosti. Ta dva svežnja določata pozitivno agendo za izvajanje strategije za mobilnost z nizkimi emisijami

(2) Po uvedbi strategije za mobilnost z nizkimi emisijami je Komisija maja¹⁹ oziroma novembra 2017²⁰ sprejela dva svežnja o mobilnosti. Ta dva svežnja določata pozitivno agendo za izvajanje strategije za mobilnost z nizkimi emisijami

ter zagotovitev nemotenega prehoda na **čisto**, konkurenčno in povezano mobilnost za vse.

¹⁹ Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse, COM(2017) 283 final.

²⁰ Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce, COM(2017) 675 final.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Ta uredba je del tretjega svežnja „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017²¹, njen namen pa je končati postopek, ki bo Evropi omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve in razogljičenja mobilnosti. Cilj tega svežnja so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter **čistejši sistem mobilnosti in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb**. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in zainteresiranih strani tudi pri okrepitvi prizadevanj za zmanjšanje emisij CO₂ in onesnaževanja zraka.

²¹ Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo Prenovljena strategija EU za industrijsko politiko, COM(2017)

ter zagotovitev nemotenega prehoda na **brezemisijsko**, konkurenčno in povezano mobilnost za vse.

¹⁹ Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse, COM(2017)0283 final.

²⁰ Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce, COM(2017)0675 final.

Predlog spremembe

(3) Ta uredba je del tretjega svežnja „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017²¹, njen namen pa je končati postopek, ki bo Evropi omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve in razogljičenja mobilnosti. Cilj tega svežnja so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter **zanesljiva usmeritev sektorja k cilju nič emisij do sredine stoletja in njegova popolna uskladitev s Pariškim sporazumom**. Da bi se vzpostavilo dobro ravnovesje med krepitvijo prizadevanj za zmanjšanje emisij CO₂ in onesnaževanja zraka **ter spodbujanjem inovacij v avtomobilski industriji Unije in izboljšanjem konkurenčnosti Unije, je potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in deležnikov**.

²¹ Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo Prenovljena strategija EU za industrijsko politiko,

Predlog spremembe 5**Predlog uredbe****Uvodna izjava 4**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Ta uredba skupaj s **standardi glede emisij CO₂ za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila**²² določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega **cilju** vsaj **40**-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, **kot ga je podprl Evropski svet v svojih sklepih z zasedanja 23. in 24. oktobra 2014 in ki ga je Svet za okolje na zasedanju 6. marca 2015 odobril kot načrtovani, nacionalno določeni prispevek Unije na podlagi Pariškega sporazuma.**

²² Uredba (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (UL L, ..., ..., str.).

Predlog spremembe 6**Predlog uredbe****Uvodna izjava 4 a (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4) Ta uredba skupaj z **Uredbo (EU) .../...**²² **Evropskega parlamenta in Sveta** določa jasno pot do zmanjšanja emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa in prispeva k doseganju zavezujočega **cilja** vsaj **55**-odstotnega domačega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 glede na ravni iz leta 1990, **kar je v skladu s Pariškim sporazumom.**

²² Uredba (EU) .../... Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih vozil ter spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (UL L, ..., ..., str.).

(4a) Zato bi bilo treba za leto 2025 in za leto 2030 določiti cilje zmanjšanja emisij CO₂ za celotni vozni park novih težkih vozil Unije, ob upoštevanju časa obnove voznega parka in potrebe po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničevanju podnebnih in energetskih

ciljev Unije do leta 2030 in pozneje. Ta postopni pristop je za industrijo tudi nedvoumno in dovolj zgodnje opozorilo, naj ne odlašča z uvajanjem energetske učinkovitih tehnologij ter brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami. **Velik del emisij v teh sektorjih nastane** v cestnem prometu, njegove emisije pa ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Predlog spremembe

(5) Evropski svet je v sklepih iz oktobra 2014 podprl zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 30 % do leta 2030 glede na ravni iz leta 2005 v sektorjih, ki niso del sistema Evropske unije za trgovanje z emisijami. **Leta 2016 je 25 % emisij toplogrednih plinov v Uniji nastalo** v cestnem prometu, njegove emisije pa **so se povečale že tretje leto zapored in** ostajajo precej nad ravnmi iz leta 1990. Če se bodo emisije v cestnem prometu še naprej povečevale, bodo izničile učinek zmanjšanja emisij, ki je bilo doseženo v drugih sektorjih v boju proti podnebnim spremembam.

Predlog spremembe

(8a) Glede na pričakovano povečanje emisij iz težkih vozil za približno 9 % in dejstvo, da še ni zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ iz teh vozil, so za to kategorijo vozil potrebni izrecni ukrepi.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Da bi v celoti izkoristili potencial energijske učinkovitosti in zagotovili, da sektor cestnega prometa kot celota prispeva k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi glede emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi bodo gonilo za inovacije v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo prispevali **h krepitvi** vodilnega tehnološkega položaja proizvajalcev in dobaviteljev **v Uniji**.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejna težava, in glede na potrebo po zaščiti dobro delujočega enotnega trga za storitve cestnega prometa in za težka vozila, je primerno, da se določijo standardi glede emisij CO₂ za težka vozila na ravni Unije. Navedene standarde bi bilo treba oblikovati tako, da ne bodo posegali v konkurenčno pravo.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9) Da bi v celoti izkoristili potencial energijske učinkovitosti in zagotovili, da sektor cestnega prometa kot celota prispeva k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi glede emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi bodo gonilo za inovacije v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo prispevali **k okrepitvi** vodilnega tehnološkega položaja proizvajalcev in dobaviteljev **ter k zagotovitvi delovnih mest za visoko usposobljeno delovno silo**.

Predlog spremembe

(10) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejna težava, in glede na potrebo po zaščiti dobro delujočega enotnega trga za storitve cestnega prometa in za težka vozila **ter za preprečitev drobljenja trga** je primerno, da se določijo standardi glede emisij CO₂ za težka vozila na ravni Unije. Navedene standarde bi bilo treba oblikovati tako, da ne bodo posegali v konkurenčno pravo.

Predlog spremembe

(11a) Pri tovornjakih bi bila lahko s pomočjo tehnologij, ki so že na voljo,

poraba goriva do 18 % učinkovitejša, s čimer bi prevozniki prihranili 5700 EUR letno. Te tehnologije se uporabljajo v samo približno 15 % novih tovornjakov, predvsem zato ker proizvajalci številne od teh tehnologij prodajajo samo kot drago neobvezno dodatno opremo.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) Družbeno sprejemljiv in pravičen prehod na brezemisijsko mobilnost do sredine stoletja zahteva spremembe celotne avtomobilske vrednostne verige, pri čemer se upoštevajo državljani in regije v vseh državah članicah, ki bi utegnili biti prizadeti. Pomembno je upoštevati socialne učinke prehoda in proaktivno obravnavati posledice za delovna mesta. Zato je bistvenega pomena, da sedanje ukrepe spremljajo tudi ciljno usmerjeni programi na ravni Unije, nacionalni in regionalni ravni za preusposabljanje, dodatno izobraževanje in prerazporejanje delavcev, pa tudi pobude za izobraževanje in iskanje zaposlitve v prizadetih skupnostih in regijah, ki se izvajajo v tesnem dialogu s socialnimi partnerji in pristojnimi organi.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12b) Treba je hitro vzpostaviti infrastrukturo za polnjenje in dovod goriva, da se vzpostavi ozračje zaupanja za uporabnike brezemisijskih vozil in vozil z nizkimi emisijami, potrebna pa je tudi

učinkovita interakcija različnih instrumentov pomoči na ravni Unije in držav članic za mobilizacijo večjih javnih in zasebnih naložb.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12c) V strategiji za nizkoemisijsko mobilnost je bil poudarjen pomen zagotavljanja, da električna energija za električna vozila prihaja iz trajnostnih virov, in potreba, da se čim prej na ravni Unije začne izvajati dolgoročna pobuda za baterije naslednje generacije. Da se zagotovi doseganje teh ciljev, bodo potrebna večja finančna sredstva za tehnološke raziskave za proizvodnjo, upravljanje in odstranjevanje baterij za električne motorje, da bodo vedno bolj okoljsko trajnostne.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 d (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12d) Večina prevoznikov tovora v EU so mala in srednja podjetja z omejenim dostopom do financiranja. Zato morajo biti prihodnje rešitve stroškovno učinkovite in uravnotežene. Bistvena sta trdna struktura spodbud, da se podpre uvajanje vozil z učinkovitejšo porabo goriva, in zagotavljanje mehanizmov financiranja Unije.

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Z vidika inovacij **in** zaradi upoštevanja izvajanja novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, se bosta simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400 nenehno in pravočasno posodabljala.

Predlog spremembe

(13) Z vidika inovacij **ter** zaradi upoštevanja izvajanja novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, **in razvoja dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂, določenih z Uredbo (EU) 2017/2400**, se bosta simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400 nenehno in pravočasno posodabljala. ***Glede na vpliv, ki bi ga te nove tehnologije lahko imele na potencial za zmanjšanje emisij CO₂ v prometnem sektorju, bi bilo treba pri pregledu leta 2022 v celoti upoštevati simulacijsko orodje VECTO.***

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Podatki o emisijah CO₂, določeni v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, se morajo spremljati na podlagi Uredbe (EU) .../2018 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵. Navedeni podatki bi morali tvoriti podlago za določanje ciljev zmanjševanja, ki naj bi jih dosegle štiri skupine težkih vozil, ki imajo največje emisije v Uniji, pa tudi za določanje povprečnih specifičnih emisij proizvajalca v danem koledarskem letu.

Predlog spremembe

(14) Podatki o emisijah CO₂, določeni v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, se morajo spremljati na podlagi Uredbe (EU) **2018/956**²⁵ Evropskega parlamenta in Sveta. Navedeni podatki bi morali tvoriti podlago za določanje ciljev zmanjševanja, ki naj bi jih dosegle štiri skupine težkih vozil, ki imajo največje emisije v Uniji, pa tudi za določanje povprečnih specifičnih emisij proizvajalca v danem koledarskem letu.

(Sprememba velja za celotno besedilo; če bo sprejeta, bodo potrebne ustrezne prilagoditve v celotnem besedilu.)

²⁵ Uredba (EU) .../2018 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih

²⁵ Uredba (EU) **2018/956** Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih

vozilih ter o poročanju o njih, UL L ..., ..., ...

vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Cilj zmanjšanja bi bilo treba določiti za leto 2025 kot relativno zmanjšanje na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz teh težkih vozil v letu 2019, kar bi odražalo uvedbo stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Cilj **2030** bi se **moral upoštevati kot zaželeni, končni cilj pa bi se moral določiti** na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022, **saj** obstaja več negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(16) **Za težka vozila je kot alternativa dizelskemu gorivu na voljo utekočinjeni zemeljski plin (UZP). Uvedba sedanjih in prihodnjih bolj inovativnih tehnologij, ki temeljijo na UZP, bo prispevala h kratko- in srednjeročnemu doseganju ciljev glede emisij CO₂, saj uporaba tehnologij UZP vodi k nižjim emisijam CO₂ v primerjavi z dizelskimi vozili. Potencial vozil na UZP za zmanjšanje emisij CO₂ se že v celoti kaže v orodju VECTO. Poleg tega sedanje tehnologije UZP zagotavljajo nizko raven emisij onesnaževal zraka, kot so NO_x in delci. Vzpostavljena je tudi zadostna minimalna infrastruktura za oskrbo z**

Predlog spremembe

(15) Cilj zmanjšanja bi bilo treba določiti za leto 2025 kot relativno zmanjšanje na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz teh težkih vozil v letu 2019, kar bi odražalo uvedbo stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Cilj **zmanjšanja** bi **bilo treba določiti tudi za leto 2030, in sicer** na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022 **in ne bi smel zmanjšati ambicioznosti te Uredbe, pri čemer bi bilo treba upoštevati, da** obstaja več negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo.

Predlog spremembe

(16) **V skladu s cilji te uredbe bi morala biti v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva dodatno zagotovljena tudi učinkovita, tehnološko nevtralna in zadostna minimalna infrastruktura za oskrbo z gorivom ter polnjenje.**

gorivom *in se še dodatno zagotavlja v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva.*

Obrazložitev

Ustvarjanje naložbene varnosti za ponudnike infrastrukture in uvedbo ustrezne tehnološko nevtralne infrastrukture je ključnega pomena za doseganje ciljev te uredbe.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(17a) Za delovna vozila in vozila kategorij M2 in M3 bi morala Komisija čim prej določiti tehnična merila za opredelitev delovnega namena vozila ali za opredelitev pojma avtobus, ki se uporablja v tej uredbi.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(17b) Treba bi bilo pripraviti mehanizem za potrditev osnovne vrednosti za leto 2019, da bi zagotovili natančnost in učinkovitost te uredbe.

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 20 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(20a) Da bi zagotovili prožnost v spodbujevalnem mehanizmu za razvoj brezemisijских težkih vozil, bi morali s tem povezani proizvajalci imeti možnost povezovanja na odprti, pregledni in

nediskriminatorni osnovi. Sporazum o združevanju sme trajati največ pet let, vendar bi morala obstajati možnost obnove. Komisija bi morala imeti pooblastila za določitev natančnih pravil in pogojev za združevanje povezanih proizvajalcev na odprti, pregledni in nediskriminatorni osnovi v skladu s konkurenčnim pravom Unije.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(21) *V nasprotju z avtomobili in kombiniranimi vozili na trgu še niso na voljo brezemisijška in nizkoemisijška teška vozila razen avtobusov. Zato bi bilo treba uvesti namenski mehanizem v obliki olajšav, ki bi olajšal nemoten prehod na brezemisijško mobilnost. To bo zagotovilo spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijških in nizkoemisijških težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevala instrumente na strani povpraševanja, kot je direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.*

²⁶ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU [COM(2017) 653 final] (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe Uvodna izjava 21 a (novo)

Predlog spremembe

(21) *Da bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijško mobilnost ter spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijških in nizkoemisijških težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevala instrumente na strani povpraševanja, kot je direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁶, bi bilo treba za leti 2025 in 2030 določiti referenčno vrednost za delež brezemisijških in nizkoemisijških težkih vozil v voznem parku proizvajalca.*

²⁶ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU [COM(2017) 653 final] (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

(21a) Minimalni delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil bi moral biti določen tako, da bi ponudnikom in proizvajalcem polnilne infrastrukture zagotavljal varnost naložb ter tako spodbudil hitro uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trgu Unije, hkrati pa proizvajalcem pustil nekaj svobode pri odločanju o časovnih okvirih naložb. Uvesti bi bilo treba mehanizem za spodbujanje proizvajalcev, da brezemisijska in nizkoemisijska vozila dajo na trg Unije, kakor hitro je mogoče.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(22) Zato bi se za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca morala vsa brezemisijska in nizkoemisijska vozila večkrat upoštevati. Raven spodbud bi se morala spreminjati glede na dejanske emisije CO₂ iz vozila. Da bi se izognili oslabitvi okoljskih ciljev, bi bilo treba določiti zgornjo mejo za prihranke.

Predlog spremembe

(22) Za namene izračuna specifičnega cilja emisij CO₂ za posameznega proizvajalca je treba upoštevati njegovo uspešnost glede na referenčne vrednosti za brezemisijska in nizkoemisijska vozila za leti 2025 in 2030. Da bi spodbudili razvoj in uporabo takšnih vozil ter se izognili oslabitvi okoljskih ciljev in učinkovitosti konvencionalnih motorjev z notranjim zgorevanjem, bi morali za spremembe določiti zgornjo mejo.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijskih težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjše tovornjake in *avtobuse*, ki niso *zajeti* v cilje glede emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila pomembno prispevajo k reševanju

Predlog spremembe

(24) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijskih težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjše tovornjake in *druge kategorije težkih vozil*, ki *še* niso *zajete* v cilje glede emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila pomembno

težav z onesnaževanjem zraka v mestih. **Treba pa je opozoriti, da so brezemisijski avtobusi že na trgu in se spodbujajo z ukrepi na strani povpraševanja, na primer z javnimi naročili. Da bi zagotovili dobro uravnoteženost spodbud med različnimi tipi vozil, bi bilo treba določiti zgornjo mejo tudi za prihranke, ki so rezultat brezemisijskih manjših tovornjakov in avtobusov.**

prispevajo k reševanju težav z onesnaževanjem zraka v mestih.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Uvodna izjava 24 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(24a) Ker so brezemisijski avtobusi na trgu že na voljo in se spodbujajo z ukrepi na strani povpraševanja, kot so javna naročila, je ustrezno določiti zavezujoči cilj 50 % brezemisijskih mestnih avtobusov v voznem parku novih vozil proizvajalca do leta 2025 in 75 % do leta 2030, da bi se zagotovila zadostna ponudba teh vozil na trgu Unije.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(29) Komisija bi morala naložiti finančno kazen v obliki premije za presežne emisije, kadar se ob upoštevanju emisijskih olajšav in dolgov ugotovi, da ima proizvajalec presežne emisije. Da bi proizvajalcem zagotovili zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, **bi morala** premija **presegati** povprečne mejne stroške tehnologij, ki so potrebni za doseganje ciljev. **Premija** bi se **morala** šteti za prihodek v splošnem proračunu Unije. Metodologija za zbiranje

(29) Komisija bi morala naložiti finančno kazen v obliki premije za presežne emisije, kadar se ob upoštevanju emisijskih olajšav in dolgov ugotovi, da ima proizvajalec presežne emisije. Da bi proizvajalcem zagotovili zadostno spodbudo za sprejetje ukrepov za zmanjšanje specifičnih emisij CO₂ iz težkih vozil, **je pomembno, da** premija **vedno presega** povprečne mejne stroške tehnologij, ki so potrebni za doseganje ciljev. **Zneski premije za presežne emisije** bi se **morali** šteti za prihodek v splošnem

premijs bi morala biti določena z izvedbenim aktom ob upoštevanju metodologije, sprejete na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009.

proračunu Unije. ***Ti zneski bi se morali uporabiti v tesnem sodelovanju s socialnimi partnerji in pristojnimi organi za podporo pravičnemu prehodu avtomobilskega sektorja k brezemisijski mobilnosti in inovativnim rešitvam, ki spodbujajo hitro uvedbo brezemisijskih ali nizkoemisijskih težkih vozil.*** Metodologija za zbiranje premij bi morala biti določena z izvedbenim aktom ob upoštevanju metodologije, sprejete na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 ***1a Evropskega parlamenta in Sveta.***

1a Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(30) Potreben je trden mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe. Obveznosti, naložene proizvajalcem, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) ***../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih]***, in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti s to obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe.

Predlog spremembe

(30) Potreben je trden mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe. Obveznosti, naložene proizvajalcem, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) ***št. 2018/956***, in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti s to obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe. ***V interesu potrošnikov in javnosti je, da vedo, kateri proizvajalci spoštujejo nove standarde za emisije in kateri ne.***

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(31) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da so emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi skladne z vrednostmi, ki so določene na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. Zato bi moralo biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil v uporabi.

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe Uvodna izjava 33

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(33) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri zmanjševanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti metodologije, ki se uporablja za določanje emisij CO₂. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)²⁷ glede lahkih vozil je primerno, da se tudi v primeru težkih vozil vzpostavi mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki so določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so taki podatki na voljo javnosti, ter po potrebi razviti postopke za opredelitev in zbiranje podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje.

Predlog spremembe

(31) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da so emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi ***in na cesti*** skladne z vrednostmi, ki so določene na podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. Zato bi moralo biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil v uporabi ***in na cesti***. ***Uvesti bi bilo treba tudi neodvisno preskušanje vozil v uporabi in na cesti, ki bi ga izvajala tretja stran.***

Predlog spremembe

(33) Učinkovitost ciljev iz te uredbe pri zmanjševanju emisij CO₂ je močno odvisna od reprezentativnosti metodologije, ki se uporablja za določanje emisij CO₂. V skladu z mnenjem mehanizma za znanstveno svetovanje (SAM)²⁷ glede lahkih vozil je primerno, da se tudi v primeru težkih vozil vzpostavi mehanizem za oceno dejanske reprezentativnosti vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki so določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. Komisija bi morala imeti pooblastila za zagotovitev, da so taki podatki na voljo javnosti, ter po potrebi razviti postopke za opredelitev in zbiranje podatkov, potrebnih za tako ocenjevanje. ***Če se ugotovi bistvena razlika med vrednostmi emisij, ki nastajajo med vožnjo, in vrednostmi, določenimi v***

skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, bi morala biti Komisija pooblaščenca, da ustrezno prilagodi povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca in po potrebi referenčne referenčne emisije CO₂ za leto 2019, ki se uporabljajo za potrebe izpolnjevanja zahtev te uredbe.

²⁷ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

²⁷ Skupina znanstvenih svetovalcev na visoki ravni, znanstveno mnenje 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Zmanjševanje vrzeli med dejanskimi emisijami CO₂ iz lahkih vozil, ki nastajajo med vožnjo, in emisijami iz laboratorijskega preskušanja).

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe

Uvodna izjava 34 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(34a) V svojem poročilu za leto 2020 bi morala Komisija tudi preučiti možnost razvoja metodologije za oceno emisij CO₂ težkih vozil. Na podlagi te ocene bi morala Komisija po potrebi predlagati vzpostavitev obveznosti poročanja za proizvajalce in določiti potrebna pravila in postopke tega poročanja.

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe

Uvodna izjava 36

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(36) *Izvedbena pooblastila v zvezi s členi 8(3), 9(3), 11(3) in 12(2) bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁸.*

(36) *Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določanje načinov zbiranja premij za presežne emisije, sprejemanje podrobnih pravil o postopku za poročanje o*

odstopanjih pri emisijah CO₂ iz težkih vozil, ki so v uporabi, objavljanje podatkov, sprejemanje podrobnih pravil o postopkih za sporočanje podatkov iz naprav za merjenje porabe goriva ter določitev metodologije za opredelitev enega ali več reprezentativnih vozil podskupine vozil. Navedena izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011²⁸ Evropskega parlamenta in Sveta.

²⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

²⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe Uvodna izjava 37

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(37) Zaradi sprememb *ali* dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte *zaradi prilagoditev* referenčnih emisij CO₂ *na podlagi člena 12(2) in sprememb* prilog I in II glede nekaterih tehničnih parametrov, vključno s ponderji profilov namembnosti, koristnih tovorov in letnih kilometrin ter faktorji prilagoditve koristnega tovora. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016²⁹. Da bi zlasti zagotovili enakovredno sodelovanje pri pripravi delegiranih aktov, *bi morala* Evropski parlament in Svet vse dokumente

Predlog spremembe

(37) Zaradi sprememb *in* dopolnitev nebitvenih elementov določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte *v zvezi z določitvijo tehničnih meril za opredelitev delovnega namena vozila in za opredelitev mestnih avtobusov, določitvijo podrobnih pravil in pogojev za združevanje proizvajalcev, vzpostavitvijo letnega testiranja reprezentativnih vzorcev sestavnih delov, enot in sistemov, prilagoditvijo* referenčnih emisij CO₂, *avedbo preskusa za preverjanje skladnosti pri uporabi v cestnem prometu ter v zvezi s spremembo* prilog I in II glede nekaterih tehničnih parametrov, vključno s ponderji profilov namembnosti, koristnih tovorov in letnih kilometrin ter faktorji prilagoditve koristnega tovora. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na

prejeti sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično *udeleževati* sestankov strokovnih skupin Komisije, *na katerih se obravnava priprava* delegiranih aktov.

²⁹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ta uredba z namenom prispevanja k uresničevanju cilja Unije, da v sektorjih, zajetih v členu 2 Uredbe (EU) 2018/... **[uredba o porazdelitvi prizadevanj]** zmanjša svoje emisije toplogrednih plinov v letu 2030 za 30 % pod ravnmi iz leta 2005 in doseže cilje iz Pariškega sporazuma, ter zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga določa **standarde** emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, pri čemer se specifične emisije CO₂ iz voznega parka novih težkih vozil Unije zmanjšajo v primerjavi z referenčnimi emisijami CO₂:

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 za **15** %;

ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016²⁹. Da bi zlasti zagotovili enakovredno sodelovanje pri pripravi delegiranih aktov, Evropski parlament in Svet **prejmeta** vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično **lahko udeležujejo** sestankov strokovnih skupin Komisije, **ki zadevajo pripravo** delegiranih aktov.

²⁹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

Predlog spremembe

Ta uredba z namenom prispevanja k uresničevanju cilja Unije, da v sektorjih, zajetih v členu 2 Uredbe (EU) 2018/**842** zmanjša svoje emisije toplogrednih plinov v letu 2030 za 30 % pod ravnmi iz leta 2005 in doseže cilje iz Pariškega sporazuma, ter zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga določa **zahteve glede** emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila, pri čemer se specifične emisije CO₂ iz voznega parka novih težkih vozil Unije zmanjšajo v primerjavi z referenčnimi emisijami CO₂:

Predlog spremembe

(a) od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 za **20** %;

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) od 1. januarja 2030 dalje za najmanj **30 %** glede na pregled na podlagi člena 13.

Predlog spremembe

(b) od 1. januarja 2030 dalje za najmanj **35 %** glede na pregled na podlagi člena 13.

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Da bi zagotovili nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost ter spodbude za razvoj in zagon trga Unije in infrastrukture za brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila, ta uredba za leti 2025 in 2030 določa referenčno vrednost za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v celotnem voznem parku proizvajalca, v skladu s členom 5.

Specifične emisije CO₂ so prilagojene na podlagi uspešnosti glede na referenčno vrednost v skladu s točko 4 Priloge I.

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 2 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Da bi se zagotovila primerna raven ponudbe brezemisijskih avtobusov glede na ukrepe na strani povpraševanja, kot so cilji javnih naročil, ta uredba določa zavezujoči minimalni delež brezemisijskih mestnih avtobusov v voznem parku novih mestnih avtobusov proizvajalca, ki znaša:

(a) 50 % od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029;

(b) 75 % od 1. januarja 2030 dalje.

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ta uredba se uporablja za nova vozila kategorij N2 in N3, ki izpolnjujejo naslednje značilnosti:

Predlog spremembe

Ta uredba se uporablja kot prvi korak za nova vozila kategorij N2 in N3, ki izpolnjujejo naslednje značilnosti:

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za namene člena 5 in točke 2.3 Priloge I se uporablja tudi za vozila **kategorij M2 in M3 ter za vozila** kategorije N, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d).

Predlog spremembe

Za namene člena **1(2a), člena 5** in točke **4** Priloge I se uporablja tudi za vozila kategorije N, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 **Evropskega parlamenta in Sveta^{1a}** in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d). **Uporablja se tudi za namene člena 1(2b) za vozila kategorij M2 in M3, ki izpolnjujejo tehnična merila iz odstavka 2a tega člena.**

^{1a} Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Komisija najpozneje 1. julija 2019 sprejme delegirane akte v skladu s

členom 15 za dopolnitev te uredbe v zvezi z določitvijo tehničnih meril za opredelitev delovnega namena vozila in za opredelitev mestnih avtobusov, zajetih v tej uredbi.

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka h

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(h) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni namenjeno za dostavo blaga in za katero so emisije CO₂ in poraba goriva v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi določeni samo za profile namembnosti, ki niso opredeljeni v točki 2.1 Priloge I k tej uredbi;

Predlog spremembe

(h) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni namenjeno za dostavo blaga, **katerega delovni namen je opredeljen na podlagi tehničnih meril, določenih v skladu s členom 2(2a)** in za katero so emisije CO₂ in poraba goriva v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi določeni samo za profile namembnosti, ki niso opredeljeni v točki 2.1 Priloge I k tej uredbi;

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka k

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(k) „nizkoemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂ **manj kot 350 g CO₂/km**, kot je določeno na podlagi točke 2.1 Priloge I;

Predlog spremembe

(k) „nizkoemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂, kot je določeno na podlagi točke 2.1 **Priloge I, ki so za 50 % nižje od referenčne vrednosti emisij CO₂ za vsako podskupino, kot je določeno v točki 3** Priloge I;

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka n a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(na) „mestni avtobus“ pomeni vozilo kategorije M2 ali M3, namenjeno prevozu potnikov, katerega tehnična merila so

določena v skladu s členom 2(2a).

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja, določenega v skladu s členom 5.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 47

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija od leta 2020 dalje in v vsakem nadaljnjem koledarskem letu z izvajanjem aktov iz člena 10(1) za vsakega proizvajalca določi brezemisijski in nizkoemisijski faktor iz člena 4(b) za predhodno koledarsko leto.

Predlog spremembe

Od 1. januarja 2025 se specifični delež brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v voznem parku proizvajalca v koledarskem letu primerja z naslednjimi referenčnimi vrednostmi:

od leta 2025 naprej: vsaj 5 %;

od leta 2030 naprej: 20 % glede na pregled na podlagi člena 13.

Predlog spremembe 48

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri brezemisijem in nizkoemisijem faktorju se upoštevajo število in emisije CO₂ iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v voznem parku proizvajalca v posameznem koledarskem letu, vključno z brezemisijskimi vozili kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1) ter brezemisijskimi in nizkoemisijskimi delovnimi vozili.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 49

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Brezemisijski in nizkoemisijski faktor se izračunata v skladu s točko 2.3 Priloge I.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 50

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za namen odstavka 1 se ***brezemisajska in nizkoemisajska teška*** vozila ***upoštevajo***, kot sledi:

(a) ***brezemisajska teška vozila se upoštevajo kot 2 vozila;***

(b) ***nizkoemisajska teška vozila se upoštevajo kot do 2 vozila v skladu s funkcijo njegovih specifičnih emisij CO₂ in mejne vrednosti emisij 350 g CO₂/km.***

Predlog spremembe

Za namen ***doseganja ciljev iz*** odstavka 1 se ***ta uredba uporablja tudi za vozila kategorije N, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d) člena 2(1) te uredbe.***

Predlog spremembe 51

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih težkih vozil kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1) k navedenemu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 1,5 %.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 52

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Krivulja zmanjševanja emisij CO₂ iz odstavka 1(a) se za vsakega proizvajalca določi v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi krivulje linearnega zmanjševanja od referenčnih emisij CO₂ iz drugega pododstavka člena 1 do cilja za leto 2025 iz točke (a) navedenega člena ter od cilja za leto 2025 do cilja za leto 2030 iz točke (b) navedenega člena.

Predlog spremembe

2. Krivulja zmanjševanja emisij CO₂ iz **točke (a)** odstavka 1 se za vsakega proizvajalca določi v skladu s točko 5.1 Priloge I na podlagi krivulje linearnega zmanjševanja od referenčnih emisij CO₂ iz drugega pododstavka člena 1(I) do cilja za leto 2025 iz točke (a) navedenega člena ter od cilja za leto 2025 do cilja za leto 2030 iz točke (b) navedenega člena.

Predlog spremembe 53

Predlog uredbe

Člen 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 7 a

Združevanje

1. Povezani proizvajalci se lahko združijo, da bi izpolnjevali svoje obveznosti iz člena 5.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 15 za dopolnitev te uredbe, da se določijo podrobna pravila in pogoji, ki povezanim proizvajalcem omogočajo združevanje na odprti, pregledni in nediskriminatorni osnovi.

Predlog spremembe 54

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Kadar se ugotovi, da ima proizvajalec v danem koledarskem letu od leta 2025 dalje presežne emisije na podlagi odstavka 2,

Predlog spremembe

1. Kadar se ugotovi, da ima proizvajalec v danem koledarskem letu od leta 2025 dalje presežne emisije na podlagi odstavka 2,

Komisija naloži premijo za presežne emisije, izračunano po naslednji formuli:

$(\text{premija za presežne emisije}) = (\text{presežne emisije} \times 6\,800 \text{ EUR/g CO}_2/\text{tkm})$.

Komisija *proizvajalcu ali vodji združenja, kakor je ustrezno*, naloži premijo za presežne emisije, izračunano po naslednji formuli:

$(\text{premija za presežne emisije}) = (\text{presežne emisije} \times 6\,800 \text{ EUR/g CO}_2/\text{tkm})$.

Komisija zagotovi, da višina premije za presežne emisije vedno presega povprečne mejne stroške tehnologij, ki so potrebni za doseganje ciljev iz člena 1(1).

Predlog spremembe 55

Predlog uredbe Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.

Predlog spremembe

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije. *Ti zneski se uporabijo za dopolnitev ukrepov Unije in nacionalnih ukrepov, v tesnem sodelovanju s socialnimi partnerji in pristojnimi organi, za spodbujanje razvoja veščin ter prerazporeditve delavcev v avtomobilskem sektorju v vseh prizadetih državah članicah, zlasti v regijah in skupnostih, ki so najbolj prizadete zaradi prehoda, da bi prispevali k pravičnemu prehodu na brezemisijsko in nizkoemisijsko mobilnost.*

Predlog spremembe 56

Predlog uredbe Člen 9 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija navedena odstopanja upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca.

Predlog spremembe

2. Komisija navedena odstopanja upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca *in po potrebi prilagodi referenčne vrednosti emisij CO₂ iz leta 2019, izračunane v skladu s točko 3 Priloge I.*

Predlog spremembe 57

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. *Da bi zagotovili točnost podatkov, ki jih proizvajalci sporočijo v skladu z Uredbo (EU) št. 2018/956 in Uredbo (EU) št. 2017/2400, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 15 za dopolnitev te uredbe, da z letom 2019 vzpostavi sistem letnega testiranja reprezentativnih vzorcev sestavnih delov, samostojnih tehničnih enot in sistemov iz člena 12(1) Uredbe (EU) št. 2017/2400, ki se pridobijo od vsakega proizvajalca, in sicer za vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. Rezultati teh testov se primerjajo s podatki, ki jih v skladu z Uredbo (EU) št. 2017/2400 sporočijo proizvajalci, in, kadar se ugotovijo sistematične nepravilnosti, se njihove povprečne specifične emisije, izračunane v skladu s točko 2.7 Priloge I, in po potrebi letne referenčne vrednosti emisij CO₂ za leto 2019, izračunane v skladu s točko 3 Priloge I, prilagodijo.*

Predlog spremembe 58

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 1 – pododstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) od leta 2020 dalje **brezemisijski** in **nizkoemisijski faktor** iz člena 5;

(b) od leta 2020 dalje **za vsakega proizvajalca njegov specifični delež brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v predhodnem koledarskem letu** iz člena 5(1);

Predlog spremembe 59

Predlog uredbe

Člen 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Člen 11

Dejanske vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. **Zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se reprezentativnost sčasoma razvija.**

2. V ta namen Komisija zagotovi, da so pri proizvajalcu ali nacionalnih organih, kakor je ustrezno, na voljo zanesljivi **neosebni** podatki o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih.

3. Komisija **lahko** z izvedbenimi akti sprejme **ukrepe** iz odstavkov 1 in 2 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Predlog spremembe

Člen 11

Dejanske vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo

1. Komisija spremlja in oceni dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določenih v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400.

2. V ta namen Komisija zagotovi, da so pri proizvajalcu ali nacionalnih organih, kakor je ustrezno, **ter tretjim stranem za namene neodvisnega testiranja**, na voljo zanesljivi podatki o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih, **na podlagi podatkov iz standardiziranih naprav za merjenje porabe goriva.**

2a. Komisija najpozneje 31. decembra 2019 sprejme delegirane akte v skladu s členom 15 za dopolnitev te uredbe, s katerimi uvede preskus za preverjanje skladnosti pri uporabi v cestnem prometu, ki bo zagotavljal, da emisije CO₂ in poraba goriva težkih vozil med vožnjo ne presegajo podatkov o spremljanju, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956, za več kot 10%. Komisija morebitna odstopanja, ki presegajo ta prag, upošteva pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalca in po potrebi prilagodi referenčne emisije CO₂ iz leta 2019.

2b. Komisija zagotovi, da je javnost obveščena o tem, kako se dejanska reprezentativnost iz odstavka 1 sčasoma razvija.

3. Komisija z izvedbenimi akti sprejme **podrobna pravila o postopkih za sporočanje podatkov iz naprav za merjenje porabe goriva** iz odstavkov 1 in 2 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se

sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 14(2).

Predlog spremembe 60

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Zaradi zagotovitve, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovornega prometa, **je Komisija** pooblaščen, da v skladu s členom 15 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:

Predlog spremembe 61

Predlog uredbe

Člen 13 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, cilju zmanjšanja CO₂, ki se za leto 2030 **določi na podlagi člena 1**, ter o določitvi ciljev zmanjšanja CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki. Navedeno poročilo vključuje tudi oceno učinkovitosti načinov, ki obravnavajo zlasti **brezemisijska in nizkoemisijska vozila**, predvsem **avtobuse**, ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES³⁰, sistem olajšav za CO₂ ter ustreznost podaljšanja uporabe navedenih načinov v letu 2030 in zatem, po potrebi **pa** se poročilu priloži predlog za spremembo te uredbe.

Predlog spremembe

1. Zaradi zagotovitve, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovornega prometa, **Komisija stalno in pravočasno posodablja simulacijsko orodje VECTO in je** pooblaščen, da v skladu s členom 15 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:

Predlog spremembe

Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, cilju zmanjšanja CO₂ **za leto 2030 na podlagi člena 1**, ki **naj se po potrebi prilagodi, referenčni vrednosti za delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil** za leto 2030 **v skladu s členom 5**, ki **naj se po potrebi prilagodi**, ter o določitvi ciljev zmanjšanja CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki **in delovnimi vozili, kot so smetarski tovornjaki**. Navedeno poročilo vključuje tudi oceno učinkovitosti načinov, ki obravnavajo zlasti **uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil**, predvsem **avtobusov**, ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES³⁰, sistem olajšav za CO₂ ter ustreznost podaljšanja uporabe navedenih načinov v letu 2030 in zatem,

vzpostavitev potrebne infrastrukture za polnjenje in dovod goriva, možnost uvedbe standardov CO₂ za motorje, zlasti za delovna vozila, različne kombinacije vozil z nestandardnimi merami, ki se uporabljajo v nacionalnem prometu, kot so modularni koncepti, dejansko reprezentativnost vrednosti emisij CO₂ in porabe energije, določeno v skladu z uredbo (EU) 2017/2400 ter oceno posodobitve simulacijskega orodja VECTO. Po potrebi se poročilu priloži predlog za spremembo te uredbe.

³⁰ Direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU.

³⁰ Direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU.

Predlog spremembe 62

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Komisiji pomaga odbor **xxx**, ustanovljen z **Uredbo** (EU) ../**2018** [upravljanje]. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

Predlog spremembe

1. Komisiji pomaga odbor *za podnebne spremembe*, ustanovljen s **členom 26 Uredbe** (EU) št. **525/2013^{1a} Evropskega parlamenta in Sveta**. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

^{1a} **Uredba** (EU) št. **525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2013 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter za sporočanje drugih informacij v zvezi s podnebnimi spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije ter o razveljavitvi Sklepa št. 280/2004/ES (UL L 165, 18.6.2013, str. 13).**

Obrazložitev

Predlog ohranja obstoječo strukturo odborov in je v skladu z novo uredbo o upravljanju energetske unije, da se ohrani odbor za podnebne spremembe za ločene dele podnebne zakonodaje.

Predlog spremembe 63

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 10(2) in 12(1) se na Komisijo prenese za nedoločen čas od [dneva začetka veljavnosti te uredbe].

Predlog spremembe

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov **2(2a), 7a, 9(3a), 10(2), 11(2a)** in 12(1) se na Komisijo prenese za nedoločen čas od [dneva začetka veljavnosti te uredbe].

Predlog spremembe 64

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Prenos pooblastila iz členov 10(2) in 12(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Predlog spremembe

3. Prenos pooblastila iz členov **2(2a), 7a, 9(3a), 10(2), 11(2a)** in 12(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Predlog spremembe 65

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s **členom** 10(2) **in členom** 12(1), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta

Predlog spremembe

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s **členi** **2(2a), 7a, 9(3a), 10(2), 11(2a) in** 12(1), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta

nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Predlog spremembe 66

Predlog uredbe

Člen 16 – odstavek 1

Uredba (ES) št. 595/2009

Člen 5 – odstavek 4 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) postopek za preverjanje na podlagi primernih in reprezentativnih vzorcev, ali so vozila, ki so bila registrirana in so se začela uporabljati, usklajena z vrednostmi emisij CO₂ in porabe goriva, določenimi na podlagi te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.“.

Predlog spremembe

(1) postopek za preverjanje na podlagi primernih in reprezentativnih vzorcev, ali so vozila, ki so bila registrirana in so se začela uporabljati, usklajena z vrednostmi emisij CO₂ in porabe goriva, določenimi na podlagi te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov. ***Ta postopek v skladu s členom 13(10) Uredbe (EU) 2018/858^{1a} Evropskega parlamenta in Sveta izvedejo tudi akreditirane in neodvisne tretje strani.***“

^{1a} ***Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).***

Predlog spremembe 67

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2.3. Izračun brezemisijskega in nizkoemisijskega faktorja iz člena 5

Za vsakega proizvajalca in koledarsko leto se brezemisijski in nizkoemisijski faktor iz

Predlog spremembe

črtano

člena 5 izračuna po naslednji formuli:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ z najmanj 0,97

Kje:

število novih težkih vozil proizvajalca razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a).

število novih težkih vozil proizvajalca, razen vseh delovnih vozil v skladu s členom 4(a) ter brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil;

vsota V_{in} in V_{out} ,

pri čemer je/so:

nič

je vsota vseh novih brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil z značilnostmi iz člena 2(1)(a) do (d);

nič

specifične emisije CO_2 v g/km iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v, določene v skladu s točko 2.1;

skupno število brezemisijskih težkih vozil kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1), pomnoženo z 2 in z največ 1,5 % V_{conv} .

Predlog spremembe 68

Predlog uredbe

Priloga I – točka 2 – točka 2.7 – formula

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

pri čemer je/so:

\sum_{sg} je vsota vseh podskupin;

ZLEV kot je določen v točki 2.3;

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

MPW_{sg} kot je določen v točki 2.6;

Predlog spremembe

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

pri čemer je/so:

\sum_{sg} je vsota vseh podskupin;

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

MPW_{sg} kot je določen v točki 2.6;

avg CO_{2sg} kot je določen v točki 2.2;

avg CO_{2sg} kot je določen v točki 2.2;

Predlog spremembe 69

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – odstavek 1 – formula – vrstica 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Predlog spremembe

$$T = ZLEV_benchmark_factor * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Predlog spremembe 70

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – odstavek 1 – formula – vrstica 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

rf je cilj zmanjšanja emisij CO₂ (v %), kot je določen v **členu 1**(a) in (b) za specifično koledarsko leto;

Predlog spremembe

rf je cilj zmanjšanja emisij CO₂ (v %), kot je določen v **točkah**(a) in (b) **prvega pododstavka člena 1** za specifično koledarsko leto;

Predlog spremembe 71

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Za obdobje od leta 2025 do leta 2029 je ZLEV_benchmark_factor, (1 + y - x), če pa je seštevek večji od 1,03 ali manjši od 0,97, se ZLEV_benchmark_factor določi na 1,03 ali 0,97, odvisno od primera,

pri čemer je/so:

x 5 %;

y delež brezemisij in nizkoemisij v proizvodnem vozniškem parku novoregistriranih težkih vozil, izračunan kot skupno število brezemisij in nizkoemisij v kategoriji N, ki ne sodijo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d) člena 2(1), in skupno število nizkoemisij in brezemisij v kategoriji N,

izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d) člena 2(1), pri čemer se v skladu s spodnjo formulo vsak izmed njih šteje za ZLEV_specific, deljeno s skupnim številom vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

*ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})), pri čemer je/so:*

CO_{2v}, specifične emisije CO₂ v g/km iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v, določenih v skladu s točko 2.1; rCO_{2sg} kot je določen v Oddelku 3.

Predlog spremembe 72

Predlog uredbe

Priloga I – točka 4 – odstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Za leto 2030 je ZLEV_benchmark_factor (1 + y – x), če pa je seštevek večji od 1,05, se ZLEV_benchmark_factor določi na 1,05;

če je seštevek večji od 1,0 ali manjši od 0,98, se ZLEV_benchmark_factor določi na 1,0;

če pa je seštevek manjši od 0,95, se ZLEV_benchmark_factor določi na 0,95.

Pri čemer je/so:

x 20 % glede na pregled na podlagi člena 13;

y delež brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil v proizvajalčevem voznem parku novoregistriranih težkih vozil, izračunan kot skupno število brezemisijskih vozil kategorije N, ki ne sodijo na področje uporabe Uredbe (EU) št. 510/2011 in ne izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d) člena 2(1), in skupno število nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil, ki izpolnjujejo značilnosti iz točk (a) do (d) člena 2(1), pri čemer se v skladu s spodnjo formulo vsak izmed njih šteje za ZLEV_specific, deljeno s skupnim

število vozil, registriranih v zadevnem koledarskem letu;

*$ZLEV_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$,
pri čemer je/so:*

CO_{2v} specifične emisije CO₂ v g/km iz brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil v, določenih v skladu s točko 2.1;

rCO_{2sg} kot je določen v Oddelku 3.

OBRAZLOŽITEV

Evropska unija in države članice so se zavezale izvajanju Pariškega sporazuma, katerega cilj je obdržati povečevanje temperature planeta precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijsko ravnjo in si prizadevati za omejitev segrevanja na 1,5°C v primerjavi s predindustrijsko ravnjo. Prometni sektor, katerega emisije se povečujejo in so v letu 2016 predstavljale 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU, mora prevzeti velik del podnebnih prizadevanj EU. Razogljičenje tega sektorja je treba pospešiti, neto emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz prometa pa bi morale najpozneje sredi tega stoletja pasti na ničelno stopnjo.

Z določitvijo zahtev za emisijske vrednosti za nova težka vozila bi lahko zmanjšali emisije CO₂ in s tem tudi emisije toplogrednih plinov ter ublažili podnebne spremembe, hkrati pa bi prevoznikom omogočili precejšnje prihranke pri gorivu, proizvajalci težkih vozil v EU bi ohranili vodilni položaj pri inovacijah in tehnologijah, poleg tega pa bi se izboljšala kakovost zraka.

Poročevalec meni, da je zmanjšanje emisij CO₂ v prometnem sektorju ključnega pomena za to, da bo Unija dosegla svoj cilj in da bo v skladu z Uredbo (EU) 2018/842 [uredba o porazdelitvi prizadevanj] emisije toplogrednih plinov do leta 2030 na stroškovno najučinkovitejši način zmanjšala vsaj za 30 % glede na raven iz leta 2005. Vsakršna zamuda v tem sektorju bi zahtevala precejšnja prizadevanja v drugih sektorjih, tudi kmetijstvu, če želimo izpolniti zaveze iz Pariškega sporazuma.

Emisije CO₂ iz težkih vozil so leta 2015 predstavljale približno 6 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU. Brez ukrepov EU bi se lahko ta delež v obdobju od leta 2015 do 2030 povečal še za nadaljnjih 6 %. Evropska komisija je v strategiji za zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂ težkih vozil iz leta 2014 že priznala, da je gibanje teh emisij srednje- oziroma dolgoročno nevzdržno, in se zato zavzela za postopen pristop k njihovi regulaciji. Najprej sta bili pripravljene uredbi (EU) 2017/2400 [certificiranje] in (EU) 2018/956 [spremljanje in poročanje], ta uredba pa je zadnji in najpomembnejši zakonodajni akt za določitev zahtev za emisijske vrednosti CO₂ iz novih težkih vozil. Poročevalec podpira pristop Komisije, da se zahteva za emisijske vrednosti CO₂ najprej uvede za vozila, ki najbolj onesnažujejo, v bližnji prihodnosti pa se razširi na vse kategorije težkih vozil.

Pomembni trgi težkih vozil, kot so Združene države, Kanada, Japonska in Kitajska, so za ta vozila nedavno uvedli zahteve glede porabe goriva in/ali zmanjšanje emisij, da bi v tem sektorju spodbudili inovacije in zagotovili hiter razvoj in uvedbo brez- in nizkoemisijskih tehnologij. Da bi se odzvali na to naraščajočo svetovno konkurenco, morajo proizvajalci težkih vozil v EU hitro začeti vlagati v brez- in nizkoemisijske tehnologije. Da bi preprečili beg naložb na trge zunaj EU, kjer že obstajajo predpisi za omejevanje emisij, mora tudi EU sprejeti zahteve za zmanjšanje teh emisij.

Poročevalec meni, da bo dovolj ambiciozna meja za emisije CO₂ iz težkih vozil dala jasen signal proizvajalcem, naj začnejo pravočasno vlagati v tehnologije za zmanjšanje emisij. Glede na oceno učinka, ki jo je opravila Evropska komisija, 20-odstotno zmanjšanje do leta 2025 (v primerjavi z letom 2019) ni le tehnološko izvedljivo, temveč bi prineslo tudi najboljše neto gospodarske in socialne koristi. Prevoznikom bi omogočilo, da v prvih petih letih uporabe tovornjakov ustvarijo neto prihrankov v višini 33.002 in 37.589, pri tem pa občutno zmanjšajo emisije CO₂ in onesnaževal zraka. Da pa bi prevozniki v EU lahko te prednosti izkoristili v celoti, se je treba izogniti zankam, kot so olajšave. Takšni ukrepi bi namreč res

ogrozili učinkovito zmanjšanje emisij v skladu s cilji in celo dopustili, da se na trgu po letu 2025 prodaja več vozil z veliko porabo goriva, ki ustvarjajo emisije.

Po mnenju poročevalca je bistveno, da vrednosti za emisije CO₂ in porabo goriva, določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400 [certificiranje], ustrezno odražajo delovanje težkih vozil v dejanskih okoliščinah. Vsako odstopanje bo imelo hude posledice za prevoznike, kakovost zraka in podnebne spremembe. Poročevalec meni, da je treba nujno uvesti preskus za preverjanje skladnosti pri uporabi v cestnem prometu, da se zagotovi dejanska reprezentativnost certificiranih emisij CO₂ in porabe goriva težkih vozil.

Zaveda se, da ima trg težkih vozil svoje posebnosti, zlasti to, da razvoj brezemisijskih tehnologij ni tako napredoval kot pri osebnih vozilih, sploh v primeru tovornjakov za dolge razdalje. Po drugi strani pa se trg brezemisijskih vozil za regionalno in mesto dostavo hitro spreminja, saj naj bi v naslednjih petih letih dosegla enako stroškovno učinkovitost, kot jo imajo dizelska vozila v Evropi. Poročevalec ocenjuje, da obstaja nedvoumen okoljski in ekonomski interes za trženje takšnih vozil, takoj ko bodo na voljo, zato meni, da bi bilo treba s to uredbo za vsakega proizvajalca uvesti zavezujoči minimalni delež brez- in nizkoemisijskih, tako za leto 2025 kot za leto 2030. Ta minimalni delež naj bi zagotovil naložbeno varnost za hitro uveljavitev teh vozil na trgu Unije in za razvoj ustrezne infrastrukture za polnjenje, obenem pa nagradil prve inovatorje za njihov trud, da bi bila brez- in nizkoemisijska vozila čim prej na voljo na trgu Unije. Zavezujoči minimalni delež bi moral veljati tudi za druga vozila kategorije N, ne samo za štiri podskupine, ki jih navaja predlog uredbe. Ta postopni pristop bi prinesel precejšnjo naložbeno varnost, pa tudi dal jasn signal, da ne kaže odlašati s prodajo takšnih vozil, čeprav zahteve za zmanjšanje emisij CO₂ še ne veljajo.

Zaradi poslabšanja kakovosti zraka v številnih evropskih mestih se vse več javnih organov in javnih prevoznikov odloča za brezemisijske avtobuse. Glede na to in ob upoštevanju ukrepov na strani povpraševanja, kot so zahteve na javnih razpisih, naj bi delež električnih avtobusov za javni mestni prevoz v EU v letu 2030 dosegel približno 60 %. Da bi zagotovili ustrezno raven ponudbe na trgu Unije, je primerno določiti zavezujoče minimalne deleže brezemisijskih mestnih avtobusov v voznih parkih novih mestnih avtobusov proizvajalca za leti 2025 in 2030.

10.10.2018

MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Pripravljavka mnenja: Henna Virkkunen

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Mobilnost je vsakdanja potreba: ljudje in blago potujejo več kot kdaj koli prej in ta trend se bo le še nadaljeval. Tovorni promet naj bi se do leta 2050 po pričakovanjih povečal za 60 odstotkov v primerjavi z letom 2010, saj dobavne verige postajajo vse bolj globalizirane. Sektor mobilnosti ima v gospodarstvu in družbi EU pomembno vlogo. V sektorju cestnega tovornega prometa se ustvari tudi velik delež emisij toplogrednih plinov, ki jih bo treba v prihodnje zmanjšati, saj se je EU zavezala, da bo izpolnila ambiciozno zastavljene podnebne cilje. Da bi to zmanjšanje res dosegli, bo potrebna kombinacija izvedljivih, realističnih rešitev, ki se bodo opirale na trden in predvidljiv regulativni okvir. Zato pripravljavka mnenja zagovarja stališče, da je pomembno zakonsko določiti standarde za emisije CO₂ za težka vozila na evropski ravni in tako preprečiti razdrobljenost trga in različne režime skladnosti v Uniji.

Meni tudi, da je pomembno vzpostaviti ravnovesje med ambicioznostjo ciljev glede emisij v prometu, spodbujanjem inovacij v avtomobilski industriji EU in krepitvijo evropske konkurenčnosti ter hkratnim ustvarjanjem delovnih mest za visoko usposobljeno delovno silo. Po njenem mnenju so predlagani cilji glede emisij CO₂ za težka vozila ambiciozno zastavljeni, a vseeno realistični. Ker stroški goriva predstavljajo velik delež stroškov tega prevoza, je stopnja učinkovitosti teh vozil iz ekonomskih razlogov razmeroma visoka. Vseeno pa bo jasen znak za dodatno izboljšanje učinkovitosti težkih vozil pomagal osredotočiti raziskave in razvoj teh vozil na večjo učinkovitost in s tem na zmanjšanje emisij.

Da bi se zasnovali celosten pristop k zmanjšanju emisij v sektorju cestnega prometa, je še toliko bolj potrebnih več drugih ukrepov, na primer digitalizacija, avtomatizacija, alternativna goriva, cestna infrastruktura in tehnologija vozil. Zakonodajca mora tu začrtati jasno pot, biti nedvoumna in zagotoviti prave spodbude, da bi v tem sektorju omogočila dolgoročno stabilnost naložb.

Pripravljalna mnenja razume, da bodo rešitve za doseganje zmanjšanja emisij CO₂ iz težkih vozil prišle iz več virov, zato je izjemno pomembno ohraniti tehnološko nevtralen pristop, da bi med drugim omogočili pravočasno uvedbo prihodnjih novih tehnologij. Vsa prizadevanja prevoznikov za zmanjšanje emisij bi bilo treba nagraditi in spodbuditi. Učinkovit način za zmanjšanje emisij so goriva in energija iz obnovljivih virov. Da bi se to upoštevalo in da bi natančneje ocenili emisije toplogrednih plinov iz težkih vozil, bi morala Evropska komisija določiti metodologijo za izračun emisij od izvora do vozila do leta 2022 in po njeni uvedbi po potrebi izvesti revizijo ustrezne zakonodaje. Drugo temeljno vprašanje, povezano z zmanjšanjem emisij iz težkih vozil v prihodnosti, bo razpoložljivost infrastrukture za alternativna goriva, ki bo poglobitvega pomena za prehod na številne nove tehnologije vozil.

Čeprav je namen te uredbe izboljšati energijsko učinkovitost vozil, v tem primeru težkih vozil, je mogoče zmanjšanje emisij doseči tudi z razvojem rešitev, kot so optimizacija natovarjanja, samodejna vožnja vozil v koloni, pripomočki za voznike, usposabljanje voznikov, oblikovanje spodbud za posodobitve voznega parka in obnovitev ter zagotovitev naložb v razvoj in vzdrževanje infrastrukture.

Ker predlog Komisije zajema štiri kategorije, ki naj bi predstavljale od 65 do 70 % trga, se poraja vprašanje o možnih učinkih skladnosti drugih vozil, ki ne spadajo v področje uporabe te uredbe. Pripravljalna mnenja sicer razume, da področje uporabe te uredbe ne zajema vseh težkih vozil, vendar je treba pojasniti, da novi regulativni okvir nima negativnega učinka na dostop teh vozil do trga.

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Ta uredba je del tretjega svežnja „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017²¹, njen namen pa je **končati** postopek, ki bo Evropi omogočil, **da** v celoti **izkoristi** ugodnosti posodobitve in razogljičenja mobilnosti. Cilj tega svežnja so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta

Predlog spremembe

3. Ta uredba je del tretjega svežnja „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017²¹, njen namen pa je **dokončati** postopek, ki bo Evropi omogočil v celoti **izkoristiti** ugodnosti posodobitve in razogljičenja mobilnosti. Cilj tega svežnja so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi

v Evropi ter čistejši sistem mobilnosti *in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in zainteresiranih strani tudi pri okrepitvi* prizadevanj za zmanjšanje emisij CO₂ in onesnaževanja zraka.

ter čistejši, *bolj trajnosten* sistem mobilnosti, *bolj prilagojen zahtevam, ki jih postavlja reševanje problematike podnebnih sprememb. Da bi se vzpostavilo dobro ravnovesje med krepitvijo* prizadevanj za zmanjšanje emisij CO₂ in onesnaževanja zraka *ter spodbujanjem inovacij v avtomobilski industriji Unije in izboljšanjem konkurenčnosti Unije, je potrebna popolna zavezanost Unije, držav članic in deležnikov.*

²¹ Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo Prenovljena strategija EU za industrijsko politiko, COM(2017) 479 *final*.

²¹ Vlaganje v pametno, inovativno in trajnostno industrijo – Prenovljena strategija EU za industrijsko politiko, COM(2017)0479.

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) Zato bi bilo treba za leto 2025 in 2030 določiti cilje zmanjšanja emisij CO₂ za ves vozni park novih težkih vozil v Uniji, ob upoštevanju časa za obnovo voznega parka in potrebe, da bi sektor cestnega prometa prispeval k uresničevanju podnebnih in energetskih ciljev Unije do leta 2030 in naprej. Ta postopni pristop je za industrijo tudi nedvoumno in dovolj zgodnje opozorilo, naj ne odlaša z uvajanjem energijsko učinkovitih tehnologij ter brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil na trg.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(8a) Glede na pričakovano povečanje

emisij iz težkih vozil za približno 9 % in dejstvo, da še ni zahtev za zmanjšanje emisij CO₂ iz teh vozil, so za to kategorijo vozil potrebni izrecni ukrepi.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Da bi **v celoti** izkoristili potencial energijske učinkovitosti in zagotovili, da sektor cestnega prometa **kot celota prispeva** k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi glede emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Ti standardi bodo gonilo za inovacije v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo prispevali **h krepitvi** vodilnega tehnološkega položaja proizvajalcev in dobaviteljev **v Uniji**.

Predlog spremembe

(9) Da bi **temeljito** izkoristili potencial energijske učinkovitosti in zagotovili, da **bo ves** sektor cestnega prometa **prispeval** k dogovorjenemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, je primerno, da se že obstoječi standardi glede emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila dopolnijo z določitvijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ **še** za nova težka vozila. Ti standardi bodo gonilo za inovacije v tehnologijah za učinkovito porabo goriva in bodo prispevali **k okrepitvi** vodilnega tehnološkega položaja proizvajalcev in dobaviteljev **iz Unije ter dolgoročni tudi k zagotovitvi delovnih mest za visoko usposobljeno delovno silo**.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejna težava, in glede na potrebo po zaščiti dobro delujočega enotnega trga za storitve cestnega prometa in za težka vozila, je primerno, da se določijo standardi glede emisij CO₂ za težka vozila na ravni Unije. **Navedene** standarde bi bilo treba **oblikovati** tako, da ne bodo posegali v konkurenčno pravo.

Predlog spremembe

(10) Ob upoštevanju, da so podnebne spremembe čezmejna težava, in glede na potrebo po zaščiti dobro delujočega enotnega trga za storitve cestnega prometa in za težka vozila **ter za preprečitev drobljenja trga** je primerno, da se določijo standardi glede emisij CO₂ za težka vozila na ravni Unije. Standarde bi bilo treba **zasnovati** tako, da ne bodo posegali v konkurenčno pravo.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11a) Upoštevati bi bilo treba raven zmanjšanja emisij iz težkih vozil, ki jo je treba doseči, in čas, potreben za preново voznega parka.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) Opozoriti bi bilo treba, da gre pri prevoznikih tovora v EU večinoma za mala in srednja podjetja, ki imajo le omejen dostop do financiranja. Zato morajo biti prihodnje rešitve stroškovno učinkovite in uravnotežene. Bistvena sta trdna struktura spodbud, da se podpre uvajanje vozil z učinkovitejšo porabo goriva, in zagotavljanje mehanizmov financiranja EU.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13) Z vidika inovacij **in** zaradi upoštevanja **izvajanja** novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, **se bosta** simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400 **nenehno in pravočasno posodabljala**.

(13) Z vidika inovacij **ter** zaradi upoštevanja **in spodbujanja uvajanja** novih tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih, **je treba redno in sproti posodabljati** simulacijsko orodje VECTO in Uredba (EU) 2017/2400, **da bosta ustrezno zajela vse tehnologije varčevanja z gorivom, vključno s samodejnim**

povezovanjem v kolone, ter izboljšave togih karoserij, priklopnikov in polpriklopnikov, ki so na trgu. Glede na osrednjo vlogo teh novih tehnologij pri zmanjševanju emisij CO₂ v prometnem sektorju je bistveni element zmanjševanja CO₂ iz težkih vozil sprotno in celovito posodabljanje simulacijskega orodja VECTO. Posodabljanje bi bilo treba izvajati letno, da bi to orodje ostalo v koraku z najsodobnejšimi tehnologijami, evropske institucije pa bi morale temu nameniti dovolj sredstev. Komisija vsako leto pripravi in objavi digitalno posodobljen seznam tehnologij, ki so vključene v orodje VECTO, skupaj z ustreznim časovnim načrtom.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) *Cilj zmanjšanja* bi bilo treba določiti *za leto 2025 kot relativno zmanjšanje* na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz teh težkih vozil v letu 2019, kar bi odražalo uvedbo stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Cilj 2030 bi se moral upoštevati kot zaželeni, končni cilj pa bi se moral določiti na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022, saj obstaja več negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 a (novo)

Predlog spremembe

(15) *Za leto 2025* bi bilo treba določiti *cilj relativnega zmanjšanja* na podlagi povprečnih emisij CO₂ iz teh težkih vozil v letu 2019, kar bi odražalo uvedbo *dostopnih*, stroškovno učinkovitih tehnologij, ki so že na voljo za konvencionalna vozila. Cilj 2030 bi se moral upoštevati kot zaželeni *cilj*, končni cilj pa bi se moral določiti na podlagi pregleda, ki bi bil izveden leta 2022, saj obstaja več negotovosti glede prevzemanja bolj izpopolnjenih tehnologij, ki še niso na voljo.

(15a) Obračun emisij CO₂ bi moral temeljiti na pristopu „od izvora do vozila“, da bi se upoštevala okoljska učinkovitost goriva ali energije ter končne uporabe v vozilih. Ta pristop bi omogočil bolj stvarno oceno okoljske učinkovitosti vozil. Komisija bi morala zato do 1. januarja 2022 zasnovati metodologijo za beleženje emisij od izvora do vozila in po potrebi predlagati ustrezno prilagoditev ciljev te uredbe v okviru pregleda iz člena 13 te uredbe.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe Uvodna izjava 16

(16) **Za** težka vozila je kot alternativa dizelskemu gorivu na voljo utekočinjeni zemeljski plin (UZP). **Uvedba** sedanjih in prihodnjih bolj inovativnih tehnologij, ki temeljijo na UZP, bo prispevala h kratko- in srednjeročnemu doseganju ciljev glede emisij CO₂, saj uporaba tehnologij UZP vodi k nižjim emisijam CO₂ v primerjavi z dizelskimi vozili. Potencial vozil na UZP za zmanjšanje emisij CO₂ se že v celoti kaže v orodju VECTO. Poleg tega sedanje tehnologije UZP zagotavljajo nizko raven emisij onesnaževal zraka, kot so NO_x in delci. Vzpostavljena je tudi zadostna minimalna infrastruktura za oskrbo z gorivom in se še dodatno zagotavlja v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva.

(16) **Na trgu je že na voljo širok razpon alternativnih goriv. Za** težka vozila je kot alternativa dizelskemu gorivu na voljo utekočinjeni zemeljski plin (UZP). **Zanimive možnosti za raziskave in razvoj ponujajo tudi tehnologije vodika, zlasti kjer se za sintetiziranje uporablja energija iz obnovljivih in trajnostnih virov. Uvajanje** sedanjih in prihodnjih bolj inovativnih tehnologij, ki temeljijo na UZP, bo prispevala h kratko- in srednjeročnemu doseganju ciljev glede emisij CO₂, saj uporaba tehnologij UZP vodi k nižjim emisijam CO₂ v primerjavi z dizelskimi vozili. **Utekočinjeni bioplin na srednji in dolgi rok omogoča znatno zmanjšanje emisij CO₂ v prometu težkih vozil.** Potencial vozil na UZP za zmanjšanje emisij CO₂ se že v celoti kaže v orodju VECTO, **v prihodnosti pa bi bilo treba v njem upoštevati tudi druga trajnostna alternativna goriva.** Poleg tega sedanje tehnologije UZP zagotavljajo nizko raven emisij onesnaževal zraka, kot so NO_x in delci. Vzpostavljena je tudi zadostna minimalna infrastruktura za

oskrbo z gorivom in se še dodatno zagotavlja v sklopu nacionalnih okvirov politike v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16a) Alternativna goriva, zlasti sintetična in napredna goriva iz obnovljivih virov, kot so opredeljena v členu 2(s) in 2(ee) Direktive 2016/0382, imajo lahko ključno vlogo pri dolgoročnem razogljičenju prometnega sektorja. Da bi bile cene teh goriv konkurenčne, sta bistvena tehnološki razvoj in industrializacija v velikem obsegu. S priznanjem koristi teh goriv v zvezi z emisijami CO₂ v tej uredbi se ta proces še dodatno spodbuja.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe Uvodna izjava 16 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16b) Uvedba tehnologij za samodejno povezovanje vozil v kolono bo prispevala k zmanjšanju porabe goriva in emisij CO₂, saj se bo tako znatno zmanjšala poraba goriva in tudi emisije CO₂ iz težkih vozil.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe Uvodna izjava 16 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16c) Da bi dosegli razogljičenje

prevoza, bi ta uredba morala zajeti tudi alternativna goriva iz člena 2(1) Direktive 2014/94 Evropskega parlamenta in Sveta. Alternativna goriva, ki so že na trgu, bi bilo treba že v takoj vključiti v ureditev za emisije CO₂ in porabo goriva pri težkih vozilih. Ta uredba bi morala omogočiti takojšnje upoštevanje nove generacije goriv. Upoštevanje alternativnih goriv pri emisijah CO₂ in porabi goriva bi spodbudilo proizvajalce k trženju vozil na alternativna goriva ter dobavitelje goriv k povečanju dostopnosti alternativnih goriv na trgu. V javnem posvetovanju, ki ga je izvedla Komisija, se je 83 % deležnikov popolnoma ali vsaj večinoma strinjalo, da bi se morala pri izračunu emisij CO₂ težkih vozil upoštevati tudi alternativna goriva.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe

Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(19) Zagotoviti je treba pošteno porazdelitev skupnih zahtev za zmanjšanje med proizvajalce, **ob upoštevanju raznolikosti** težkih vozil glede na **njihovo** zasnovo in vzorec vožnje, letno kilometrino, koristni tovor in konfiguracijo priklopnika. Zato je primerno razlikovati težka vozila **v skladu z različnimi in ločenimi podskupinami vozil**, ki odražajo tipični vzorec uporabe in **posebne** tehnične značilnosti. S tem ko se letni specifični cilji za proizvajalca določijo kot ponderirano povprečje ciljev, **opredeljenih** za vsako podskupino, je proizvajalcem dana možnost za učinkovito izravnavanje morebitne premajhne uspešnosti vozil v **določenih** podskupinah s preseganjem v drugih podskupinah vozil, **ob upoštevanju povprečnih emisij** CO₂ v življenjski dobi vozil v različnih podskupinah.

Predlog spremembe

(19) Zagotoviti je treba pošteno porazdelitev skupnih zahtev za zmanjšanje med proizvajalce **ter pri tem upoštevati raznolikost** težkih vozil glede na zasnovo in vzorec vožnje, letno kilometrino, koristni tovor in konfiguracijo priklopnika. Zato je primerno razlikovati težka vozila **po različnih in ločenih podskupinah**, ki odražajo tipični vzorec uporabe in **posamezne** tehnične značilnosti **vozil**. S tem ko se letni specifični cilji za proizvajalca določijo kot ponderirano povprečje ciljev za vsako podskupino, je proizvajalcem dana možnost za učinkovito izravnavanje morebitne premajhne uspešnosti vozil v **posameznih** podskupinah s preseganjem v drugih podskupinah vozil, **saj so upoštevane povprečne emisije** CO₂ v življenjski dobi vozil v različnih podskupinah, **s čimer se upošteva tudi načelo „onesnaževalec**

plača“.

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(20) Skladnost proizvajalca z njegovimi letnimi specifičnimi cilji bi se morala oceniti na podlagi njegovih povprečnih emisij CO₂. Pri določanju povprečnih specifičnih emisij se upoštevajo tudi posebnosti, ki se odražajo v ciljnih različnih podskupin vozil. Zato bi morale povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca temeljiti na povprečnih emisijah, določenih za vsako podskupino, vključno s ponderjem, ki **temelji** na njihovi predpostavljeni povprečni letni kilometrini in povprečnem koristnem tovoru, ki **odraža** skupne emisije CO₂ v življenjski dobi. Zaradi omejenega potenciala delovnih vozil za zmanjšanje se **navedena** vozila ne bi smela upoštevati pri izračunu povprečnih specifičnih emisij.

Predlog spremembe

(20) Skladnost proizvajalca z njegovimi letnimi specifičnimi cilji bi se morala oceniti na podlagi njegovih povprečnih emisij CO₂. Pri določanju povprečnih specifičnih emisij se upoštevajo tudi posebnosti, ki se odražajo v ciljnih različnih podskupin vozil. Zato bi morale povprečne specifične emisije CO₂ proizvajalca temeljiti na povprečnih emisijah, določenih za vsako podskupino, vključno s ponderjem, ki **bi temeljil** na njihovi predpostavljeni povprečni letni kilometrini in povprečnem koristnem tovoru, ki **bi odražal** skupne emisije CO₂ v življenjski dobi. Zaradi omejenega potenciala delovnih vozil za zmanjšanje se **ta** vozila ne bi smela upoštevati pri izračunu povprečnih specifičnih emisij, **razen če gre za brezemisijska ali nizkoemisijska vozila.**

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(21) V nasprotju z avtomobili in kombiniranimi vozili na trgu še niso na voljo brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila razen avtobusov. Zato bi bilo treba uvesti namenski mehanizem v obliki olajšav, ki bi olajšal nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. To bo zagotovilo spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevala instrumente na strani povpraševanja, kot je

Predlog spremembe

(21) V nasprotju z avtomobili in kombiniranimi vozili na trgu še niso na voljo brezemisijska in nizkoemisijska težka vozila razen avtobusov. Zato bi bilo treba uvesti namenski mehanizem v obliki olajšav, ki bi olajšal **in spodbudil** nemoten prehod na brezemisijsko mobilnost. To bo zagotovilo spodbude za razvoj in uvedbo brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil na trg Unije, ki bi dopolnjevala instrumente na strani povpraševanja, kot je

direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES
Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.

direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES
Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.

²⁶ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU [COM(2017) 653 final] (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

²⁶ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU [COM(2017) 653 final] (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(22) Zato bi se za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca morala vsa brezemisijška in nizkoemisijška vozila **večkrat** upoštevati. Raven spodbud bi se morala spreminjati glede na dejanske emisije CO₂ iz vozila. Da **bi se izognili oslabitvi** okoljskih ciljev, bi bilo treba določiti zgornjo mejo za **prihranke**.

Predlog spremembe

(22) Zato bi se za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca morala vsa brezemisijška in nizkoemisijška vozila upoštevati **večkrat**. Raven spodbud bi se morala spreminjati glede na dejanske emisije CO₂ iz vozila. Da **ne bi slabili** okoljskih ciljev, bi bilo treba **za prihranke določiti zgornjo mejo. Glede na težavno razvijanje brezemisijških in nizkoemisijških vozil za dolge razdalje, bi morala biti vozila z dosegom nad 400 km izvzeta iz zgornje meje.**

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijških težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjše tovornjake in avtobuse, ki niso zajeti v cilje glede emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila pomembno prispevajo k reševanju težav z onesnaževanjem zraka v mestih. **Treba pa je opozoriti**, da so brezemisijški

Predlog spremembe

(24) Pri načrtovanju mehanizma spodbud za uvedbo brezemisijških težkih vozil bi bilo treba vključiti tudi manjše tovornjake in avtobuse, ki niso zajeti v cilje glede emisij CO₂ v tej uredbi. Tudi ta vozila **namreč** pomembno prispevajo k reševanju težav z onesnaževanjem zraka v mestih. **Opozoriti pa je treba**, da so

avtobusi že na trgu in se spodbujajo z ukrepi na strani povpraševanja, na primer z javnimi naročili. Da bi zagotovili dobro uravnoteženost spodbud med različnimi tipi vozil, bi bilo treba določiti zgornjo mejo tudi za prihranke, ki so rezultat brezemisijskih manjših tovornjakov in avtobusov.

brezemisijski avtobusi že na trgu in se spodbujajo z ukrepi na strani povpraševanja, na primer z javnimi naročili. Da bi zagotovili dobro uravnoteženost spodbud med različnimi tipi vozil, bi bilo treba določiti zgornjo mejo tudi za prihranke, ki so rezultat brezemisijskih manjših tovornjakov in avtobusov. ***Ker so lahko pravni subjekti za avtobuse in tovornjake v okviru istega proizvajalca različni, bi bilo treba dovoliti, da kot en proizvajalec nastopa tudi skupina povezanih proizvajalcev, kot je opredeljena v Uredbi št. 510/2011.***

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(30) ***Potreben je trden mehanizem za doseganje skladnosti, da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe.*** Obveznosti, naložene proizvajalcem, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih], in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti z ***navedeno*** obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(31) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da so emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi skladne z vrednostmi, ki so določene na podlagi

Predlog spremembe

(30) Da se zagotovi doseganje ciljev iz te uredbe, je potreben trden mehanizem za doseganje skladnosti. Obveznosti, naložene proizvajalcem, da predložijo natančne podatke na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih], in upravne kazni, ki se lahko naložijo v primeru neskladnosti s ***to*** obveznostjo, prispevajo k zagotavljanju zanesljivosti podatkov, ki se uporabljajo za zagotavljanje skladnosti s cilji iz te uredbe. ***V interesu potrošnikov in javnosti je, da vedo, kateri proizvajalci spoštujejo nove standarde za emisije in kateri ne.***

Predlog spremembe

(31) Za zmanjšanje emisij CO₂ na podlagi te uredbe je bistveno, da so emisije CO₂ iz težkih vozil v uporabi ***in na cesti*** skladne z vrednostmi, ki so določene na

Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. Zato bi morale biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil v uporabi.

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe Uvodna izjava 34

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(34) Leta 2022 bi morala Komisija oceniti učinkovitost standardov glede emisij CO₂ iz te uredbe *in* zlasti raven zmanjšanja, ki naj bi bila dosežena do leta 2030, načine, ki bi morali biti na voljo, da se doseže ali preseže *navedeni cilj*, ter določitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za druge tipe težkih vozil, kot so manjši tovornjaki, avtobusi in priklopniki. *Navedena* ocena bi morala, izključno za namen te uredbe, vključevati tudi premisleke o težkih vozilih in kombinacijah vozil, ki presegajo standardne mase in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, na primer modularne koncepte.

podlagi Uredbe (ES) št. 595/2009 in njenih izvedbenih ukrepov. Zato bi morale biti mogoče, da Komisija pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalca upošteva vsako sistemsko neskladnost, ki jo ugotovijo homologacijski organi v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil v uporabi *in na cesti*.

Predlog spremembe

(34) Leta 2022 bi morala Komisija oceniti učinkovitost standardov glede emisij CO₂ iz te uredbe, zlasti raven zmanjšanja, ki naj bi bila dosežena do leta 2030, načine, ki bi morali biti na voljo, da se *ta cilj* doseže ali preseže, ter določitev ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za druge tipe težkih vozil, kot so manjši tovornjaki, avtobusi in priklopniki. Ocena bi morala izključno za namen te uredbe vključevati tudi premisleke o težkih vozilih in kombinacijah vozil, ki presegajo standardne mase in mere, ki se uporabljajo v nacionalnem prevozu, na primer modularne koncepte. *V slednjem primeru, ko se ti tovornjaki v skladu z Direktivo 2015/719^{1a} uporabljajo za prevoz velikih količin, morajo biti jasno določljivi s tehničnimi merili in bi morala Komisija priznati koristi tega težjega prevoza v zvezi s CO₂. Komisija bi morala za cilje po letu 2022 spremeniti metodologijo po načelu od izvora do vozila. Emisije CO₂ od izvora do vozila in emisije v življenjskem ciklu težkih vozil bi bilo treba spremljati in poskrbeti, da bodo pregledne.*

1a Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka h

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(h) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni namenjeno za dostavo blaga in **za katero so emisije CO₂ in poraba goriva v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 in njenimi izvedbenimi ukrepi določeni samo za profile namembnosti, ki niso opredeljeni v točki 2.1 Priloge I k tej uredbi;**

Predlog spremembe

(h) „delovno vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni namenjeno za dostavo **potrošniškega** blaga in **ki mu je pri registraciji dodeljena koda karoserije** v skladu z **Dodatkom 2 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES;**

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka i a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ia) „skupina povezanih proizvajalcev“ za namene te uredbe pomeni proizvajalca in njegova povezana podjetja. „Povezana podjetja“ so v odnosu do proizvajalca **opredeljena kot:**

(a) **podjetja, v katerih ima proizvajalec neposredno ali posredno:**

(i) **pooblastilo za uveljavljanje več kot polovice glasovalnih pravic ali**

(ii) **pooblastilo za imenovanje več kot polovice članov nadzornega sveta, uprave ali organov, ki podjetje pravno zastopajo, ali**

(iii) **pravico do vodenja poslovanja podjetja;**

(b) **podjetja, ki imajo nad proizvajalcem neposredno ali posredno pravice ali**

- pooblastila, našteta v točki (a);*
- (c) podjetja, v katerih ima podjetje iz točke (b) neposredno ali posredno pravice ali pooblastila, našteta v točki (a);*
- (d) podjetja, v katerih ima proizvajalec skupaj z enim ali več podjetji iz točk (a), (b) ali (c) ali v katerih imata dve ali več tovrstnih podjetij skupne pravice ali pooblastila, našteta v točki (a);*
- (e) podjetja, v katerih imajo pravice ali pooblastila, našteta v točki (a), skupaj proizvajalci ali eno ali več njihovih povezanih podjetij iz točk (a) do (d) ter ena ali več tretjih oseb.*

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka k

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(k) „nizkoemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot **350 g CO₂/km, kot je določeno na podlagi točke 2.1 Priloge I;**

Predlog spremembe

(k) „nizkoemisijsko težko vozilo“ pomeni težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo, s specifičnimi emisijami CO₂ manj kot **35 % pod referenčno vrednostjo za vsako podskupino vozil, ki izhaja iz osnovne vrednosti iz leta 2019;**

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka n a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(na) korekcijski faktor za CO₂ je enak deležu plina iz obnovljivih virov, prodanega na polnilnih postajah, ki je potrjen na ravni Evropske unije.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) podatkov, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih] za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v ustreznem letu, razen za delovna vozila;

Predlog spremembe

(a) podatkov, sporočenih na podlagi Uredbe (EU) .../2018 [spremljanje in poročanje o težkih vozilih] za nova težka vozila proizvajalca, registrirana v ustreznem letu, razen za delovna vozila, **če ne gre za nizkoemisijska ali brezemisijska vozila;**

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) koristi sintetičnih goriv in naprednih goriv iz obnovljivih virov, kot so opredeljena v členu 2(s) in 2(ee) Direktive 2016/0382, v zvezi s CO₂, če jih proizvajalci uvedejo na trg goriv prostovoljno ter te koristi niso obračunane pri drugih obveznostih razogljčenja.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(bb) korekcijskega faktorja za ogljik (CCF), ki se izračuna po naslednji formuli: $CCF = \text{uporabljeni nacionalni delež (v \%)} \text{ trajnostne energije iz obnovljivih virov}/10$. Izračunava se ločeno za prodana dizelska in metanska vozila ter prodano dizelsko in metansko gorivo za posamezno koledarsko leto. Komisija bi morala spodbujati uvedbo korekcijskega faktorja za ogljik, ki bi privedla do sprejetja metodologije od izvora do vozila.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 2 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) brezemisijsko težko vozilo se upošteva kot 2 vozili;

Predlog spremembe

(a) brezemisijsko težko vozilo se upošteva kot **več vozil, odvisno od njegovega dosega: če ima doseg manj kot 100 km, se upošteva kot 2 vozili, če ima doseg več kot 100 km, 200 km ali 400 km, pa se upošteva kot 3, 4 oziroma 5 vozil;**

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) nizkoemisijsko težko vozilo se upošteva kot do 2 vozili v skladu s funkcijo njegovih specifičnih emisij CO₂ in mejne vrednosti emisij **350 g CO₂/km**.

Predlog spremembe

(b) nizkoemisijsko težko vozilo se upošteva kot do 2 vozili v skladu s funkcijo njegovih specifičnih emisij CO₂ in mejne vrednosti emisij **35 % pod referenčno vrednostjo za vsako podskupino vozil, ki izhaja iz osnovne vrednosti iz leta 2019.**

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih težkih vozil **kategorij iz drugega pododstavka člena 2(1) k navedenemu faktorju zmanjša povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 1,5 %.**

Predlog spremembe

3. Brezemisijski in nizkoemisijski faktor zmanjšata povprečne specifične emisije proizvajalca za največ 3 %. Prispevek brezemisijskih **in nizkoemisijskih** težkih vozil **iz kategorije za prevoze na dolge razdalje in dosegom nad 400 km je izvzet iz pravil o zgornji meji.**

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(premija za presežne emisije) = (presežne emisije x **6 800** EUR/g CO₂/tkm).

Predlog spremembe

(premija za presežne emisije) = (presežne emisije x **570** EUR/g CO₂/tkm).

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije.

Predlog spremembe

4. Zneski premije za presežne emisije se štejejo za prihodek v splošnem proračunu Unije. ***Uporabijo se samo za podporo programom, ki se izvajajo v tesnem sodelovanju s socialnimi partnerji ter pospešujejo pravičen prehod avtomobilskega sektorja k nizkoemisijski mobilnosti, in za inovativne rešitve, ki spodbujajo hitro uvajanje brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih vozil.***

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. V ta namen Komisija zagotovi, da so pri proizvajalcu ali nacionalnih organih, kakor je ustrezno, na voljo zanesljivi neosebni podatki o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih.

Predlog spremembe

2. V ta namen Komisija zagotovi, da so pri proizvajalcu ali nacionalnih organih, kakor je ustrezno, ***javno*** na voljo zanesljivi neosebni podatki o dejanskih vrednostih emisij CO₂ in porabe energije, ki nastajajo med vožnjo, pri težkih vozilih, ***in sicer na podlagi standardizacije obstoječih sistemov zbiranja podatkov, ki zajemajo različne vrste uporabe. Komisija oceni, ali bi bilo dejanske emisije CO₂, ki nastajajo med vožnjo, izvedljivo preskušati s prenosnimi sistemi za merjenje emisij.***

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe
Člen 11 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Posodabljanje simulacijskega orodja (VECTO). Komisija letno posodablja simulacijsko orodje VECTO, kot je določeno v Uredbi (EU) 2017/2400, da bi ustrezno upoštevalo uvajanje tehnologij varčevanja z gorivom, vključno s samodejnim povezovanjem vozil v kolono, ter izboljšave priklopnikov, polpriklopnikov in togih karoserij. Pri posodabljanju bi bilo treba upoštevati razlike med rezultati orodja VECTO in dejanskimi emisijami CO₂ iz prometa.

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe
Člen 12 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Zaradi zagotovitve, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovornega prometa, **je** Komisija **pooblaščen**a, da v skladu s členom 15 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:

1. Zaradi zagotovitve, da se pri tehničnih parametrih, ki se uporabljajo za izračun povprečnih specifičnih emisij proizvajalca na podlagi člena 4 in za izračun ciljev specifičnih emisij na podlagi člena 6, upoštevata tehnični napredek in razvoj logistike tovornega prometa, Komisija **vsako leto posodobi simulacijsko orodje VECTO in se nanjo prenese pooblastilo**, da v skladu s členom 15 sprejme delegirane akte za spremembo naslednjih določb iz prilog I in II:

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe
Člen 13 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, cilju zmanjšanja

Komisija do 31. decembra 2022 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o učinkovitosti te uredbe, **metodologijo za**

CO₂, ki se za leto 2030 določi na podlagi člena 1, ter o določitvi ciljev zmanjšanja CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki. **Navedeno** poročilo vključuje tudi oceno učinkovitosti načinov, ki obravnavajo zlasti brezemisijška in nizkoemisijška vozila, predvsem avtobuse, ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES³⁰, sistem olajšav za CO₂ ter ustreznost podaljšanja uporabe **navedenih** načinov v letu 2030 in **zatem**, po potrebi pa se poročilu priloži predlog za spremembo te uredbe.

30 Direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU.

upoštevanje emisij od izvora do vozila, cilju zmanjšanja CO₂, ki se za leto 2030 določi na podlagi člena 1, ter o določitvi ciljev zmanjšanja CO₂ za druge tipe težkih vozil, vključno s priklopniki **in kombinacijami evropskega modularnega sistema**. **Poleg tega poročila o napredku pri vzpostavljanju reprezentativne metodologije za izračunavanje emisij v življenjskem ciklu**. Poročilo vključuje tudi oceno učinkovitosti načinov, ki obravnavajo zlasti brezemisijška in nizkoemisijška vozila (predvsem avtobuse), **vključno z njihovo opredelitvijo**, ob upoštevanju ciljev iz Direktive 2009/33/ES³⁰, sistem olajšav za CO₂ ter ustreznost podaljšanja uporabe **teh** načinov v letu 2030 in **naprej**, po potrebi pa se poročilu priloži predlog za spremembo te uredbe. **Komisija za to poročilo oceni vse glavne parametre, ki vplivajo na intenzivnejše uvajanje alternativnih pogonskih sistemov na trg, pri čemer upošteva naslednje kazalnike:**

- **širjenje polnilne infrastrukture,**
- **ponudbo različnih vozil (električna vozila na akumulatorski električni pogon, priključna hibridna električna vozila, električna vozila na gorivne celice itd.),**
- **povprečne cene nafte in goriva,**
- **raven subvencij in nadenarnih spodbud,**
- **raven javnega naročanja itd.**

30 Direktiva o čistih vozilih 2009/33/ES, kot je bila spremenjena z Direktivo .../.../EU.

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	StandardI emisijskih vrednosti CO ₂ za nova težka vozila	
Referenčni dokumenti	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)	
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 5.7.2018	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 5.7.2018	
Pripravljalavka mnenja Datum imenovanja	Henna Virkkunen 3.7.2018	
Obravnavana v odboru	6.9.2018	8.10.2018
Datum sprejetja	9.10.2018	
Izid končnega glasovanja	+: 37 -: 8 0: 2	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen	
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Nicola Danti, Angel Džambazki (Angel Dzhambazki), John Howarth, Wajid Khan	

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

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

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

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani

POSTOPEK V PRISTOJNEM ODBORU

Naslov	StandardI emisijskih vrednosti CO2 za nova težka vozila		
Referenčni dokumenti	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)		
Datum predložitve EP	17.5.2018		
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 5.7.2018		
Odbori, zaproseni za mnenje Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 5.7.2018	IMCO 5.7.2018	TRAN 5.7.2018
Odbori, ki niso podali mnenja Datum sklepa	ITRE 19.6.2018	IMCO 19.6.2018	
Poročevalec/-ka Datum imenovanja	Bas Eickhout 24.5.2018		
Obravnava v odboru	29.8.2018		
Datum sprejetja	18.10.2018		
Izid končnega glasovanja	+: –: 0:	47 6 0	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli		
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Eleonora Evi, Jorgos Gramatikakis (Giorgos Grammatikakis), Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho		
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato		
Datum predložitve	25.10.2018		

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V PRISTOJNEM ODBORU**

47	+
ALDE	Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld
ECR	Mark Demesmaecker
EFDD	Eleonora Evi, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Jorgos Gramatikakis (Giorgos Grammatikakis), Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor

6	-
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EPP	Jens Gieseke, Renate Sommer

0	0

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani