



Dokument s plenarne sjednice

A8-0010/2018

30.1.2018

*****I**
IZVJEŠĆE

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

Izvjestitelj: Damiano Zoffoli

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacrta akta

Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca

Brisanja su označena *podebljanim kurzivom* u lijevom stupcu. Izmjene su označene *podebljanim kurzivom* u obama stupcima. Novi tekst označen je *podebljanim kurzivom* u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrta akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se amandman odnosi.

Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta

Novi dijelovi teksta označuju se *podebljanim kurzivom*. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom **■** ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi *podebljanim kurzivom*, a da se zamijenjeni tekst izbriše ili precrta.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

SADRŽAJ

	Stranica
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽENJE	29
MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM	32
POSTUPAK U NADLEŽNOM ODBORU	50
KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU	51

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o Prijedlogu uredakbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2017)0279),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 192. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C8-0168/2017),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 18. listopada 2017.¹,
 - nakon savjetovanja s Odborom regija,
 - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane i mišljenje Odbora za promet i turizam (A8-0010/2018),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
 3. nalaže svojem predsjedniku/svojoj predsjednici da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

Amandman 1

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3a) Kako bi se osiguralo ostvarivanje ovog cilja, države članice trebale bi prikupiti najbolje prakse o stručnom osposobljavanju u pogledu učinkovite

¹ Još nije objavljeno u Službenom listu.

potrošnje energije tijekom vožnje i promicati upotrebu tog osposobljavanja. Također bi trebalo poticati upotrebu novih tehnologija radi povećanja učinkovitosti i smanjenja upotrebe goriva i emisija CO₂ te upotrebu aerodinamičnijeg dizajna i optimizaciju planiranja opterećenja. U cilju smanjenja potrošnje goriva, države članice trebale bi uzeti u obzir upotrebu sredstava za modernizaciju voznog parka teških vozila i održavanje i obnavljanje cesta te promicati upotrebu guma niske otpornosti na kotrljanje i laganijih prikolica te upotrebu alternativnih goriva kao što je vodik ili goriva dobivenih recikliranjem i obradom plastike.

Amandman 2

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3b) Kako bi se ispunili ciljevi Pariškog sporazuma, potrebno je ostvariti gotovo nulte stope emisija stakleničkih plinova iz prijevoza do 2050.

Amandman 3

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4) Emisije stakleničkih plinova iz kamiona i autobusa, tj. teških vozila, trenutačno predstavljaju oko četvrtine emisija cestovnog prometa u Uniji, a očekuje se da će se ***i dalje povećavati*** do 2030. Kako bi se doprinijelo potrebnom smanjivanju emisija u sektoru prometa, potrebno je uvesti djelotvorne mjere za ograničavanje emisija iz teških vozila.

(4) Emisije stakleničkih plinova iz kamiona i autobusa, tj. teških vozila, trenutačno predstavljaju oko četvrtine emisija cestovnog prometa u Uniji, a ***ako se ne poduzmu dodatne mjere*** očekuje se da će ***do 2030. one činiti 30 % ukupnih emisija CO₂ iz cestovnog prometa.*** ***Emisije iz teških teretnih vozila povećat će se za 10 % od 2010. do 2030. te za 17 % od 2010. do 2050.*** Kako bi se doprinijelo potrebnom smanjivanju emisija u sektoru prometa, potrebno je uvesti djelotvorne mjere za ograničavanje emisija iz teških

vozila, *potičući istovremeno konkurentnost industrije i pružajući zaposlenima u sektoru korisne informacije kao smjernice pri njihovim odabirima. Osim toga, smanjenje emisija može se postići i razvojem rješenja i uspostavom poticaja za optimizaciju opterećenja, vožnju u konvoju, osposobljavanje vozača, obnovu voznog parka, smanjenje zastoja i ulaganje u održavanje infrastrukture.*

Amandman 4

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) Komisija je u svojoj Komunikaciji o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO₂ teških vozila ¹³ navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva.

¹³ COM(2014) 285 final.

Izmjena

(5) Komisija je u svojoj Komunikaciji o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO₂ teških vozila ¹³ navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva. ***Komisija je u svojem paketu za mobilnost iz 2017. „Europa u pokretu” predvidjela prijedlog standarda za teška vozila za prvu polovicu 2018. Pravovremeno objavljivanje tog prijedloga ključno je za brzo usvajanje tih novih standarda.***

¹³ COM(2014) 285 final.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6a) Prijevoznačka poduzeća u velikoj su mjeri mala i srednja poduzeća. Povrh toga, još nemaju pristup standardiziranim podacima koji bi im pomogli u procjeni tehnologija za uštedu goriva i usporedbi

vozila kako bi donosili odluke o kupnji na temelju najkvalitetnijih informacija i smanjili troškove za gorivo, koji čine više od četvrtine njihovih operativnih troškova.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Podaci o svojstvima vozila kad je riječ o emisijama CO₂ i potrošnji goriva trebali bi biti javno dostupni kako bi se svim korisnicima vozila omogućilo donošenje odluka koje se temelje na kvalitetnim informacijama. Svi proizvođači vozila moći će usporediti karakteristike svojih vozila s onima drugih proizvođača. Time će se poticati inovacije i posljedično povećati konkurentnost. Te će informacije biti solidan temelj tvorcima politika na razini Unije i država članica kako bi mogli razvijati politike za promicanje veće upotrebe energetski učinkovitih vozila. Stoga je uputno da se prate vrijednosti emisije CO₂ i potrošnje goriva svih novih teških vozila utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) [.../...]¹⁵ [Opoce to include correct reference] te da se o njima izvješćuje Komisija i da se ti podaci stavljaju na raspolaganje javnosti.

¹⁵Uredba Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L...,...,...).

Izmjena

(7) Podaci o svojstvima vozila kad je riječ o emisijama CO₂ i potrošnji goriva trebali bi biti javno dostupni kako bi se svim korisnicima vozila omogućilo donošenje odluka ***o kupnji*** koje se temelje na kvalitetnim informacijama ***te osigurala najviša razina transparentnosti***. Svi proizvođači vozila moći će usporediti karakteristike svojih vozila s onima drugih proizvođača. Time će se poticati inovacije, ***stimulirati razvoj koji će se usmjeriti prema energetski učinkovitijim vozilima*** i posljedično ***će se*** povećati konkurentnost. Te će informacije biti solidan temelj tvorcima politika na razini Unije i država članica kako bi mogli razvijati politike za promicanje veće upotrebe energetski učinkovitih vozila. Stoga je uputno da se prate vrijednosti emisije CO₂ i potrošnje goriva svih novih teških vozila utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) [.../...]¹⁵ [Opoce to include correct reference] te da se o njima izvješćuje Komisija i da se ti podaci stavljaju na raspolaganje javnosti.

¹⁵Uredba Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L...,...,...).

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Kako bi se dobilo potpune podatke o karakteristikama svih teških vozila u Uniji, trendovima i potencijalnom utjecaju na emisije CO₂, uputno je pratiti podatke o registraciji svih novih teških vozila i svih novih prikolica, uključujući podatke o pogonskim motorima i relevantnoj nadogradnji te izvješćivati o njima.

Izmjena

(8) Kako bi se dobilo potpune podatke o karakteristikama svih teških vozila u Uniji, trendovima i potencijalnom utjecaju na emisije CO₂, uputno je pratiti podatke o registraciji svih novih teških vozila i svih novih prikolica, uključujući podatke o pogonskim motorima i relevantnoj nadogradnji te izvješćivati o njima.
Konkretni odgovornosti praćenja i izvješćivanja o podacima opisane su u člancima 4. i 5.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8a) Sustav praćenja i izvješćivanja treba biti jednostavan za korištenje za sve prijevoznike, neovisno o njihovoj veličini i resursima.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Podaci o emisijama CO₂ i potrošnji goriva bit će dostupni za dio novih teških vozila koja su registrirana [2019.]. Od tog datuma nadalje nadležna tijela država članica bi bila obvezna dostavljati podatke o novim registracijama, a proizvođači bi bili obvezni dostavljati tehničke podatke koji se odnose na ta vozila.

Izmjena

(9) Podaci o emisijama CO₂ i potrošnji goriva bit će dostupni za dio novih teških vozila koja su registrirana [2019.]. Od tog datuma nadalje nadležna tijela država članica bi bila obvezna dostavljati podatke o novim registracijama, a proizvođači bi bili obvezni dostavljati tehničke podatke koji se odnose na ta vozila ***obuhvaćena područjem primjene Uredbe Komisije (EU) [.../...] ^{1a+}.***

^{1a}Uredba Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L...,...).

+ SL: umetnuti ispravno upućivanje.

Amandman 10

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9a) Kako bi se osigurala bolja priprema gospodarskih subjekata na regulatorne izmjene, Komisija bi najkasnije 30. lipnja 2018. trebala objaviti raspored primjene Alata za izračun potrošnje energije vozila (softver VECTO), koji je razvijen u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/2400, na ključne tehnologije i inovacije kojima se smanjuju emisije iz teretnog cestovnog prometa. Komisija bi također trebala bez odgode ažurirati ispitni postupak VECTO-a uspostavljen u skladu s Uredbom (EZ) 595/2009 kako bi se uključile sve kategorije teških vozila, uključujući sve alternativne pogonske sustave, prikolice i sve nove vrste alternativnih goriva koja će postati dostupna na tržištu, kako bi se obuhvatio čitav niz mogućih teških vozila. Stoga je važno da Komisija redovito preispituje područje primjene obveza praćenja i izvješćivanja u skladu s ovom Uredbom i prema potrebi podnosi zakonodavne prijedloge.

Amandman 11

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 9.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9b) Sustav praćenja i izvješćivanja trebao bi biti jednostavan za korištenje za sve prijevoznike, neovisno o njihovoj veličini i resursima. Komisija bi trebala aktivno promicati taj sustav kako bi se zajamčio njegov konkretan učinak na sektor i kako bi se povećala osviještenost o dostupnosti dostavljenih podataka.

Amandman 12

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10a) Rezultate ispitivanja sukladnosti proizvodnje za ulazne datoteke u okviru VECTO-a također bi trebalo pratiti i o njima izvješćivati Komisiju.

Amandman 13

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 10.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10b) Komisijina analiza podataka koje za prethodnu kalendarsku godinu dostave države članice i proizvođači trebala bi se javnosti predstaviti u obliku koji će jasno i na usporediv način pokazati rezultate voznog parka teških vozila Unije i svake države članice kao i rezultate svakog proizvođača u pogledu prosječne potrošnje goriva i emisija CO₂, uzimajući u obzir i razlike u portfelju proizvoda različitih proizvođača i deklariranom profilu zadataka.

Amandman 14

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Važno je osigurati da podaci koje se prati i o kojima se izvješćuje budu potpuni i pouzdani. Komisija bi stoga trebala moći provjeriti i po potrebi ispraviti konačne podatke. Stoga bi u zahtjevima za praćenje trebalo propisati parametre pomoću kojih se podaci mogu na odgovarajući način pratiti i provjeravati.

Izmjena

(11) Važno je osigurati da podaci koje se prati i o kojima se izvješćuje budu potpuni i pouzdani. Komisija bi stoga trebala moći provjeriti i po potrebi ispraviti konačne podatke. ***Kada Komisija prilikom provjere točnosti i kvalitete dostavljenih podataka otkrije namjerno ili nemarno neispunjavanje bilo kojeg od zahtjeva utvrđenog ovom Uredbom, Komisija bi dotičnom proizvođaču trebala izreći administrativnu novčanu kaznu zbog kršenja ove Uredbe. Ta bi administrativna novčana kazna trebala biti učinkovita, razmjerna i odvraćajuća.*** Stoga bi u zahtjevima za praćenje trebalo propisati parametre pomoću kojih se podaci mogu na odgovarajući način pratiti i provjeravati.

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Na temelju iskustva stečenog praćenjem emisija CO₂ i izvješćivanjem o njima na temelju Uredbe (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ za nove osobne automobile i Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ za nova laka gospodarska vozila, uputno je Europskoj agenciji za okoliš povjeriti odgovornost za razmjenu podataka s nadležnim tijelima država članica i proizvođačima te za upravljanje konačnom bazom podataka u ime Komisije. Također je uputno uskladiti procedure za praćenje i izvješćivanje za teška vozila s već postojećim procedurama za laka vozila koliko god je moguće.

Izmjena

(12) Na temelju iskustva stečenog praćenjem emisija CO₂ i izvješćivanjem o njima na temelju Uredbe (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ za nove osobne automobile i Uredbe (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ za nova laka gospodarska vozila, uputno je Europskoj agenciji za okoliš povjeriti odgovornost za razmjenu podataka s nadležnim tijelima država članica i proizvođačima te za upravljanje konačnom bazom podataka, ***koja bi prijevoznicima i trećim stranama trebala biti dostupna besplatno i u digitalno pretraživom obliku,*** u ime Komisije. Također je uputno uskladiti procedure za praćenje i izvješćivanje za teška vozila s već postojećim procedurama za laka vozila

koliko god je moguće.

¹⁶Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila, SL L 140, 5.2.2009., str. 1.

¹⁷Uredba (EU) br. 510/2011 od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila, SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

¹⁶Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila, SL L 140, 5.2.2009., str. 1.

¹⁷Uredba (EU) br. 510/2011 od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila, SL L 145, 31.5.2011., str. 1.).

Amandman 16

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12a) Komisija je u svojem paketu za mobilnost iz 2017. „Europa u pokretu” predvidjela prijedlog standarda za emisije CO₂ za teška vozila za prvu polovicu 2018. Ambiciozne ciljeve za 2025. u pogledu CO₂ za teška vozila trebalo bi smatrati krajnjim ciljem tog zakonodavnog puta te bi ih Komisija trebala iznijeti najkasnije 30. travnja 2018.

Amandman 17

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 12.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12b) Komisija bi trebala bez odgode razviti ispitivanje za provjeru sukladnosti tijekom vožnje, koje bi proizvođači originalne opreme obvezno provodili pod

nadzorom neovisnih i akreditiranih tijela, kako bi se utvrdila moguća odstupanja između simuliranih i stvarnih vrijednosti CO₂ cjelokupnog teškog vozila. Neovisne treće strane trebale bi smjeti provoditi neovisna ispitivanja u tehničkim službama ili akreditiranim laboratorijima i imati pristup potrebnim podacima. Rezultate tih ispitivanja trebalo bi pratiti i o njima izvješćivati u skladu s ovom Uredbom te ih učiniti javno dostupnima.

Amandman 18

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 12.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12c) Skandal Dieselgate, povezan s homologacijom lakih vozila, pokazao je važnost uloge neovisnih tijela za nadzor ispitivanja koja provode proizvođači i kako je nužno istovremeno jamčiti trećim stranama mogućnost provođenja neovisnih ispitivanja jer takvo praćenje i ispitivanje doprinose povećanju transparentnosti, vjerodostojnosti i stabilnosti sustava ispitivanja, praćenja i izvješćivanja.

Amandman 19

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13) Kako bi se osiguralo jedinstvene uvjete za provedbu odredbi ove Uredbe u pogledu provjeravanja i ispravljanja podataka koji se prate, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁸.

Briše se.

¹⁸*Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).*

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupke njihovog praćenja i izvješćivanja o njima ostanu relevantni za procjenjivanje doprinosa teških vozila emisijama CO₂ *te* kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjivanje *emisije* CO₂, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pitanjima izmjena zahtjeva koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja iznesen u prilogima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće moraju primati sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci moraju sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Izmjena

(14) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupke njihovog praćenja i izvješćivanja o njima ostanu relevantni za procjenjivanje doprinosa teških vozila emisijama CO₂, kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjivanje *emisija* CO₂ *i kako bi se zajamčili primjerena provjera i ispravljanje podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje*, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pitanjima izmjena zahtjeva koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja iznesen u prilogima, *ispitivanja za provjeru sukladnosti tijekom vožnje i utvrđivanja mjera provjere i ispravljanja podataka koje u skladu s ovom Uredbom dostavljaju države članice i proizvođači*. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće moraju primati sve dokumente

istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci moraju sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Obrazloženje

Vrlo je važno osigurati da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje. Te bi se mjere stoga trebale donijeti putem delegiranih akata.

Amandman 21

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za praćenje emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila u Europskoj uniji i za izvješćivanje o ta dva parametra.

Izmjena

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za praćenje emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila u Europskoj uniji i za izvješćivanje o ta dva **parametra te za praćenje i izvješćivanje o rezultatima ispitivanja sukladnosti proizvodnje za ulazne datoteke u okviru VECTO-a.**

Amandman 22

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 1. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Pod datumom proizvodnje podrazumijeva se datum **potpisivanja certifikata o sukladnosti ili, ako je primjenjivo, datum potpisivanja pojedinačne homologacije.**

Izmjena

Pod datumom proizvodnje podrazumijeva se datum **simulacije naveden u klijentovoj datoteci kako je navedeno u Dodatku 2. Priloga I. Uredbi Komisije (EU) .../... [SL: dodati broj Uredbe sadržan u dokumentu Ares(2017)1900557].**

Obrazloženje

Datum proizvodnje koji je predložila Komisija nastaje u procesu nad kojim proizvođači imaju malo kontrole. Pojedinačnu homologaciju obavljaju trgovci i distributeri u trenutku registracije vozila. Tako to može biti datum dugo nakon što vozilo više nije pod kontrolom proizvodnog pogona, pa taj datum sam po sebi nije poznat proizvođaču. Korištenje datuma klijentove datoteke o CO₂ odgovara datumu izdavanja potvrde o sukladnosti u okviru

homologacije vozila kao cjeline.

Amandman 23

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.a Proizvođači dostavljaju tehničke podatke u vezi s teškim vozilima koja su obuhvaćena područjem primjene Uredbe br. [.../...]+.

+ *SL: Umetnuti broj Uredbe Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L...,...).*

Amandman 24

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Komisija vodi centralni registar za podatke o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 4. i 5. Taj je registar javno dostupan uz iznimku zapisa 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 navedenih u dijelu B Priloga I.

1. Komisija vodi centralni registar za podatke o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 4. i 5. Taj je registar javno dostupan uz iznimku zapisa 1, **21a, 21b, 24, 25, 26.a, 32, 33, 34.a, 39, 40, 73a i 73b.** navedenih u dijelu B Priloga I., **za koje Komisija daje pristup trećim stranama na zahtjev i u skladu s Uredbom (EZ) br. 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća^{1a}.**

^{1a}Uredba (EZ) br. 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. rujna 2006. o primjeni odredaba Aarhuške konvencije o pristupu informacijama, sudjelovanju

javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša na institucije i tijela Zajednice (SL L 264 od 25.9.2006., str. 13.).

Amandman 25

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Komisija **može** sama provjeriti kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 4. i 5.

Izmjena

2. Komisija **mora** sama provjeriti **točnost i** kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 4. i 5. **Ta se provjera može provoditi u dijalogu s nadležnim tijelima i proizvođačima, a može uključivati i dodatnu potporu trećih strana.**

Amandman 26

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili utvrdi, na temelju vlastite provjere, nepodudarnosti u skupu podataka, ona, **prema potrebi**, poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka koji su objavljeni u centralnom registru iz članka 6.

Izmjena

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili utvrdi, na temelju vlastite provjere, nepodudarnosti u skupu podataka, ona poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka koji su objavljeni u centralnom registru iz članka 6. **Države članice i proizvođači imaju mogućnost ispraviti pogreške u roku od tri mjeseca od trenutka obavijesti.**

Ako Komisija utvrdi da je proizvođač namjerno krivotvorio podatke, bez odgode traži od nadležnih tijela da te podatke isprave i poduzima odgovarajuće mjere u skladu s Direktivom 2007/46/EZ.

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3.a (novi)

3.a *Kada Komisija prilikom provjere točnosti i kvalitete podataka dostavljenih u skladu s člankom 5. otkrije namjernu ili nemarnu nesukladnost s bilo kojim od zahtjeva utvrđenih ovom Uredbom, Komisija dotičnom proizvođaču izriče administrativnu novčanu kaznu zbog kršenja ove Uredbe. Ta je administrativna novčana kazna učinkovita, razmjerna i odvraćajuća.*

Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 12. radi dopune ove Uredbe u svrhu utvrđivanja nesukladnosti, izračuna administrativnih novčanih kazni i metoda njihova ubiranja.

Amandman 28

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. U toj analizi mora navesti barem **prosječnu potrošnju** goriva i **emisije CO₂ ukupnog voznog parka teških vozila u Uniji i voznog parka teških vozila svakog proizvođača**. Komisija također mora, ako su dostupni, uzeti u obzir podatke o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjivanje emisija CO₂.

2. U toj analizi mora navesti barem **usporedive rezultate ukupnog voznog parka teških vozila u Uniji, kao i svakog proizvođača u pogledu prosječne potrošnje** goriva i **emisija CO₂, uzimajući u obzir i razlike u portfelju proizvoda različitih proizvođača i deklariranom profilu zadataka**. Komisija također mora, ako su dostupni, uzeti u obzir podatke o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjivanje emisija CO₂ i svih **alternativnih pogonskih sustava. Pri analizi koju objavljuje Komisija u obzir se također uzima širok raspon profilâ zadataka povezanih s voznim parkom teških vozila.**

Amandman 29

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a Najkasnije do 30. lipnja 2018. Komisija objavljuje raspored planirane primjene simulacijskog alata iz članka 5. stavka 1. točke (a) Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2400 (tj. alata VECTO) na ključne tehnologije i inovacije kojima se smanjuju emisije iz teretnog cestovnog prometa.

Komisija nastavlja s revizijom ove Uredbe te, prema potrebi, ponosi zakonodavne prijedloge u svrhu u svrhu proširenja obveze praćenja i izvješćivanja na sve kategorije teških vozila, uključujući sve alternativne pogovnske sustave, prikolice i na sve nove tipove motora na alternativna goriva.

Amandman 30

Prijedlog uredbe Članak 8.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 8.a

Standardi za emisije CO₂ za teška vozila i ispitivanja za provjeru sukladnosti tijekom vožnje

Komisija do 30. travnja 2018. iznosi po potrebi zakonodavni prijedlog o standardima za emisije CO₂ za teška vozila do 2025., u skladu s klimatskim ciljevima Europske unije.

Uz prijedlog se objavljuje studija o mjerama za daljnje smanjenje emisija CO₂ u teretnom cestovnom prometu, uključujući obuku vozača, vožnju u konvoju, Europski modularni sustav (EMS), gume s niskim otporom kotrljanja i konsolidaciju tereta.

Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 12. koji dopunjuje ovu Uredbu.

Tim delegiranim aktima utvrđuje se sljedeće:

- (a) ispitivanje za provjeru sukladnosti tijekom vožnje obvezno provode proizvođači originalne opreme pod nadzorom neovisnih i akreditiranih tijela, najkasnije do 31. prosinca 2020.;*
- (b) neovisne treće strane trebale smiju provoditi neovisna ispitivanja u tehničkim službama ili akreditiranim laboratorijima;*
- (c) ispitivanje i njegovi rezultati prate se i o njima se izvještava u skladu s ovom Uredbom, a Komisija jamči da su rezultati dostupni na zahtjev trećih strana; i*
- (d) Komisija, na temelju izvješća država članica, svake godine izvješćuje o svim odstupanjima između rezultata ispitivanja na cesti i potrošnje goriva u stvarnim uvjetima.*

Amandman 31

Prijedlog uredbe Članak 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Dodjela provedbenih ovlasti

Briše se.

Komisija može provedbenim aktima odrediti mjere za provjeru i ispravljanje podataka iz stavaka 2. i 3. članka 7. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11.

Amandman 32

Prijedlog uredbe Članak 10. – stavak -1. (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

-1. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12. radi dopune ove Uredbe u cilju

utvrđivanja mjera provjere i ispravljanja iz članka 7. stavaka 2. i 3.

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Članak 11.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 11.

Briše se.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan na temelju članka 9. Odluke br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²¹. Navedeni Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

²¹*Odluka br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o mehanizmu za praćenje emisija stakleničkih plinova u Zajednici i za provedbu Kyotskog protokola (SL L 49, 19.2.2004., str. 1.).*

Amandman 34

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 7. stavka 3.a, članka 8.a i članka 10. dodjeljuje se Komisiji za razdoblje od pet godina od [datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Amandman 35

Prijedlog uredbe
Prilog 1. – dio B – naslov – stupac 3 („Izvor”)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Izvor

Izvor

Dodatak .1 Prilogu I. Uredbi [.../...]

Amandman 36

Prijedlog uredbe
Prilog I. – dio B – tablica – redak 17.

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
17	nazivna snaga motora	1.2.2.	Glavne specifikacije motora
<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
17	nazivna snaga motora	1.2.2	Glavne specifikacije motora

Amandman 37

Prijedlog uredbe
Prilog I. – dio B – redak 21.a (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis

<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
21.a	WHSC g/kWh i CO₂		Glavne specifikacije motora

Amandman 38

Prijedlog uredbe Prilog I. – dio B – redak 21.b (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
21.b	WHTC g/kWh i CO₂		Glavne specifikacije motora

Amandman 39

Prijedlog uredbe Prilog I. – dio B – redak 26.a (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis

26.a	<i>učinkovitost prijenosa</i>		<i>Glavne specifikacije prijenosa</i>
-------------	--------------------------------------	--	--

Amandman 40

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – redak 34.a (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
34.a	<i>učinkovitost osovine</i>		<i>Glavne specifikacije osovina</i>

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – redak 56.

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
56	profil zadatka (prijevoz na duge pruge, regionalni, urbani, građevinarstvo)	2.1.1	Simulacijski parametri (za svaki profil zadatka / opterećenje / kombinaciju goriva)
<i>Izmjena</i>			
56	profil zadatka (prijevoz na duge pruge, prijevoz na duge pruge (EMS) , regionalni, regionalni (EMS) , urbani, građevinarstvo)	2.1.1	Simulacijski parametri (za svaki profil zadatka / opterećenje / kombinaciju goriva)

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – tablica – redak 57.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
-----	-------------------------	--	------

Izmjena

Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
-----	-------------------------	--	------

57.a	gorivo (dizel/benzin/UNP/SPP/...)	2.1.3	Simulacijski parametri (za svaki profil zadatka / opterećenje / kombinacij u goriva)
-------------	--	--------------	---

Amandman 43

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – tablica – redak 67

Tekst koji je predložila Komisija

Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
67	emisije CO ₂ (izražene u g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	Emisije CO ₂ i potrošnja goriva (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)

Izmjena

Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
-----	-------------------------	---	------

67	emisije CO ₂ (izražene u g/km, g/t-km, g/p-km, g/m²-km , g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	Emisije CO ₂ i potrošnja goriva (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)
----	---	---------------	--

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – redak 73.a (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis

<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
73.a	<i>Rezultati ispitivanja sukladnosti proizvodnje</i>		<i>Sukladnost proizvodnje</i>

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – redak 73.b (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
73.b	<i>Rezultati ispitivanja na cesti / u stvarnim uvjetima vožnje</i>		

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – redak 74.a (novi)

<i>Tekst koji je predložila Komisija</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
<i>Izmjena</i>			
Br.	Parametri koji se prate	Izvor Dodatak.1 Prilogu I. Uredbi [.../...]	Opis
74.a	<i>Rezultati ex post provjera</i>		

OBRAZLOŽENJE

Globalno zatopljenje stvaran je problem koji treba rješavati jasnim i hrabrim odlukama; Europska unija postavila je na sastanku Europskog vijeća u listopadu 2014. obvezujući i ambiciozan cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova u svim sektorima gospodarstva za barem 40 % do 2030.

Prometni bi sektor također trebao u znatnoj mjeri doprinijeti postizanju tog cilja, s obzirom na to da je 2014. 25 % emisija ugljikova dioksida iz prometnog sektora uzrokovano teškim vozilima, što je 5 % ukupnih emisija ugljikova dioksida u Europskoj uniji.

Emisije CO₂ i potrošnja goriva novih teških vozila koja se stavljaju na tržište EU-a do sada nisu bile certificirane niti ih se pratilo ili o njima izvješćivalo na objektivan i usporediv način, kako je to slučaj za automobile i kombi-vozila. Zbog te zakonodavne praznine još uvijek nemamo na raspolaganju pouzdane podatke o konfiguraciji voznog parka teških vozila u Europskoj uniji, o njegovu razvoju tijekom vremena i o njegovu potencijalnom učinku na emisije CO₂.

Taj nedostatak jasnoće predstavlja ograničenje u prvom redu za autoprijevoznike, većinom mala i srednja poduzeća, za koje gorivo predstavlja više od četvrtine tekućih troškova. To je istodobno problem za tijela lokalne uprave koja prilikom kupnje novih javnih vozila nisu u mogućnosti znati koji su najučinkovitiji modeli prisutni na tržištu.

Nedostatak transparentnosti povrh toga šteti natjecanju među proizvođačima, koji nemaju poticaj za inovacije, i otežava poduzimanje zajedničkih mjera, na nacionalnoj i europskoj razini, za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz teških vozila. U okviru strategije za teška vozila iz 2014.

Komisija je odlučila poduzeti konkretne mjere za rješavanje te neraspoloživosti podataka, postizanje potpune transparentnosti tržišta i dobivanje pouzdanih i provjerljivih podataka o emisijama CO₂ i o potrošnji teških vozila tako da bi se u konačnici mogle odrediti norme za emisije CO₂ iz tih vozila.

Prvo, Komisija je razvila alat za simulacije „VECTO” za izračun potrošnje gorive i emisija CO₂ novih teških vozila na usporediv i troškovno učinkovit način.

Drugo, Komisija je predložila novu uredbu o utvrđivanju emisija CO₂ i potrošnje goriva za nova teška vozila (takozvana uredba o certificiranju) u okviru postojećeg zakonodavstva o homologaciji, koja bi trebala stupiti na snagu u veljači 2018.

U skladu s uredbom o certificiranju za svako novo teško vozilo iz njezina područja primjene koje se stavlja na tržište EU-a trebat će upotrijebiti alat VECTO za simuliranje emisija CO₂ i potrošnje goriva.

Uredbom o certificiranju samo se djelomično rješavaju nedostaci koji postoje na razini transparentnosti jer su informacije o svojstvima pojedinog vozila dostupne samo individualnom kupcu dotičnog vozila i nacionalnim tijelima države u kojoj je vozilo

registrirano.

Treće, Komisija ovim prijedlogom uredbe predviđa da će pratiti emisije CO₂ i podatke o potrošnji novih teških vozila za koja postoji obveza prolaska kroz certifikacijski postupak, u cilju rješavanja problema neraspoloživosti podataka i postizanja potpune transparentnosti na tržištu. U toj trećoj fazi pratit će se podaci o certificiranju dobiveni od proizvođača. Ti će se podaci objaviti, osim podataka namijenjenih isključivo Komisiji. Države članice morat će pak dostaviti sve podatke o novim vozilima koja su prvi put registrirana u Uniji.

Zadnji će korak biti utvrđivanje ambicioznih normi za emisije CO₂ iz teških vozila, a izvjestitelj se nada da će Komisija predstaviti taj prijedlog tijekom prvog tromjesečja 2018. kako bi ga se moglo odobriti do kraja ovog parlamentarnog saziva.

Izvjestitelj se slaže s pristupom Komisije i koracima koji su dosad poduzeti kako bi se definirale norme emisija CO₂ za teška vozila, no smatra da je potrebno uvesti određene izmjene kako bi se dodatno ojačao aktualni prijedlog uredbe.

U prvom redu potrebno je bolje razjasniti odnos između prijedloga uredbe o praćenju i izvješćivanju i prijedloga uredbe o certificiranju, posebno u pogledu njihovih područja primjene.

Izmjenama koje je predložio vaš izvjestitelj pojašnjava se da su proizvođači obvezni dostaviti Komisiji samo one podatke koji se odnose na tipove vozila koji podliježu uredbi o certificiranju.

Države članice morat će pak dostaviti sve podatke o novim vozilima koja su prvi put registrirana u Uniji.

Budući da će se uredba o certificiranju razvijati u uzastopnim fazama, važno je da Komisija što prije sastavi raspored kojim će se jasno definirati kada će se i kako softver VECTO primjenjivati na razne vrste teških vozila koje još nisu uređene zakonodavstvom, među kojima su autobusi, neke vrste kamiona i prikolica, električna i hibridna teška vozila te teška vozila na alternativna goriva koja će biti dostupna na tržištu, i da se ispitivanje pomoću softvera VECTO za te različite vrste vozila ažurira.

Drugo ključno područje u kojem je vaš izvjestitelj odlučio intervenirati odnosi se na transparentnost sustava.

Cilj je izmjena koje je predložio vaš izvjestitelj uspostaviti potpunu transparentnost tržišta rješavanjem pitanja neraspoloživosti podataka, čime se subjektima u sektoru omogućava da donose informiranije odluke o kupnji, pružiti proizvođačima u više poticaja za inovacije, i omogućiti javnim tijelima pristup cjelokupnim podacima u svrhu donošenja i provedbe politika čiji je cilj promicanje upotrebe učinkovitijih teških vozila koja manje zagađuju, primjerice oporezivanjem i naplatom korištenja cesta.

Kako bi se postigao taj cilj vaš je izvjestitelj smatrao potrebnim u dio B Priloga I., u kojem su navedeni podaci koje proizvođači trebaju pratiti i o kojima trebaju izvješćivati Komisiju, uvrstiti rezultate ispitivanja sukladnosti proizvodnje.

Podaci navedeni u dijelu B Priloga I. bit će podijeljeni u dvije glavne kategorije: podaci o

kojima treba izvijestiti Komisiju i koje treba staviti na raspolaganje javnosti i podaci o kojima treba izvijestiti Komisiju, koja ih u skladu sa zahtjevima iz Uredbe 1367/2006 može dostaviti trećim stranama na njihov zahtjev.

Te će treće strane, kao što su sveučilišta, istraživački centri, nevladine organizacije, regije itd. na taj način moći provoditi neovisne provjere autentičnosti podataka koje dostave proizvođači, čime će se izbjeći novi skandali poput onog s emisijama automobila s dizelskim motorom (tzv. dieseldate) i uspostava novih kartela u budućnosti, poput onog koji je Komisija nedavno sankcionirala i u koji su bili uključeni glavni proizvođači kamiona.

Povrh toga, vaš izvjestitelj od Komisije traži da što prije razvije ispitivanje kojim će se provjeriti emisije CO₂ iz teških vozila na cesti i koje će se provoditi u stvarnim uvjetima kako bi se utvrdili eventualni raskoraci između simuliranih vrijednosti CO₂ i stvarnih vrijednosti CO₂ određenog vozila. To bi ispitivanje trebalo provoditi pod nadzorom neovisnih tijela, a njihove bi rezultate trebalo pratiti i o njima izvješćivati u skladu s ovom uredbom.

U pogledu izvješća koje bi Komisija svake godine trebala objavljivati vaš izvjestitelj smatra da je važno da se podaci u izvješću objedine ne samo po državi članici i proizvođaču, već i da se uzmu u obzir različiti portfelji proizvoda proizvođača i profili zadataka različitih vozila kako bi se izbjegla nepotpuno i iskrivljeno iščitavanje podataka i kako bi se bolje odrazila stvarnost.

Izvjestitelj nadalje smatra da je, u pogledu provjere kvalitete podataka o kojima države članice i proizvođači moraju izvješćivati Komisiju u skladu s ovom uredbom, potrebno predvidjeti administrativne sankcije u slučajevima kada se otkriju nepravilnosti ili neusklađenosti, primjerice ako su podaci o kojima se izvijesti različiti od certificiranih ili ako su nepotpuni.

Kao zaključak vaš izvjestitelj smatra da bi, kako bi se osiguralo da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje, te mjere trebalo donositi delegiranim aktima.

8.12.2017

MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM

upućeno Odboru za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Nicola Caputo

KRATKO OBRAZLOŽENJE

EU si je postavio ambiciozne ciljeve u pogledu smanjenja emisije stakleničkih plinova do 2030., a prometni sektor mora pridonijeti postizanju tih ciljeva. Sektor teških vozila znatan je izvor emisija, točnije, predstavlja 5 % ukupnih emisija EU-a, oko 20 % svih emisija iz prometnog sektora i gotovo 25 % emisija iz cestovnog prijevoza. Ako ne bude dodatnog djelovanja, udio emisija iz sektora teških vozila u emisijama iz cestovnog prijevoza 2050. iznosit će oko 30 %.

Istovremeno, emisije CO₂ i potrošnja goriva iz novih teških vozila do sada se nisu pratili na objektivan i usporediv način, pa stoga ne postoje pouzdani podaci o njihovoj količini na razini voznog parka i vozila. Informacije koje su trenutno dostupne kupcima novih teških vozila u vezi s njihovom potrošnjom goriva temelje se na različitim metodologijama u pogledu ispitivanja i simulacija, ovisno o pojedinim proizvođačima teških vozila, te stoga nisu izravno usporedive. Neraspoloživost tih podataka dovela je do: 1) manjeg konkurentskog pritiska na proizvođače teških vozila u pogledu poticanja inovacija i uvođenja energetski učinkovitih tehnologija; 2) toga da prijevoznički operateri, a to su uglavnom mala i srednja poduzeća, nisu u mogućnosti odabrati vozila s učinkovitom potrošnjom goriva i uštedjeti na gorivu i 3) otežavanja aktivnosti kojima se nastoje smanjiti emisije CO₂ iz teških vozila, na nacionalnoj razini i na razini EU-a.

Kako bi se riješio problem neraspoloživosti podataka, Komisija je u strategiji za teška vozila iz 2014. predložila sljedeći pristup u tri koraka: prva je mjera razviti IT alat za simulacije, takozvani VECTO (Alat za izračun potrošnje energije vozila), kako bi se izračunale emisije CO₂ i potrošnja goriva teških vozila na usporediv način među različitim teškim vozilima svih proizvođača. Drugi je korak razvoj metodologije certifikacije za emisije CO₂ i potrošnju goriva novih teških vozila prije njihova plasiranja na tržište EU-a, u okviru zakonodavstva o homologaciji.

Zadnjim korakom, odnosno ovim Prijedlogom, te bi se informacije stavile na raspolaganje svim dionicima, kako bi se svi relevantni podaci koje proizvođači izračunaju u skladu s metodologijom certifikacije mogli pratiti, prijaviti i objaviti na razini EU-a te staviti na raspolaganje javnim tijelima, prijevoznim operaterima i proizvođačima vozila.

Ovim Prijedlogom uredbe utvrđuju se točni zahtjevi za praćenje emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila u EU-u i za izvješćivanje o ta dva parametra. Od 2020. nadležna tijela država članica i proizvođači teških vozila morat će podnijeti popis parametara (kao što su potrošnja goriva za različite vozne cikluse i različiti mjerni podaci, emisije CO₂, specifikacije vozila i korištene tehnologije) svih novih vozila koja se stavljaju na tržište. Europska agencija za okoliš upravljat će središnjom bazom podataka, na europskoj razini, u kojoj će se čuvati podneseni podaci koji će biti javno dostupni (osim u slučaju određenih osjetljivih podataka). Proizvođači i nadležna tijela bit će odgovorni za točnost i kvalitetu podataka koje dostavljaju. Međutim, Komisija može provesti vlastitu provjeru kvalitete dostavljenih podataka i po potrebi poduzeti mjere potrebne da bi se ispravili podaci objavljeni u središnjem registru. Komisija će izraditi godišnje izvješće u kojem će objaviti svoju analizu podataka koje su dostavile države članice i proizvođači. Analiza će uključivati podatke o prosječnoj potrošnji goriva i emisijama CO₂ voznog parka teških vozila Unije u cjelini, kao i voznog parka teških vozila svakog proizvođača. Komisija bi također trebala uzeti u obzir podatke o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjivanje emisija CO₂.

Izvjestitelj pozdravlja taj prijedlog u vezi s praćenjem i širenjem podataka o emisijama CO₂ i potrošnji goriva novoregistriranih teških vozila u EU-u na temelju zajednički dogovorene metodologije. Iako je učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila unaprijeđena tijekom posljednjih desetljeća, prijevoznika poduzeća u EU-u, a to su većinom srednja i mala poduzeća koja imaju tek nekoliko vozila, još nemaju pristup standardiziranim podacima koji bi im pomogli u procjeni tehnologija za uštedu goriva i usporedbi kamiona kako bi donosili odluke o kupnji na temelju najkvalitetnijih informacija, u skladu s potrebama, i smanjili troškove za gorivo koji čine otprilike četvrtinu njihovih operativnih troškova.

Ovim se Prijedlogom provodi i Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije iz 2016., čiji ciljevi uključuju smanjivanje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prijevozu u 2050. za najmanje 60% i drastično smanjivanje emisija onečišćujućih tvari u zraku. U tu svrhu, ne smije se zanemariti nijedna razumna mjera za smanjenje emisija iz teških vozila. U posljednjih 20 godina uvedene su obvezujuće granične vrijednosti emisija CO₂ za osobne automobile i kombije u EU-u. Međutim, teška vozila dosad nisu bila podvrgnuta sličnim ograničenjima emisija CO₂. Komisija namjerava iznijeti prijedloge kojima bi se mogle obuhvatiti i norme u pogledu emisija za teška vozila. No to se može provesti samo na temelju emisija CO₂ koje se propisno prate i o kojima se propisno izvješćuje na osnovi zajednički dogovorene metodologije.

Izvjestitelj smatra da je važno zajamčiti da se službeni podaci u okviru alata VECTO o potrošnji goriva i emisija CO₂ stave na raspolaganje javnosti. Osim toga, nakon osvrta na iskustvo sa sustavom VECTO, Komisija bi trebala iznijeti prijedloge za provedbu ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje za teška vozila.

AMANDMANI

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

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3.a) Kako bi se osiguralo ostvarivanje ovog cilja, države članice trebale bi prikupiti najbolje prakse o stručnom osposobljavanju u pogledu učinkovite potrošnje energije tijekom vožnje i promicati upotrebu tog osposobljavanja. Također bi trebalo poticati upotrebu novih tehnologija radi povećanja učinkovitosti i smanjenja upotrebe goriva i emisija CO₂ te upotrebu aerodinamičnijeg dizajna i optimizaciju planiranja opterećenja. U cilju smanjenja potrošnje goriva, države članice trebale bi uzeti u obzir upotrebu sredstava za modernizaciju i obnovu voznog parka teških vozila i održavanje i obnavljanje cesta te razmotriti promicanje upotrebe guma niske otpornosti na kotrljanje i laganijih prikolica te upotrebu alternativnih goriva kao što je vodik ili goriva dobivenih recikliranjem i obradom plastike.

Amandman 2

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3.b) Kako bi se ispunili ciljevi Pariškog sporazuma, potrebno je ostvariti gotovo nulte stope emisija stakleničkih plinova iz prijevoza do 2050.

Amandman 3

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3.c) Kako bi se ostvarilo smanjenje od 60 % emisija u prometu do 2050., u usporedbi s razinama iz 1990., Komisija treba revidirati i ažurirati VECTO (Alat za izračun potrošnje energije vozila) kako bi i dalje bila osigurana učinkovitost i usporedivost rezultata pri izračunu potrošnje goriva i emisija CO₂ teških vozila.

Objasnenje

Metodologija VECTO ne obuhvaća, na primjer, aerodinamiku prikolice, koja ima znatan potencijal za smanjenje emisija. Sadašnja inačica VECTO-a ne uzima u obzir poboljšanja na prikolici jer je prema definiciji sadržanoj u metodologiji VECTO prikolica samo „standardna” zadana prikolica; ista je situacija i sa smanjenjem potrošnje goriva zahvaljujući hibridnim pogonskim sustavima – sadašnjim alatom VECTO ne može se uzeti u obzir ta kategorija tehnološkog poboljšanja.

Amandman 4

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4) Emisije stakleničkih plinova iz kamiona i autobusa, tj. teških vozila, trenutačno predstavljaju oko četvrtine emisija cestovnog prometa u Uniji, a očekuje se da će se i dalje povećavati do 2030. Kako bi se doprinijelo potrebnom smanjivanju emisija u sektoru prometa, potrebno je uvesti **djelotvorne mjere** za ograničavanje emisija iz teških vozila.

(4) Emisije stakleničkih plinova iz kamiona i autobusa, tj. teških vozila, trenutačno predstavljaju oko četvrtine emisija cestovnog prometa **i petinu svih emisija iz prometnog sektora** u Uniji, a očekuje se da će se i dalje **naglo** povećavati do 2030. Kako bi se doprinijelo potrebnom smanjivanju emisija u sektoru prometa, potrebno je uvesti **nekoliko djelotvornih i pravodobnih mjera** za ograničavanje emisija iz teških vozila **u proizvodnji i u upotrebi**.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4.a) Kako bi se izradio sveobuhvatan pristup smanjenju emisija u prometnom sektoru, potreban je doprinos nekoliko mjera koje uključuju učinkovitost prijevoza, alternativna goriva, cestovnu infrastrukturu, tehnologiju vozila i intermodalnost. U slučaju teških vozila, smanjenje emisija može se postići i razvojem rješenja i uspostavom poticaja za optimizaciju opterećenja, vožnju u konvoju, osposobljavanje vozača, obnovu voznog parka, smanjenje zastoja i ulaganje u održavanje infrastrukture.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5) Komisija je u svojoj Komunikaciji o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO₂ teških vozila¹³ navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva.

(5) Komisija je u svojoj Komunikaciji o strategiji za smanjivanje potrošnje goriva i emisija CO₂ teških vozila¹³ navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva. ***Komisija je u svojem paketu za mobilnost iz 2017. „Europa u pokretu” predvidjela prijedlog standarda za teška vozila za prvu polovicu 2018. Pravovremeno objavljivanje tog prijedloga ključno je za brzo usvajanje tih novih standarda.***

¹³ COM(2014) 285 final.

¹³ COM(2014) 285 final.

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.a) Iako je učinkovitost potrošnje goriva kod teških vozila unaprijeđena tijekom posljednjih desetljeća, prijevoznička poduzeća, a to su većinom srednja i mala poduzeća koja imaju tek nekoliko vozila, još nemaju pristup standardiziranim podacima koji bi im pomogli u procjeni tehnologija za uštedu goriva i usporedbi vozila kako bi donosili odluke o kupnji na temelju najkvalitetnijih informacija i smanjili troškove za gorivo koji čine otprilike četvrtinu njihovih operativnih troškova.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7) Podaci o svojstvima vozila kad je riječ o emisijama CO₂ i potrošnji goriva trebali bi biti javno dostupni kako bi se svim korisnicima vozila omogućilo donošenje odluka koje se temelje na kvalitetnim informacijama. Svi proizvođači vozila moći će usporediti karakteristike svojih vozila s onima drugih proizvođača. Time će se poticati inovacije i posljedično povećati konkurentnost. Te će informacije biti solidan temelj tvorcima politika na razini Unije i država članica kako bi mogli razvijati politike za promicanje veće upotrebe energetske učinkovitih vozila. Stoga je uputno da se prate vrijednosti emisije CO₂ i potrošnje goriva svih novih teških vozila utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) [.../...] ¹⁵ **[Opoce to include correct reference]** te da se o njima izvješćuje Komisija i da se ti podaci stavljaju na raspolaganje javnosti.

(7) Podaci o svojstvima vozila kad je riječ o emisijama CO₂ i potrošnji goriva trebali bi biti javno dostupni kako bi se svim korisnicima vozila omogućilo donošenje odluka koje se temelje na kvalitetnim informacijama **i omogućilo trećim stranama da prate stvarne napore koji se poduzimaju u pogledu ograničavanja emisija CO₂.** Svi proizvođači vozila moći će usporediti karakteristike svojih vozila s onima drugih proizvođača. Time će se poticati inovacije i posljedično povećati konkurentnost. Te će informacije biti solidan temelj tvorcima politika na razini Unije i država članica kako bi mogli razvijati politike za promicanje veće upotrebe energetske učinkovitih vozila. **Njima će se također povećati pouzdanost alata VECTO, povećati transparentnost te potaknuti inovacije i konkurentnost.** Stoga je, **kako**

bi se olakšala usporedivost podataka i zajamčila njihova kvaliteta i transparentnost, uputno da se prate vrijednosti emisije CO₂ i potrošnje goriva svih novih teških vozila utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) [.../...]¹⁵ [***Ured za publikacije Europske unije unosi točno upućivanje]*** te da se o njima izvješćuje Komisija i da se ti podaci ***odmah*** stavljaju na raspolaganje javnosti, ***na temelju usklađene metodologije i na jedinstven način.***

¹⁵ Uredba Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L...,...,...).

¹⁵ Uredba Komisije (EU) [.../...] o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu određivanja emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L...,...,...).

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Kako bi se dobilo potpune podatke o karakteristikama svih teških vozila u Uniji, trendovima i potencijalnom utjecaju na emisije CO₂, uputno je pratiti podatke o registraciji svih novih teških vozila i svih novih prikolica, uključujući podatke o ***pogonskim motorima i relevantnoj nadogradnji*** te izvješćivati o njima.

Izmjena

(8) Kako bi se dobilo potpune podatke o karakteristikama svih teških vozila u Uniji, trendovima i potencijalnom utjecaju na emisije CO₂, uputno je pratiti podatke o registraciji svih novih teških vozila i svih novih prikolica, uključujući podatke o ***učinkovitosti pogonskih sklopova i motora te najrelevantnijoj nadogradnji i sastavnim dijelovima*** te izvješćivati o njima. ***Važna je bliska suradnja nadležnih tijela država članica i proizvođača vozila pri praćenju podataka i izvješćivanju o njima.***

Amandman 10

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

PE612.142v02-00

38/51

RR\1144590HR.doc

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Podaci o emisijama CO₂ i potrošnji goriva bit će dostupni za dio novih teških vozila koja su registrirana [2019.]. Od tog datuma nadalje nadležna tijela država članica bi bila obvezna dostavljati podatke o novim registracijama, a proizvođači bi bili obvezni dostavljati tehničke podatke koji se odnose na **ta vozila**.

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Tehnički podaci koji su **neophodni** za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva vozila trebali bi biti javno dostupni kako bi se povećala transparentnost kad je riječ o specifikacijama vozila i povezanim karakteristikama te kako bi se poticalo tržišno natjecanje među proizvođačima. Samo se podaci koji su osjetljivi zbog razloga zaštite osobnih podataka i poštenog tržišnog natjecanja ne bi trebali objavljivati. **Međutim, jasno** je da je u interesu javnosti da tehnički podaci koji su **ključni** za utvrđivanje karakteristika vozila budu dostupni. **Na takve se podatke stoga izuzeće od obveze javnog pristupa ne bi trebalo odnositi.**

Izmjena

(9) Podaci o emisijama CO₂ i potrošnji goriva bit će dostupni za dio novih teških vozila koja su registrirana [2019.]. Od tog datuma nadalje nadležna tijela država članica bi bila obvezna dostavljati podatke o novim registracijama, a proizvođači bi bili obvezni dostavljati tehničke podatke koji se odnose na **vozila za koja su traženi podaci dostupni**.

Izmjena

(10) Tehnički podaci koji su **važni** za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva vozila trebali bi biti javno dostupni kako bi se povećala transparentnost kad je riječ o specifikacijama vozila i povezanim karakteristikama te kako bi se poticalo tržišno natjecanje među proizvođačima. Samo se podaci koji su osjetljivi zbog razloga zaštite osobnih podataka i poštenog tržišnog natjecanja ne bi trebali objavljivati. **S obzirom na to da je jasno** da je u interesu javnosti da tehnički podaci koji su **važni** za utvrđivanje **i ocjenjivanje** karakteristika vozila budu dostupni, **svi podaci o kojima se izvješćuje trebali bi biti javno dostupni, uz iznimku osobnih ili poslovno osjetljivih podataka.**

Komisija bi trebala procijeniti je li prikladno učiniti te podatke dostupnima priznatim trećim stranama na njihov zahtjev i na anonimiziran način te odrediti uvjete pod kojima bi se to trebalo odvijati, a da se pritom ne narušava tržišno natjecanje i, po potrebi, podnijeti zakonodavni prijedlog o izmjeni ove Uredbe u tom pogledu.

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) **Važno** je osigurati da podaci koje se prati i o kojima se izvješćuje budu potpuni i pouzdani. Komisija bi stoga trebala moći provjeriti i po potrebi ispraviti konačne podatke. Stoga bi u zahtjevima za praćenje trebalo propisati parametre pomoću kojih se podaci mogu na odgovarajući način pratiti i provjeravati.

Izmjena

(11) **S obzirom na to da će nadležna tijela država članica zajedno s proizvođačima vozila biti nadležna za točnost i kvalitetu podnesenih podataka (popis parametara: potrošnja goriva tijekom različitih ciklusa vožnje, emisije CO₂, specifikacije vozila i primijenjene tehnologije), važno** je osigurati da podaci koje se prati i o kojima se izvješćuje budu potpuni i pouzdani. Komisija bi stoga trebala moći provjeriti i po potrebi ispraviti konačne podatke. Stoga bi u zahtjevima za praćenje trebalo propisati parametre pomoću kojih se podaci mogu na odgovarajući način pratiti i provjeravati, **pritom vodeći računa o zakonodavstvu u području privatnosti.**

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(11.a) Komisija bi nakon osvrta na iskustvo s Alatom za izračun potrošnje energije vozila (VECTO) trebala iznijeti zakonodavne prijedloge za provedbu ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje za teška vozila.

Amandman 14

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13) **Kako bi se osiguralo jedinstvene**

Briše se.

uvjete za provedbu odredbi ove Uredbe u pogledu provjeravanja i ispravljanja podataka koji se prate, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.

Objašnjenje

Vrlo je važno osigurati da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje. Te bi se mjere stoga trebale donijeti putem delegiranih akata.

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupke njihovog praćenja i izvješćivanja o njima ostanu relevantni za procjenjivanje doprinosa teških vozila emisijama CO₂ te kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjivanje *emisije* CO₂, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pitanjima izmjena zahtjeva koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja iznesen u prilogima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće moraju primati sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci moraju sustavno imati pristup sastancima stručnih

Izmjena

(14) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupke njihovog praćenja i izvješćivanja o njima ostanu relevantni za procjenjivanje doprinosa teških vozila emisijama CO₂, kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjivanje *emisija* CO₂ ***i kako bi se zajamčili primjerena provjera i ispravljanje podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje***, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pitanjima izmjena zahtjeva koji se odnose na podatke i postupak praćenja i izvješćivanja iznesen u prilogima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće moraju primati sve

skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci moraju sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

Obrazloženje

Vrlo je važno osigurati da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje. Te bi se mjere stoga trebale donijeti putem delegiranih akata.

Amandman 16

Prijedlog uredbe

Članak 6. – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Centralni registar za podatke o teškim vozilima

Izmjena

Središnja baza podataka za podatke o teškim vozilima

Amandman 17

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Komisija vodi **centralni registar** za podatke o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 4. i 5. **Taj je registar** javno **dostupan** uz iznimku zapisa 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 navedenih u dijelu B Priloga I.

Izmjena

1. Komisija vodi **središnju bazu podataka** za podatke o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 4. i 5. **Ta je baza podataka** javno **dostupna, može joj se pristupiti besplatno i u digitalno pretraživom formatu**, uz iznimku zapisa 1, 4, 5, 23, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 navedenih u dijelu B Priloga I. **Prije objave podataka Komisija o tome obavješćuje države članice i predmetne proizvođače. Komisija procjenjuje je li prikladno podatke iz prvog podstavka učiniti dostupnima priznatim trećim stranama na njihov zahtjev i na anonimiziran način te utvrđuje uvjete pod kojima bi se to trebalo odvijati, a da se pritom ne narušava tržišno natjecanje i, po potrebi, podnijeti zakonodavni prijedlog o izmjeni ove Uredbe u tom pogledu.**

Amandman 18

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Komisija *može* sama *provjeriti* kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 4. i 5.

Izmjena

2. Komisija sama *redovito provjerava* kvalitetu dostavljenih podataka *na reprezentativnom uzorku* u skladu s člancima 4. i 5. *Ona može provjeriti kvalitetu metoda primijenjenih za dobivanje podataka, u potpunosti koristeći sve dostupne i primjerene tehnologije za ispitivanje i mjerenje.*

Amandman 19

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili utvrdi, na temelju vlastite provjere, nepodudarnosti u skupu podataka, ona, prema potrebi, poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka koji su objavljeni u *centralnom registru* iz članka 6.

Izmjena

3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili utvrdi, na temelju vlastite provjere, nepodudarnosti u skupu podataka, ona, prema potrebi, poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka koji su objavljeni u *središnjoj bazi podataka* iz članka 6. *Države članice i proizvođači imaju mogućnost ispraviti pogreške u roku od tri mjeseca od trenutka obavijesti.*

Ako Komisija utvrdi da je proizvođač namjerno krivotvorio podatke, bez odgode traži od nadležnih tijela da te podatke isprave i poduzima odgovarajuće mjere u skladu s Direktivom 2007/46/EZ.

Amandman 20

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3.a (novi)

3.a U slučaju prijave nepravilnosti ili pogrešaka u informacijama i podacima dostavljenima Komisiji, predmetni zviždači dobivaju poseban status i zaštitu u okviru općeg pravnog okvira za zaštitu zviždača, s obzirom na rizik s kojim se suočavaju pri prijavi prijestupa i u općem interesu takvih prijava. Ako su takve nepravilnosti prijavljene nadležnim tijelima država članica i/ili proizvođačima vozila, a Komisija o tome nije na odgovarajući način obaviještena, ona može poduzeti kaznene mjere usvajanjem delegiranih akata.

Amandman 21

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. U toj analizi mora navesti barem prosječnu potrošnju goriva i emisije CO₂ ukupnog voznog parka teških vozila u Uniji i voznog parka teških vozila svakog proizvođača. Komisija također mora, ako su dostupni, uzeti u obzir podatke o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjivanje emisija CO₂.

2. U toj analizi mora navesti barem prosječnu potrošnju goriva i emisije CO₂ ukupnog voznog parka teških vozila u Uniji i voznog parka teških vozila svakog proizvođača **za različite cikluse uporabe motora na temelju sustava klasifikacije u sklopu alata VECTO**. Komisija također mora, ako su dostupni, uzeti u obzir podatke o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjivanje emisija CO₂, **uključujući alternativne motore i/ili alternativna goriva. Usporedba proizvođača provodi se prema skupini prijevoznih funkcija kako bi se osiguralo da usporedbe budu valjane.**

Obrazloženje

Proizvođači vozila često nude svoju opremu za obavljanje potpuno različitih prijevoznih funkcija. Stoga se učinkovitost proizvođača ne može mjeriti običnom usporedbom koja se temelji na učinkovitosti jer je potrebno uspoređivati, primjerice, putovanja magistralnim cestama ili kratka gradska putovanja.

Amandman 22

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a *Komisija bez odgode revidira postupak ispitivanja u sklopu alata VECTO kako bi se najkasnije do 2020. na tehnološki neutralan način obuhvatile sve kategorije teških teretnih vozila, prikolice i sva vozila na alternativni pogon, kao što su hibridni pogonski sklopovi i pogonski sklopovi nulte emisije, te izvješćuje o svim relevantnim podacima.*

Amandman 23

Prijedlog uredbe

Članak 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 9.

Briše se.

Dodjela provedbenih ovlasti

Komisija može provedbenim aktima odrediti mjere za provjeru i ispravljanje podataka iz stavaka 2. i 3. članka 7. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 11.

Obrazloženje

Vrlo je važno osigurati da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje. Te bi se mjere stoga trebale donijeti putem delegiranih akata.

Amandman 24

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12. radi dopune ove Uredbe kako bi se utvrdile provjere i ispravljanja iz članka 7. stavaka 2. i 3.

Objasnenje

Vrlo je važno osigurati da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje. Te bi se mjere stoga trebale donijeti putem delegiranih akata.

Amandman 25

Prijedlog uredbe

Članak 11.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 11.

Briše se.

Postupak odbora

Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan na temelju članka 9. Odluke br. 280/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća. Navedeni Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Objasnenje

Vrlo je važno osigurati da Komisija ima primjerena sredstva, postupke i mjere za provođenje svoje zadaće, odnosno za provjeru kvalitete podataka koji se prate i o kojima se izvješćuje te za njihovo ispravljanje. Te bi se mjere stoga trebale donijeti putem delegiranih akata.

Amandman 26

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – tablica – redak 26.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

26.a učinkovitost prijenosa

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Prilog I. – dio B – tablica – redak 34.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

34.a učinkovitost osovine

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Praćenje emisija CO2 i potrošnje goriva novih teških vozila i izvješćivanje o ta dva parametra
Referentni dokumenti	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 15.6.2017
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 15.6.2017
Izjavitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Nicola Caputo 30.6.2017
Razmatranje u odboru	11.10.2017
Datum usvajanja	4.12.2017
Rezultat konačnog glasanja	+: 28 -: 4 0: 0
Zastupnici nazočni na konačnom glasanju	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Marian-Jean Marinescu, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju prema čl. 200. st. 2.	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Zīle
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Nicola Caputo, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Janusz Zemke

4	-
EFDD	Mike Hookem
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	0

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani

POSTUPAK U NADLEŽNOM ODBORU

Naslov	Praćenje emisija CO ₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i izvješćivanje o ta dva parametra		
Referentni dokumenti	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
Datum podnošenja EP-u	31.5.2017		
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 15.6.2017		
Odbori čije se mišljenje traži Datum objave na plenarnoj sjednici	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
Odbori koji nisu dali mišljenje Datum odluke	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
Izjavitelji Datum imenovanja	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
Razmatranje u odboru	6.11.2017		
Datum usvajanja	24.1.2018		
Rezultat konačnog glasovanja	+: –: 0:	36 24 3	
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Seb Dance, Mark Demesmaecker, Stefan Eck, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Joëlle Mélin, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Nikos Androulakis, Eleonora Evi, Elena Gentile, Rebecca Harms, Martin Häusling, Norbert Lins, Nuno Melo, Ulrike Müller, Marijana Petir, Christel Schaldemose, Bart Staes, Keith Taylor, Carlos Zorrinho		
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
Datum podnošenja	30.1.2018		

KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU

36	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Julie Girling, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck, Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
S&D	Nikos Androulakis, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Rebecca Harms, Martin Häusling, Bart Staes, Keith Taylor

24	-
ECR	Bolesław G. Piecha
EFDD:	Julia Reid
ENF :	France Jamet, Joëlle Mélin
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Nuno Melo, Miroslav Mikolášik, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EPP	José Inácio Faria

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani