



---

*Dokument na schôdzu*

---

**A8-0010/2018**

30.1.2018

**\*\*\*I**  
**SPRÁVA**

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o monitorovaní  
a nahlasovaní emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových  
vozidiel  
(COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajca: Damiano Zoffoli

### ***Označenie postupov***

- \* Konzultácia
- \*\*\* Súhlas
- \*\*\*I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- \*\*\*II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- \*\*\*III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

### ***Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch**

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

#### **Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu**

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

## OBSAH

	<b>strana</b>
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU .....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA .....	30
STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH .....	33
POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU .....	51
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE .....	52



## NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

**o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))**

**(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)**

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0279),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0168/2017),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. októbra 2017<sup>1</sup>,
  - po porade s Výborom regiónov,
  - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanovisko Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A8-0010/2018),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne zmení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
  3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

Pozmeňujúci návrh 1

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 3 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***(3a) Na zabezpečenie dosiahnutia tohto cieľa by členské štáty mali zostaviť najlepšie postupy týkajúce sa odbornej prípravy v oblasti energeticky úsporného riadenia vozidiel a podporovať používanie tejto odbornej prípravy. Takisto by sa malo podporovať využívanie nových***

<sup>1</sup> Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

*technológií, ktoré zlepšujú účinnosť a znižujú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>, a to spolu s využívaním aerodynamickejších konštrukcií a optimalizáciou plánov zaťaženia. Na to, aby sa znížila spotreba paliva, by členské štáty mali zvážiť využitie finančných prostriedkov na modernizáciu vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel a na údržbu a zlepšenie diaľnic, ako aj podporu používania pneumatík s nízkym valivým odporom a ľahších prípojných vozidiel a využívanie alternatívnych palív, ako je vodík alebo palivo získané z recyklácie a spracovania plastov.*

## Pozmeňujúci návrh 2

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 3 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(3b) Na to, aby bolo možné naplniť Parížsku dohodu, emisie skleníkových plynov z dopravy budú musieť byť do roku 2050 takmer nulové;*

## Pozmeňujúci návrh 3

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 4

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(4) Emisie skleníkových plynov z nákladných automobilov, autobusov a autokarov, t. j. z ťažkých úžitkových vozidiel, predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy v Únii a do roku 2030 sa **očakáva ich ďalší nárast**. S cieľom prispieť k potrebným zníženiam emisií v sektore dopravy treba zaviesť účinné opatrenia na obmedzenie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel.

(4) Emisie skleníkových plynov z nákladných automobilov, autobusov a autokarov, t. j. z ťažkých úžitkových vozidiel, predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy v Únii, a **ak sa neprijmú žiadne dodatočné opatrenia, očakáva sa, že do roku 2030 budú predstavovať 30 % celkových emisií CO<sub>2</sub> z cestnej dopravy. Emisie ťažkých úžitkových vozidiel sa zvýšia o 10 % v období rokov 2010 – 2030, a o 17 % v období od roku 2010 do roku 2050.** S cieľom prispieť k potrebným zníženiam emisií v sektore dopravy treba zaviesť

účinné opatrenia na obmedzenie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel, **a zároveň stimulovať konkurencieschopnosť odvetvia a poskytnúť dopravcom užitočné informácie na uľahčenie rozhodovania. Okrem toho možno dosiahnuť zníženia emisií aj rozvíjaním riešení a vytváraním podnetov, pokiaľ ide o optimalizáciu zaťaženia, tzv. platooning (jazdu v konvojoch), odbornú prípravu vodičov, obnovenie vozidlového parku, zníženie preťaženia a investície do údržby infraštruktúry.**

#### Pozmeňujúci návrh 4

##### Návrh nariadenia Odôvodnenie 5

*Text predložený Komisiou*

(5) Komisia vo svojom oznámení z roku 2014 o stratégii znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel<sup>13</sup> uznala, že predpokladom zavedenia takýchto opatrení je regulovaný postup stanovovania emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva.

---

<sup>13</sup> COM(2014) 285 final.

#### Pozmeňujúci návrh 5

##### Návrh nariadenia Odôvodnenie 6 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(5) Komisia vo svojom oznámení z roku 2014 o stratégii znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel<sup>13</sup> uznala, že predpokladom zavedenia takýchto opatrení je regulovaný postup stanovovania emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva. **Komisia vo svojom balíku opatrení pre mobilitu z roku 2017 s názvom Európa v pohybe predpokladala predložiť v prvej polovici roka 2018 návrh noriem pre ťažké úžitkové vozidlá. Včasné uverejnenie tohto návrhu je kľúčové na to, aby bolo možné rýchle prijatie týchto nových noriem.**

---

<sup>13</sup> COM(2014) 285 final.

*Pozmeňujúci návrh*

*(6a) Dopravné spoločnosti tvoria vo veľkej miere malé a stredné podniky. Okrem toho stále nemajú prístup k štandardizovaným informáciám na hodnotenie technológií palivovej úspornosti alebo na porovnávanie vozidiel, aby mohli prijímať informované rozhodnutia o nákupe a znížiť svoje náklady na palivo, ktoré predstavujú viac ako štvrtinu ich prevádzkových nákladov.*

## Pozmeňujúci návrh 6

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 7

*Text predložený Komisiou*

(7) Informácie o výkone vozidla, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva, by mali byť verejne dostupné, aby sa všetkým prevádzkovateľom vozidiel umožnilo prijímať kvalifikované rozhodnutia pri nákupe. Všetci výrobcovia vozidiel budú môcť porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek. Tým sa lepšie stimulujú inovácie a na základe toho sa zvýši konkurencieschopnosť. Dané informácie budú pre tvorcov politík na úrovni Únie a jednotlivých členských štátov takisto predstavovať spoľahlivý základ na tvorbu politík zameraných na podporu využívania energeticky účinnejších vozidiel. Preto je vhodné, aby sa hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva stanovené pre každé ťažké úžitkové vozidlo podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. [.../...] <sup>15</sup> **[Opoce to include correct reference]** monitorovali, vykazovali Komisii a sprístupňovali verejnosti.

---

<sup>15</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. [.../...], ktorým sa vykonáva nariadenie

*Pozmeňujúci návrh*

(7) Informácie o výkone vozidla, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva, by mali byť verejne dostupné, aby sa všetkým prevádzkovateľom vozidiel umožnilo prijímať kvalifikované rozhodnutia pri nákupe **a zároveň zabezpečiť najvyššiu úroveň transparentnosti**. Všetci výrobcovia vozidiel budú môcť porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek. Tým sa lepšie stimulujú inovácie, **podnieti rozvoj energeticky účinnejších vozidiel** a na základe toho sa zvýši konkurencieschopnosť. Dané informácie budú pre tvorcov politík na úrovni Únie a jednotlivých členských štátov takisto predstavovať spoľahlivý základ na tvorbu politík zameraných na podporu využívania energeticky účinnejších vozidiel. Preto je vhodné, aby sa hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva stanovené pre každé ťažké úžitkové vozidlo podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. [.../...] <sup>15</sup> **[Úrad pre publikácie – uveďte správny odkaz]** monitorovali, vykazovali Komisii a sprístupňovali verejnosti.

---

<sup>15</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. [.../...], ktorým sa vykonáva nariadenie



Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L...,...,...).

Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L...,...,...).

## **Pozmeňujúci návrh 7**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 8**

*Text predložený Komisiou*

(8) S cieľom získať úplné informácie o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, jeho vývoji v priebehu času a o možnom vplyve na emisie CO<sub>2</sub> je vhodné monitorovať a nahlasovať údaje o evidencii všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel a všetkých nových prípojných vozidiel vrátane údajov o hnacích sústavách, ako aj príslušnej karosérii.

*Pozmeňujúci návrh*

(8) S cieľom získať úplné informácie o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, jeho vývoji v priebehu času a o možnom vplyve na emisie CO<sub>2</sub> je vhodné monitorovať a nahlasovať údaje o evidencii všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel a všetkých nových prípojných vozidiel vrátane údajov o hnacích sústavách, ako aj príslušnej karosérii. ***Konkrétne zodpovednosti v oblasti monitorovania a poskytovania údajov sú opísané v príslušných článkoch 4 a 5.***

## **Pozmeňujúci návrh 8**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 8 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***(8a) Je nevyhnutné, aby bol systém monitorovania a poskytovania údajov pre všetky spoločnosti pôsobiace v odvetví dopravy ľahko použiteľný bez ohľadu na ich veľkosť a zdroje.***

## **Pozmeňujúci návrh 9**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 9**

*Text predložený Komisiou*

(9) Údaje o emisiách CO<sub>2</sub> a spotrebe paliva budú k dispozícii za určité nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v roku [2019]. Od tohto dátumu by sa malo od príslušných orgánov členských štátov vyžadovať poskytovanie údajov o nových zaevidovaných vozidlách a od výrobcov poskytovanie technických údajov týkajúcich sa týchto vozidiel.

*Pozmeňujúci návrh*

(9) Údaje o emisiách CO<sub>2</sub> a spotrebe paliva budú k dispozícii za určité nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v roku [2019]. Od tohto dátumu by sa malo od príslušných orgánov členských štátov vyžadovať poskytovanie údajov o nových zaevidovaných vozidlách a od výrobcov poskytovanie technických údajov týkajúcich sa týchto vozidiel, **ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie (EÚ) [.../...] <sup>1a+</sup>.**

---

***1a Nariadenie Komisie (EÚ) č. [.../...], ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L.....).***

+ Ú. v.: vložte správny odkaz.

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 9 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***(9a) S cieľom zabezpečiť, aby sa hospodárske subjekty mohli lepšie pripraviť na zmeny právnych predpisov, by Komisia mala najneskôr do 30. júna 2018 uverejniť harmonogram plánovaného uplatňovania softvéru pre nástroj na výpočet energetickej spotreby vozidiel (VECTO) vyvinutého podľa nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400 na hlavné technológie a inovácie, ktoré znižujú emisie z cestnej nákladnej dopravy. Komisia by mala tiež bezodkladne aktualizovať postup testov VECTO stanovený v súlade s nariadením***

*(ES) 595/2009 tak, aby zahrňali všetky kategórie ťažkých úžitkových vozidiel vrátane všetkých alternatívnych hnacích sústav, prípojných vozidiel a akýchkoľvek nových typov alternatívnych palív, ktoré budú dostupné na trhu, s cieľom pokryť celú škálu ťažkých úžitkových vozidiel. Preto je dôležité, aby Komisia pravidelne preskúmavala rozsah povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania podľa tohto nariadenia a v prípade potreby predkladala legislatívne návrhy.*

## **Pozmeňujúci návrh 11**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 9 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(9b) Je nevyhnutné, aby systém monitorovania a nahlasovania bol ľahko použiteľný pre všetkých dopravcov bez ohľadu na ich veľkosť a zdroje. Komisia by mala takýto systém aktívne podporovať s cieľom zabezpečiť, aby mal zmysluplný vplyv na toto odvetvie, a zvýšiť informovanosť o dostupnosti nahlásených údajov.*

## **Pozmeňujúci návrh 12**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 10 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(10a) Výsledky skúšok zhody výroby vstupných súborov VECTO by sa mali monitorovať a nahlasovať Komisii.*

## **Pozmeňujúci návrh 13**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 10 b (nové)**

**(10b) Analýza Komisie týkajúca sa údajov predložených členskými štátmi a výrobcami za predchádzajúci kalendárny rok by sa mala predložiť verejnosti spôsobom, ktorým sa jasne preukáže výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie, každého členského štátu, ako aj každého výrobcu porovnateľným spôsobom, pokiaľ ide o priemernú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>, pričom sa zohľadnia aj rozdiely v produktovom portfóliu výrobcov a deklarovaný účel použitia.**

## Pozmeňujúci návrh 14

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(11) Je dôležité zabezpečiť, aby boli monitorované a nahlasované údaje hodnoverné a spoľahlivé. Komisia by preto mala mať prostriedky na overenie a v prípade potreby opravu konečných údajov. Do požiadaviek na monitorovanie by sa preto mali začleniť aj parametre, ktoré umožnia primerané vysledovanie a overenie údajov.

Pozmeňujúci návrh

(11) Je dôležité zabezpečiť, aby boli monitorované a nahlasované údaje hodnoverné a spoľahlivé. Komisia by preto mala mať prostriedky na overenie a v prípade potreby opraviť konečné údaje. **Ak Komisia overovaním správnosti a kvality nahlasovaných údajov odhalí zámerný alebo nedbanlivý nesúlad s ktoroukoľvek z požiadaviek stanovených v tomto nariadení, mala by uložiť dotknutému výrobcovi pokutu za porušenie tohto nariadenia. Správna pokuta by mala byť účinná, primeraná a odrádzajúca.** Do požiadaviek na monitorovanie by sa preto mali začleniť aj parametre, ktoré umožnia primerané vysledovanie a overenie údajov.

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 12

(12) Na základe skúseností získaných pri monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO<sub>2</sub> podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009<sup>16</sup>, pokiaľ ide o nové osobné automobily, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011<sup>17</sup>, pokiaľ ide o nové ľahké úžitkové vozidlá, je vhodné zveriť zodpovednosť za výmenu údajov s príslušnými orgánmi členských štátov a výrobcami, ako aj za vedenie konečnej databázy v mene Komisie Európskej environmentálnej agentúre. Takisto je vhodné čo najväčšmi zosúladiť postupy monitorovania a nahlasovania v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s postupmi, ktoré už existujú v prípade ľahkých vozidiel.

(12) Na základe skúseností získaných pri monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO<sub>2</sub> podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009<sup>16</sup>, pokiaľ ide o nové osobné automobily, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011<sup>17</sup>, pokiaľ ide o nové ľahké úžitkové vozidlá, je vhodné zveriť zodpovednosť za výmenu údajov s príslušnými orgánmi členských štátov a výrobcami, ako aj za vedenie konečnej databázy, **ktorá by mala byť prístupná dopravcom a tretím stranám bezplatne a v digitálne vyhl'adateľnom formáte**, v mene Komisie Európskej environmentálnej agentúre. Takisto je vhodné čo najväčšmi zosúladiť postupy monitorovania a nahlasovania v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s postupmi, ktoré už existujú v prípade ľahkých vozidiel.

---

<sup>16</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel, Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

<sup>17</sup> Nariadenie (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel, Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

---

<sup>16</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel, Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

<sup>17</sup> Nariadenie (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel, Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

## Pozmeňujúci návrh 16

### Návrh nariadenia

### Odôvodnenie 12 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(12a) Komisia vo svojom balíku opatrení pre mobilitu z roku 2017 s názvom Európa v pohybe predpokladala predložiť v prvej polovici roka 2018 návrh noriem CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá. Ambiciózne ciele v oblasti emisií CO<sub>2</sub> do roku 2025, pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, by sa mali považovať za konečný cieľ tejto legislatívnej cesty a Komisia by ich mala predložiť najneskôr do 30. apríla 2018.**

### **Pozmeňujúci návrh 17**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(12b) Komisia by mala bezodkladne zaviesť overovaciu cestnú skúšku, ktorú budú výrobcovia pôvodných zariadení (VPZ) povinne vykonávať pod dohľadom nezávislých a akreditovaných orgánov s cieľom zistiť prípadné rozdiely medzi simulovanými a skutočnými hodnotami CO<sub>2</sub> celého ťažkého úžitkového vozidla. Nezávislé tretie strany by mali mať možnosť vykonať nezávislú skúšku v technických skúšobniach alebo akreditovaných laboratóriách a mali by mať prístup k potrebným údajom. Výsledky takejto skúšky by sa mali monitorovať a nahlasovať v súlade s týmto nariadením a mali by sa zverejňovať.**

### **Pozmeňujúci návrh 18**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(12c) Škandál Dieselgate, týkajúci sa typového schvaľovania ľahkých úžitkových vozidiel, preukázal význam úlohy nezávislých orgánov pre dohľad nad overovacími skúškami vykonávanými výrobcami a zároveň nevyhnutnosť zaručiť tretím stranám možnosť vykonať nezávislé skúšky, pretože takýto dohľad a overovacie skúšky prispievajú k zvýšeniu transparentnosti, dôveryhodnosti a funkčnosti systémov pre overovanie, monitorovanie a oznamovanie.**

## **Pozmeňujúci návrh 19**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 13**

*Text predložený Komisiou*

**(13) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení tohto nariadenia o overovaní a oprave monitorovaných údajov by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>18</sup>.**

---

<sup>18</sup>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

## **Pozmeňujúci návrh 20**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 14**

*Text predložený Komisiou*

**(14) S cieľom zabezpečiť neustálu relevantnosť požiadaviek na údaje**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

**(14) S cieľom zabezpečiť neustálu relevantnosť požiadaviek na údaje**

a procesu monitorovania a nahlasovania na posudzovanie príspevku vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO<sub>2</sub>, ako aj zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej, pokiaľ ide o zmeny požiadaviek na údaje a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách. Je **osobitne** dôležité, aby Komisia **počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie**, a to aj na úrovni **odborníkov**, a aby tieto konzultácie **vykonávala** v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručia Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

a procesu monitorovania a nahlasovania na posudzovanie príspevku vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO<sub>2</sub>, ako aj zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> **a zabezpečiť primerané overovanie a opravu monitorovaných a nahlásených údajov** by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej, pokiaľ ide o zmeny požiadaviek na údaje a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách, **overovacie cestné skúšky a stanovovanie overovacích a opravných opatrení pre údaje ohlasované členskými štátmi a výrobcami podľa tohto nariadenia**. Je **mimoriadne** dôležité, aby Komisia **uskutočňovala príslušné konzultácie počas prípravných prác**, a to aj na úrovni **expertov**, a aby **sa** tieto konzultácie **vykonávali** v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručia Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

#### *Odôvodnenie*

*Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby Komisia mala primerané prostriedky, postupy a opatrenia a mohla plniť svoju úlohu, ktorá spočíva v overovaní kvality monitorovaných a nahlasovaných údajov a v ich oprave. Tieto opatrenia by sa preto mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.*

#### **Pozmeňujúci návrh 21**

##### **Návrh nariadenia Článok 1 – odsek 1**



*Text predložený Komisiou*

V tomto nariadení sa stanovujú požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Európskej únii.

*Pozmeňujúci návrh*

V tomto nariadení sa stanovujú požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Európskej únii **a výsledky skúšok zhody výroby vstupných súborov VECTO.**

## **Pozmeňujúci návrh 22**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 5 – odsek 1 – pododsek 2**

*Text predložený Komisiou*

Dátum výroby je dátum *podpisu osvedčenia o zhode alebo prípadne dátum podpisu osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla.*

*Pozmeňujúci návrh*

Dátum výroby je dátum *simulácie uchovanej v informačnej zložke klienta, ako sa uvádza v dodatku 2 k prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. .... /... [Ú. v.: doplňte prosím číslo nariadenia z dokumentu Ares(2017)1900557].*

### *Odôvodnenie*

*Dátum výroby, ako ho navrhuje Komisia, sa prideluje v rámci procesu, nad ktorým majú výrobcovia málo kontroly. Individuálne schválenie vykonávajú predajcovia a distribútori v čase registrácie vozidla. Tento dátum môže byť preto vzdialený od dátumu, keď vozidlo opustilo závod, a preto nie je výrobcovi známy. Použitie dátumu zákaznickeho súboru CO<sub>2</sub> sa zhoduje s dátumom zhody výroby pre vozidlá podľa typového schválenia vozidiel.*

## **Pozmeňujúci návrh 23**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 5 – odsek 2 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**2a. Výrobcovia nahlasujú technické údaje týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré patria do pôsobnosti nariadenia č. [.../...]<sup>+</sup>.**

<sup>+</sup> **Ú. v.: vložte číslo nariadenia Komisie (EÚ) [.../...], ktorým sa vykonáva**

*nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L.....).*

## Pozmeňujúci návrh 24

### Návrh nariadenia Článok 6 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Komisia vedie centrálny register údajov nahlásených v súlade s článkami 4 a 5. Register je verejne dostupný s výnimkou údajových záznamov 1, 24, 25, 32, 33, 39 a **40** uvedených v časti B prílohy I.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia vedie centrálny register údajov nahlásených v súlade s článkami 4 a 5. Register je verejne dostupný s výnimkou údajových záznamov 1, **21a**, **21b**, 24, 25, **26a**, 32, 33, **34a**, 39, **40**, **73a** a **73b** uvedených v časti B prílohy I, *ku ktorým Komisia poskytne prístup tretím stranám na žiadosť a v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006<sup>1a</sup>.*

---

<sup>1a</sup> *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 zo 6. septembra 2006 o uplatňovaní ustanovení Aarhuského dohovoru o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia na inštitúcie a orgány Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 264, 25.9.2006, s. 13).*

## Pozmeňujúci návrh 25

### Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

2. Komisia **môže** vykonať vlastné

*Pozmeňujúci návrh*

2. Komisia **musí** vykonať vlastné

overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 4 a 5.

overenie *správnosti a* kvality údajov nahlásených podľa článkov 4 a 5. ***Tento postup sa môže uskutočniť v rámci dialógu s príslušnými orgánmi a výrobcami a môže byť doplnený aj dodatočnou podporou tretích strán.***

## Pozmeňujúci návrh 26

### Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 3

*Text predložený Komisiou*

3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, ***v prípade potreby*** prijme opatrenia nevyhnutné na opravu údajov zverejnených v centrálnom registri uvedenom v článku 6.

*Pozmeňujúci návrh*

3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, prijme opatrenia nevyhnutné na opravu údajov zverejnených v centrálnom registri uvedenom v článku 6. ***Členské štáty a výrobcovia musia mať možnosť opraviť akékoľvek chyby v lehote troch mesiacov od ich oznámenia.***

***Ak Komisia zistí, že výrobca zámerne sfaľoval údaje, bezodkladne požiadá príslušné orgány, aby tieto údaje opravil a prijme primerané opatrenia v súlade so smernicou 2007/46/ES.***

## Pozmeňujúci návrh 27

### Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 3 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***3a. Ak Komisia overovaním správnosti a kvality údajov nahlásovaných podľa článku 5 odhalí zámerný alebo nedbanlivý nesúlad s ktoroukoľvek z požiadaviek stanovených v tomto nariadení, uloží príslušnému výrobcovi pokutu za porušenie tohto nariadenia. Správna pokuta musí byť účinná, primeraná a odrádzajúca.***

***Komisia prijme delegované akty v súlade***

*s článkom 12 v záujme doplnenia tohto nariadenia, pokiaľ ide o nesúlad, výpočet správnych pokút a spôsob vyberania pokút.*

## Pozmeňujúci návrh 28

### Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

2. V analýze sa uvedie minimálne výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie **a** každého výrobcu, pokiaľ ide o priemernú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>. Zohľadnia sa v nej aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub>, ak sú takéto údaje k dispozícii.

*Pozmeňujúci návrh*

2. V analýze sa **porovnatel'ným spôsobom** uvedie minimálne výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie, každého výrobcu, pokiaľ ide o priemernú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>, **pričom sa zohľadnia aj rozdiely v produktovom portfóliu výrobcov a deklarovanej účel použitia**. Zohľadnia sa v nej aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> **a všetkých alternatívnych hnacích sústav**, ak sú takéto údaje k dispozícii. **Pri analýze, ktorú zverejní Komisia, sa zohľadní aj široká škála profilov využitia spojených s vozidlovým parkom ťažkých úžitkových vozidiel.**

## Pozmeňujúci návrh 29

### Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 3 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**3a. Najneskôr do 30. júna 2018 Komisia uverejní harmonogram plánovaného uplatnenia simulačného nástroja uvedeného v článku 5 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400 (t. j. VECTO) na klúčové technológie a inovácie, ktoré znižujú emisie v cestnej nákladnej doprave.**

**Komisia toto nariadenie sústavne skúma a**

*prípadne predkladá legislatívne návrhy s cieľom rozšíriť povinnosti monitorovania a podávania správ pre všetky kategórie ťažkých úžitkových vozidiel vrátane všetkých alternatívnych hnacích sústav, prípojných vozidiel a akýchkoľvek nových typov motorov na alternatívne palivá.*

## **Pozmeňujúci návrh 30**

### **Návrh nariadenia Článok 8 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

#### **Článok 8a**

*Normy CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá a overovacia cestná skúška*

*Komisia do 30. apríla 2018 predloží primeraný legislatívny návrh na stanovenie noriem v oblasti emisií CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá do roku 2025 v súlade s cieľmi Európskej únie v oblasti klímy.*

*Súčasťou tohto návrhu bude štúdia o ďalších opatreniach na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z cestnej nákladnej dopravy vrátane školenia vodičov, tzv. platooningu (zoradenia v konvoji), Európskeho modulárneho systému (EMS), pneumatík s nízkym valivým odporom a konsolidácie nákladu.*

*Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 12, ktorými sa doplní toto nariadenie. Týmto delegovanými aktmi sa stanoví:*

- a) overovaciu cestnú skúšku povinne vykonávajú VPZ pod dohľadom nezávislého a akreditovaného subjektu, ktoré sa majú vykonať, a je implementovaná najneskôr do 31. decembra 2020;*
- b) nezávislé tretie strany majú možnosť vykonať nezávislú skúšku v technických skúšobniach a*

*akreditovaných laboratóriách;*

*c) skúška a jej výsledky sa monitorujú a uvádzajú v správach v súlade s týmto nariadením a Komisia zabezpečí, aby výsledky boli na požiadanie k dispozícii tretím stranám a*

*d) Komisia na základe správ členských štátov každoročne podáva správu o akýchkoľvek rozdieloch medzi cestnou skúškou a skutočnou spotrebou paliva.*

### **Pozmeňujúci návrh 31**

#### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 9**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

#### **Udelenie vykonávacích právomocí**

*vypúšťa sa*

*Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa článku 7 ods. 2 a 3. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania podľa článku 11.*

### **Pozmeňujúci návrh 32**

#### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 10 – odsek -1 (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*-1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 s cieľom doplniť toto nariadenie na účely určenia opatrení na overovanie a opravu uvedených v článku 7 ods. 2 a 3.*

### **Pozmeňujúci návrh 33**

#### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 11**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

### **Článok 11**

**vypúšťa sa**

#### **Postup výboru**

- 1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený podľa článku 9 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES<sup>21</sup>. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.**
- 2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.**

---

<sup>21</sup>nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES z 11. februára 2004 o mechanizme sledovania emisií skleníkových plynov v Spoločenstve a uplatňovania Kjótskeho protokolu (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1).

#### **Pozmeňujúci návrh 34**

##### **Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 2**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 sa Komisii udeľuje na **dobu neurčitú** od [dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 **ods. 3a, článku 8a a článku 10** sa Komisii udeľuje na **obdobie piatich rokov** od [dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

#### **Pozmeňujúci návrh 35**

##### **Návrh nariadenia Príloha 1 – časť B – nadpis – stĺpec 3 („Zdroj“)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

Zdroj

Zdroj

**Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu  
[.../...]**

### Pozmeňujúci návrh 36

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – časť B – tabuľka – riadok 17

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
17	Menovitý výkon motora	1.2.2.	Hlavné špecifikácie motora
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
17	Menovitý výkon motora	1.2.2	Hlavné špecifikácie motora

### Pozmeňujúci návrh 37

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – časť B – bod 21 a (nový)

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>21a</b>	<b>WHSC g/kWh a CO<sub>2</sub></b>		<b>Hlavné</b>



			<b>špecifikácie motora</b>
--	--	--	----------------------------

### Pozmeňujúci návrh 38

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – časť B – bod 21 b (nový)

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>21b</b>	<b>WHSC g/kWh a CO<sub>2</sub></b>		<b>Hlavné špecifikácie motora</b>

### Pozmeňujúci návrh 39

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – časť B – bod 26 a (nový)

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>26a</b>	<b>Účinnosť prevodovky</b>		<b>Hlavné špecifikácie prevodovky</b>

### Pozmeňujúci návrh 40

#### Návrh nariadenia

**Príloha I – časť B – bod 34 a (nový)**

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>34a</b>	<b>Účinnosť nápravy</b>		<b>Hlavné špecifikácie náprav</b>

**Pozmeňujúci návrh 41****Návrh nariadenia****Príloha I – časť B – bod 56***Text predložený Komisiou*

56	Účel použitia (diaľková, regionálna, mestská doprava, stavebníctvo)	2.1.1	Parametre simulácie (pre každú kombináciu účelu použitia/zaťaženia/paliva)
----	---	-------	--

*Pozmeňujúci návrh*

56	Účel použitia [diaľková, <b>diaľková (EMS)</b> , regionálna, <b>regionálna (EMS)</b> , mestská doprava, stavebníctvo]	2.1.1	Parametre simulácie (pre každú kombináciu účelu použitia/zaťaženia/paliva)
----	---	-------	--

**Pozmeňujúci návrh 42****Návrh nariadenia****Príloha I – časť B – tabuľka – riadok 57 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
----	-------------------------	---	------

*Pozmeňujúci návrh*

Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
----	-------------------------	---	------

<b>57a</b>	<b><i>Palivo (motorová nafta/benzín/LPG/CNG/...)</i></b>	<b>2.1.3</b>	<b><i>Parametre simulácie (pre každú kombináciu účelu použitia/zat' aženia/paliv a)</i></b>
------------	--	--------------	---

### **Pozmeňujúci návrh 43**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť B – tabuľka – riadok 67**

*Text predložený Komisiou*

Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
67	Emisie CO <sub>2</sub> (vyjadrené v g/km, g/tkm, g/oskm, g/m <sup>3</sup> km)	2.3.13-2.3.16	Emisie CO <sub>2</sub> a spotreba paliva (pre každú

kombináciu účelu  
použitia/zat'azenia/  
paliva)

*Pozmeňujúci návrh*

Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
67	Emisie CO <sub>2</sub> (vyjadrené v g/km, g/tkm, g/oskm, <b>g/m<sup>2</sup>km</b> , g/m <sup>3</sup> km)	2.3.13-2.3.16	Emisie CO <sub>2</sub> a spotreba paliva (pre každú kombináciu účelu použitia/zat'azenia/paliva)

**Pozmeňujúci návrh 44**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – časť B – bod 73 a (nový)**

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>73a</b>	<b>Výsledky testov na overenie zhody výroby</b>		<b>Zhoda výroby</b>

**Pozmeňujúci návrh 45**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – časť B – bod 73 b (nový)**

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k	Opis

		prílohe I k nariadeniu [.../...]	
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>73b</b>	<b><i>Výsledky jazdných skúšok na ceste/v reálnych podmienkach</i></b>		

### **Pozmeňujúci návrh 46**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť B – bod 74 a (nový)**

<i>Text predložený Komisiou</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<i>Pozmeňujúci návrh</i>			
Č.	Parametre monitorovania	Zdroj Dodatok 1 k prílohe I k nariadeniu [.../...]	Opis
<b>74a</b>	<b><i>Výsledky následného overovania (ex post)</i></b>		

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Globálne otepľovanie je skutočným problémom, ktorý treba riešiť pomocou jasných a odvážnych rozhodnutí; Európska únia na zasadnutí Európskej rady v októbri 2014 stanovila záväzný a ambiciózny cieľ znížiť emisie skleníkových plynov vo všetkých odvetviach hospodárstva najmenej o 40 % do roku 2030.

Odvetvie dopravy bude takisto musieť významne prispieť k dosiahnutiu tohto cieľa, pretože 25 % emisií oxidu uhličitého v cestnej doprave v roku 2014 pochádzalo z ťažkých úžitkových vozidiel, t. j. 5 % celkových emisií oxidu uhličitého v Európskej únii.

Emisie CO<sub>2</sub> a spotreba paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel umiestnených na trh Európskej únie neboli doteraz objektívnym a porovnateľným spôsobom overované, monitorované ani nahlasované, ako je to v prípade automobilov a dodávok; v dôsledku tejto legislatívnej medzery nemáme v súčasnosti k dispozícii spoľahlivé údaje o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Európskej únii, o jeho vývoji v čase a o jeho možnom vplyve na emisie CO<sub>2</sub>.

Tento nedostatok jasnosti v prvom rade obmedzuje dopravcov, prevažne malé a stredné podniky, pre ktorých palivo predstavuje viac ako štvrtinu nákladov, ale aj správcov miestnych dopravných systémov, ktorí pri nákupe nových prostriedkov verejnej dopravy nie sú schopní rozpoznať najvýkonnejšie modely na trhu.

Nedostatočná transparentnosť takisto znižuje hospodársku súťaž medzi výrobcami, ktorí nie sú motivovaní inováciami, a sťažuje zavádzanie spoločných opatrení na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni Únie v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov z ťažkých úžitkových vozidiel.

Komisia sa vo svojej stratégii pre ťažké úžitkové vozidlá na rok 2014 rozhodla podniknúť konkrétne kroky na preklopenie týchto informačných medzier, dosiahnutie úplnej transparentnosti trhu a získanie spoľahlivých a overiteľných údajov o emisiách CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a ich spotrebe paliva, aby mohla v rámci záverečnej analýzy stanoviť normy CO<sub>2</sub> pre emisie týchto vozidiel.

Po prvé, Komisia vyvinula simulačný nástroj „VECTO“ na výpočet spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO<sub>2</sub> z týchto vozidiel porovnateľným a nákladovo efektívnym spôsobom.

Po druhé, Komisia navrhla nové nariadenie o stanovovaní emisií CO<sub>2</sub> z nových ťažkých úžitkových vozidiel a ich spotreby paliva (tzv. nariadenie o osvedčovaní) podľa existujúcich právnych predpisov o typovom schválení, ktoré by malo nadobudnúť účinnosť vo februári 2018.

Na základe nariadenia o osvedčovaní sa bude vyžadovať simulácia emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva – pomocou systému VECTO – pre každé nové ťažké úžitkové vozidlo, ktoré patrí do jeho pôsobnosti a bude umiestnené na trhu EÚ.

Nariadenie o osvedčovaní sa zaoberá len čiastočne nedostatkami zdôrazňovanými z hľadiska

transparentnosti, keďže informácie o výkone konkrétneho vozidla sú sprístupnené iba jednotlivým kupujúcim daného vozidla a vnútroštátnym orgánom krajiny, v ktorej sa vozidlo eviduje.

Po tretie, Komisia v tomto návrhu nariadenia navrhuje monitorovať a nahlasovať emisie CO<sub>2</sub> z nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré podliehajú postupu osvedčovania, ako údaje o ich spotrebe paliva, s cieľom vyplniť informačné medzery a dosiahnuť úplnú transparentnosť trhu. Vďaka tejto tretej fáze budú príslušné údaje vypočítané výrobcami podľa metodiky osvedčovania monitorované a sprístupnené verejnosti s výnimkou niektorých údajov, ktoré budú oznámené Komisii. Členské štáty budú musieť poskytnúť údaje o všetkých nových vozidlách evidovaných prvýkrát v Únii.

Posledným krokom bude stanovenie ambiciózných noriem CO<sub>2</sub> pre emisie z ťažkých úžitkových vozidiel, pričom spravodajca dúfa, že Komisia predloží tento návrh počas prvého štvrtroku roku 2018, aby mohol byť schválený do konca tohto legislatívneho obdobia.

Spravodajca sa stotožňuje s prístupom Komisie a doterajšími krokmi k stanoveniu noriem pre emisie CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá, ale považuje za potrebné vykonať určité zmeny s cieľom ďalšieho posilnenia návrhu nariadenia.

Po prvé, je potrebné objasniť vzťah medzi navrhovaným nariadením o monitorovaní a nahlasovaní a nariadením o osvedčovaní, najmä pokiaľ ide o ich príslušné oblasti uplatňovania.

V pozmeňujúcich návrhoch, ktoré predložil spravodajca, sa objasňuje, že výrobcovia budú musieť nahlasovať Komisii len údaje o typoch vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o osvedčovaní.

Členské štáty však budú musieť nahlasovať údaje o všetkých nových vozidlách evidovaných prvýkrát v Únii.

Vzhľadom na to, že nariadenie o osvedčovaní sa bude vyvíjať v neskoršej fáze, je dôležité, aby Komisia čo najskôr zostavila harmonogram s cieľom jasne vymedziť časový rámec a spôsob používania softvéru VECTO na rôzne typy ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré ešte nie sú predmetom úpravy, ako sú autobusy, niektoré typy nákladných vozidiel a prívesov, elektrické a hybridné ťažké úžitkové vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá, ktoré sú poháňané alternatívnymi palivami, ktoré budú k dispozícii na trhu, a aby sa aktualizoval skúšobný postup a prevádzka softvéru VECTO pre tieto rôzne typy vozidiel.

Ďalším dôležitým bodom, do ktorého sa spravodajca rozhodol zasiahnuť, je transparentnosť systému.

Cieľom pozmeňujúcich návrhov predložených spravodajcom je dosiahnuť úplnú transparentnosť trhu tým, že sa vyplnia existujúce informačné medzery a výrobcami sa tým umožní lepšie rozhodovať o nákupe, poskytnú sa im väčšie stimuly pre inovácie a verejným orgánom sa umožní prístup k úplným údajom o vývoji a vykonávaní politik na podporu používania účinnejších a menej znečisťujúcich ťažkých úžitkových vozidiel, napríklad prostredníctvom daní a poplatkov za používanie ciest.

Na dosiahnutie tohto cieľa spravodajca považoval za vhodné zaradiť do časti B prílohy I, v ktorej sú uvedené údaje, ktoré musia výrobcovia monitorovať a nahlasovať Komisii, výsledky skúšok zhody výroby.

Údaje uvedené v časti B prílohy I sa rozdelia na dve hlavné kategórie: údaje, ktoré sa musia oznámiť Komisii a sprístupniť verejnosti, a údaje, ktoré sa musia oznámiť Komisii, ktorá ich môže v súlade s požiadavkami podľa nariadenia (EÚ) č. 1367/2006 oznámiť tretím stranám, ktoré o to požiadajú.

Tieto tretie strany, ako sú napríklad univerzity, výskumné centrá, mimovládne organizácie, regióny atď., budú môcť vykonávať nezávislé overovania pravdivosti údajov poskytovaných výrobcami, čím umožnia vyhnúť sa novým škandálom, ako bol škandál s emisiami z dieselových vozidiel (tzv. dieselgate), a vytvoreniu kartelov v budúcnosti, ako je napríklad kartel, ktorý nedávno sankcionovala Komisia a v ktorom boli zúčastnení najvýznamnejší výrobcovia.

Spravodajca takisto žiada Komisiu, aby čo najskôr vypracovala test emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých nákladných vozidiel v reálnych podmienkach, aby mohla zistiť akékoľvek nezrovnalosti medzi simulovanými a skutočnými hodnotami CO<sub>2</sub> vozidla, pričom tento test by sa mal vykonávať pod dohľadom nezávislých orgánov a jeho výsledky by sa mali monitorovať a nahlasovať podľa tohto nariadenia.

Pokiaľ ide o správu, ktorú každoročne uverejňuje Komisia, spravodajca považuje za dôležité, aby nahlásené údaje boli zhromaždené nielen za jednotlivé členské štáty a výrobcov, ale aby sa zohľadňovali aj rôzne produktové portfóliá výrobcov a deklarováný účel použitia rôznych vozidiel, aby sa predišlo neúplným a skresleným údajom a aby tieto údaje presnejšie odrážali skutočnosť.

Spravodajca sa takisto domnieva, že pokiaľ ide o údaje o kvalite, ktoré musia členské štáty a výrobcovia nahlasovať Komisii podľa tohto nariadenia, je potrebné stanoviť administratívne sankcie v prípade zistenia nezrovnalostí alebo nedostatkov, ako je nahlasovanie iných ako certifikovaných údajov alebo ich neúplné nahlasovanie.

Na záver sa spravodajca domnieva, že s cieľom zabezpečiť, aby Komisia disponovala vhodnými prostriedkami, postupmi a opatreniami na vykonávanie svojich úloh overovania kvality monitorovaných a nahlásených údajov, a aby ich mohla opraviť, by sa takéto opatrenia mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.



8.12.2017

## STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel  
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Nicola Caputo

### STRUČNÉ ODÔVODNENIE

EÚ si stanovila ambiciózne ciele znížiť emisie do roku 2030 a k splneniu týchto cieľov musí prispieť aj odvetvie dopravy. Odvetvie ťažkých úžitkových vozidiel je významným zdrojom emisií, pretože predstavuje 5 % celkových emisií EÚ, približne 20 % všetkých emisií z dopravy a takmer 25 % emisií z cestnej dopravy. Pokiaľ sa neprijmú ďalšie opatrenia, podiel emisií z cestnej dopravy sa do roku 2050 zvýši na približne 30 %.

Emisie CO<sub>2</sub> a spotreba paliva sa pri nových ťažkých úžitkových vozidlách navyše doteraz nemonitorovali objektívnym a porovnateľným spôsobom, a preto nie sú k dispozícii žiadne spoľahlivé údaje, pokiaľ ide o ich rozsah na úrovni vozidlového parku i jednotlivých vozidiel. Informácie o spotrebe paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré majú v súčasnosti kupujúci k dispozícii, vychádzajú z rôznych skúšobných a simulačných metódik jednotlivých výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel, a nie sú preto priamo porovnateľné. Tento nedostatok informácií má za následok: 1) menší konkurenčný tlak na výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel, aby posilnili inovácie a používali energeticky účinné technológie; 2) to, že prepravcovia, ktorými sú predovšetkým MSP, si nemôžu vybrať najúčinnnejšie vozidlá z hľadiska spotreby paliva, a usporiť tak na nákladoch na pohonné hmoty; a 3) prekážky pri prijímaní opatrení na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni EÚ zameraných na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel.

S cieľom vyriešiť tento nedostatok znalostí navrhla Komisia vo svojej stratégii pre ťažké úžitkové vozidlá z roku 2014 trojfázový prístup. Cieľom prvého opatrenia bolo vyvinúť simulačný nástroj informačných technológií, tzv. VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – nástroj na výpočet energetickej spotreby vozidiel) pre porovnateľný výpočet emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva rôznych ťažkých vozidiel u všetkých výrobcov. Druhým krokom bolo vypracovanie metodiky osvedčovania pre emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel predtým ako sú uvedené na trh EÚ, a to v rámci právnych predpisov týkajúcich sa typového schválenia.

Ako posledný krok, ktorým je súčasný návrh, by sa tieto informácie sprístupnili všetkým zainteresovaným stranám, takže všetky relevantné údaje, ktoré výrobcovia vypočítajú podľa príslušnej metodiky osvedčovania, by sa monitorovali, vykazovali a uverejňovali na úrovni EÚ a mali by ich k dispozícii verejné orgány, prevádzkovatelia dopravy a výrobcovia vozidiel.

V tomto nariadení sa stanovujú presné požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v EÚ. Od roku 2020 musia príslušné orgány členských štátov a výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel predkladať zoznam parametrov (ako je spotreba paliva pri rôznych jazdných cykloch a rôznych systémoch merania, emisie CO<sub>2</sub> a špecifikácie vozidla a použité technológie) všetkých nových vozidiel uvedených na trh. Európska environmentálna agentúra bude na európskej úrovni spravovať centrálnu databázu odovzdaných údajov, ktoré budú verejne dostupné (s výnimkou určitých citlivých údajov). Výrobcovia a príslušné orgány budú zodpovedné za presnosť a kvalitu údajov, ktoré predkladajú. Komisia však môže vykonávať svoje vlastné overenie kvality údajov a v prípade potreby prijať potrebné opatrenia na nápravu údajov zverejnených v centrálnom registri. Komisia vypracuje každoročne správu s analýzou údajov, ktoré odovzdali členské štáty a výrobcovia. V rámci analýzy sa posúdia aj údaje o priemernej spotrebe paliva a emisiách CO<sub>2</sub> parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie ako celku, ako aj každého výrobcu. Mali by sa v nej zohľadniť aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub>.

Spravodajca víta tento návrh na monitorovanie a šírenie údajov o spotrebe paliva a emisiách CO<sub>2</sub> novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ na základe spoločne dohodnutej metodiky. Hoci sa palivová účinnosť ťažkých úžitkových vozidiel za posledné desaťročia zlepšila, dopravné spoločnosti EÚ, z ktorých väčšinu tvoria MSP a ktoré majú v prevádzke len niekoľko vozidiel, stále nemajú prístup k normalizovaným informáciám na vyhodnocovanie technológií palivovej účinnosti a porovnávanie nákladných vozidiel, aby mohli pri kúpe prijímať čo najkvalifikovanejšie rozhodnutia zodpovedajúce ich potrebám a znižovať svoje náklady na palivo, ktoré tvoria asi štvrtinu ich prevádzkových nákladov.

Týmto návrhom sa vykonáva aj európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu z roku 2016, k cieľom ktorej patrí zníženie emisií skleníkových plynov v cestnej doprave do roku 2050 o minimálne 60 % a veľmi výrazné zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Vzhľadom na tento cieľ sa nesmie prehliadnuť žiadne primerané opatrenie, ktorým by sa znížili aj emisie z ťažkých úžitkových vozidiel. V uplynulých 20 rokoch sa zaviedli záväzné limity emisií CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá v EÚ. Na ťažké úžitkové vozidlá sa však doteraz porovnateľné limity emisií CO<sub>2</sub> nevzťahujú. Komisia plánuje predložiť návrhy, ktoré by prípadne obsahovali aj emisné normy pre ťažké úžitkové vozidlá. Na to je však potrebné riadne monitorovať a nahlasovať emisie CO<sub>2</sub> na základe spoločne dohodnutej metodiky.

Spravodajca sa domnieva, že je dôležité zaručiť, aby sa oficiálne údaje VECTO o spotrebe paliva a emisiách CO<sub>2</sub> zverejňovali. Komisia by po zhodnotení skúseností so systémom VECTO mala takisto predložiť návrhy na zavedenie skúšok emisií pri skutočnej jazde (RDE) pri ťažkých úžitkových vozidlách.

## POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

### Pozmeňujúci návrh 1

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 3 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**3a) Na zabezpečenie dosiahnutia tohto cieľa by členské štáty mali zostaviť najlepšie postupy týkajúce sa odbornej prípravy v oblasti energeticky úsporného riadenia vozidiel a podporovať používanie tejto odbornej prípravy. Takisto by sa malo podporovať využívanie nových technológií, ktoré zlepšujú účinnosť a znižujú spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>, a to spolu s využívaním aerodynamickjších konštrukcií a optimalizáciou plánov zaťaženia. Na to, aby sa znížila spotreba paliva, by členské štáty mali zvážiť využitie finančných prostriedkov na modernizáciu vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel a na údržbu a zlepšenie diaľnic, ako aj podporu používania pneumatík s nízkym valivým odporom a ľahších prípojných vozidiel a využívanie alternatívnych palív, ako je vodík alebo palivo získané z recyklácie a spracovania plastov.**

### Pozmeňujúci návrh 2

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 3 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**3b) Na to, aby bolo možné naplniť Parížsku dohodu, emisie skleníkových plynov z dopravy budú musieť byť do roku 2050 takmer nulové;**

### Pozmeňujúci návrh 3

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 3 c (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**3c) Vzhľadom na cieľ dosiahnuť pokrok smerom k 60 % zníženiu emisií z dopravy do roku 2050 v porovnaní s úrovňami z roku 1990, je dôležité, aby Komisia preskúmala a aktualizovala VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – nástroj na výpočet energetickej spotreby vozidiel), aby sa pri výpočte spotreby paliva a emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel zabezpečila sústavná účinnosť a porovnateľnosť výsledkov.**

#### *Odôvodnenie*

*Metodika VECTO napríklad nezahŕňa aerodynamiku prípojného vozidla, ktorá má významný potenciál znižovania emisií. Súčasná verzia VECTO nezohľadňuje zlepšenia prípojného vozidla, pretože prípojné vozidlo definované v metodike VECTO je iba „štandardné“ prípojné vozidlo; rovnaká situácia je v prípade zníženia spotreby paliva hybridnými hnacími sústavami – súčasný nástroj VECTO nie je navrhnutý tak, aby zohľadňoval túto kategóriu technického zlepšenia.*

### Pozmeňujúci návrh 4

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 4

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(4) Emisie skleníkových plynov z nákladných automobilov, autobusov a autokarov, t. j. z ťažkých úžitkových vozidiel, predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy v Únii a do roku 2030 sa očakáva ich ďalší nárast. S cieľom prispieť k potrebným zníženiam emisií v sektore dopravy treba zaviesť účinné opatrenia na obmedzenie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel.

(4) Emisie skleníkových plynov z nákladných automobilov, autobusov a autokarov, t. j. z ťažkých úžitkových vozidiel, predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy **a pätinu všetkých emisií z dopravy** v Únii a do roku 2030 sa očakáva ich ďalší **a rýchly** nárast. S cieľom prispieť k potrebným zníženiam emisií v sektore dopravy treba **včas** zaviesť **viaceré** účinné opatrenia na obmedzenie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel **vo výrobe a v prevádzke**.

## Pozmeňujúci návrh 5

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 4 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**4a) K tomu, aby sa vytvoril komplexný prístup k znižovaniu emisií v odvetví dopravy, musia prispieť viaceré opatrenia týkajúce sa efektívnosti dopravy, alternatívnych palív, cestnej infraštruktúry, technológie vozidiel a intermodality. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel možno dosiahnuť zníženia emisií aj rozvíjaním riešení a vytváraním podnetov, pokiaľ ide o optimalizáciu zaťaženia, tzv. platooning (jazdu v konvojoch), odbornú prípravu vodičov, obnovenie vozidlového parku, zníženie preťaženia a investície do údržby infraštruktúry.**

## Pozmeňujúci návrh 6

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 5

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(5) Komisia vo svojom oznámení z roku 2014 o stratégii znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel<sup>13</sup> uznala, že predpokladom zavedenia takýchto opatrení je regulovaný postup stanovovania emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva.

(5) Komisia vo svojom oznámení z roku 2014 o stratégii znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel<sup>13</sup> uznala, že predpokladom zavedenia takýchto opatrení je regulovaný postup stanovovania emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva. **Komisia vo svojom balíku opatrení pre mobilitu z roku 2017 s názvom Európa v pohybe predpokladala predložiť v prvej polovici roka 2018 návrh noriem pre ťažké úžitkové vozidlá. Včasné uverejnenie tohto návrhu je kľúčové na to, aby bolo možné rýchle prijatie týchto nových noriem.**

## Pozmeňujúci návrh 7

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 6 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**6 a) *Hoci sa palivová účinnosť ťažkých úžitkových vozidiel za posledné desaťročia zlepšila, dopravné spoločnosti, z ktorých väčšinu tvoria MSP a ktoré majú v prevádzke len niekoľko vozidiel, stále nemajú prístup k normalizovaným informáciám na vyhodnocovanie technológií palivovej účinnosti a porovnávanie nákladných vozidiel, aby mohli pri kúpe prijímať čo najkvalifikovanejšie rozhodnutia a znižovať svoje náklady na palivo, ktoré tvoria asi štvrtinu ich prevádzkových nákladov.***

## Pozmeňujúci návrh 8

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 7

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(7) Informácie o výkone vozidla, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva, by mali byť verejne dostupné, aby sa všetkým prevádzkovateľom vozidiel umožnilo prijímať kvalifikované rozhodnutia pri nákupe. Všetci výrobcovia vozidiel budú môcť porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek. Tým sa lepšie stimulujú inovácie a na základe toho sa zvýši konkurencieschopnosť. Dané informácie budú pre tvorcov politík na úrovni Únie a jednotlivých členských štátov takisto predstavovať spoľahlivý základ na tvorbu

(7) Informácie o výkone vozidla, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva, by mali byť verejne dostupné, aby sa všetkým prevádzkovateľom vozidiel umožnilo prijímať kvalifikované rozhodnutia pri nákupe **a umožniť tretím osobám monitorovať úsilie obmedziť emisie CO<sub>2</sub>**. Všetci výrobcovia vozidiel budú môcť porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek. Tým sa lepšie stimulujú inovácie a na základe toho sa zvýši konkurencieschopnosť. Dané informácie budú pre tvorcov politík na úrovni Únie

politík zameraných na podporu využívania energeticky účinnejších vozidiel. **Preto** je vhodné, aby sa hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva stanovené pre každé ťažké úžitkové vozidlo podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. [.../...]<sup>15</sup> [Opoce to include correct reference] monitorovali, vykazovali Komisii a sprístupňovali verejnosti.

---

<sup>15</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. [.../...], ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L...,...,...).

## Pozmeňujúci návrh 9

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 8

*Text predložený Komisiou*

(8) S cieľom získať úplné informácie o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, jeho vývoji v priebehu času a o možnom vplyve na emisie CO<sub>2</sub> je vhodné monitorovať a nahlasovať údaje o evidencii všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel a všetkých nových prípojných vozidiel vrátane údajov o hnacích *sústavách*, ako aj

a jednotlivých členských štátov takisto predstavovať spoľahlivý základ na tvorbu politik zameraných na podporu využívania energeticky účinnejších vozidiel **a zvýšia spoľahlivosť nástroja VECTO, zlepšia transparentnosť a podporia inovácie a konkurencieschopnosť. Na to, aby sa ul'ahčila porovnatel'nosť údajov a zabezpečila kvalita údajov a transparentnosť je preto** vhodné, aby sa hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva stanovené pre každé ťažké úžitkové vozidlo podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. [.../...]<sup>15</sup> [Opoce to include correct reference] monitorovali, vykazovali Komisii a **rýchlo** sprístupňovali verejnosti, **a to na základe harmonizovanej metodiky a jednotným spôsobom.**

---

<sup>15</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. [.../...], ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L...,...,...).

*Pozmeňujúci návrh*

(8) S cieľom získať úplné informácie o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, jeho vývoji v priebehu času a o možnom vplyve na emisie CO<sub>2</sub> je vhodné monitorovať a nahlasovať údaje o evidencii všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel a všetkých nových prípojných vozidiel vrátane údajov o **účinnosti** hnacích *sústav a motorov*, ako aj **najrelevantnejších**

*príslušnej karosérii.*

*karosérií a komponentov. Dôležitá je úzka spolupráca medzi príslušnými orgánmi členských štátov a výrobcami vozidiel pri monitorovaní a nahlasovaní údajov.*

## Pozmeňujúci návrh 10

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 9

*Text predložený Komisiou*

(9) Údaje o emisiách CO<sub>2</sub> a spotrebe paliva budú k dispozícii za určité nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v roku [2019]. Od tohto dátumu by sa malo od príslušných orgánov členských štátov vyžadovať poskytovanie údajov o nových zaevidovaných vozidlách a od výrobcov poskytovanie technických údajov týkajúcich sa *týchto* vozidiel.

*Pozmeňujúci návrh*

(9) Údaje o emisiách CO<sub>2</sub> a spotrebe paliva budú k dispozícii za určité nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v roku [2019]. Od tohto dátumu by sa malo od príslušných orgánov členských štátov vyžadovať poskytovanie údajov o nových zaevidovaných vozidlách a od výrobcov poskytovanie technických údajov týkajúcich sa vozidiel, *pri ktorých sú požadované údaje dostupné.*

## Pozmeňujúci návrh 11

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 10

*Text predložený Komisiou*

(10) Technické údaje, ktoré sú *nevyhnutné* na stanovenie výkonu vozidla, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva, by sa mali sprístupňovať verejnosti, čím sa zvýši transparentnosť špecifikácií vozidla a jeho súvisiaceho výkonu a posilní hospodárska súťaž medzi výrobcami. Uverejňovať by sa nemali len údaje citlivé z dôvodu ochrany osobných údajov a spravodlivej hospodárskej súťaže. Sprístupnenie technických údajov *nevyhnutných* na stanovenie výkonu vozidiel je *však* jednoznačne vo verejnom záujme. *Tieto údaje by sa preto mali sprístupniť verejnosti.*

*Pozmeňujúci návrh*

(10) Technické údaje, ktoré sú *relevantné* na stanovenie výkonu vozidla, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva, by sa mali sprístupňovať verejnosti, čím sa zvýši transparentnosť špecifikácií vozidla a jeho súvisiaceho výkonu a posilní hospodárska súťaž medzi výrobcami. Uverejňovať by sa nemali len údaje citlivé z dôvodu ochrany osobných údajov a spravodlivej hospodárskej súťaže. *Keďže* sprístupnenie technických údajov *relevantných* na stanovenie *a posúdenie* výkonu vozidiel je jednoznačne vo verejnom záujme, *všetky nahlásené* údaje by *mali byť verejne prístupné, s výnimkou osobných alebo citlivých obchodných*



údajov.

*Komisia by mala posúdiť vhodnosť sprístupnenia týchto údajov v anonymnej podobe na požiadanie uznaným tretím stranám, ako aj podmienky, za ktorých by sa to malo vykonať bez ohrozenia hospodárskej súťaže, a v prípade potreby by v tejto súvislosti mala predložiť legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.*

## Pozmeňujúci návrh 12

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 11

*Text predložený Komisiou*

(11) *Je* dôležité zabezpečiť, aby boli monitorované a nahlasované údaje hodnoverné a spoľahlivé. Komisia by preto mala mať prostriedky na overenie a v prípade potreby opravu konečných údajov. Do požiadaviek na monitorovanie by sa preto mali začleniť aj parametre, ktoré umožnia primerané vysledovanie a overenie údajov.

*Pozmeňujúci návrh*

(11) *Vzhľadom na to, že za presnosť a kvalitu údajov majú byť zodpovedné príslušné orgány v členských štátoch spolu s výrobcami vozidiel (zoznam parametrov: spotreba paliva v priebehu rôznych jazdných cyklov, emisie CO<sub>2</sub>, špecifikácie vozidla a použité technológie), je* dôležité zabezpečiť, aby boli monitorované a nahlasované údaje hodnoverné a spoľahlivé. Komisia by preto mala mať prostriedky na overenie a v prípade potreby opravu konečných údajov. Do požiadaviek na monitorovanie by sa preto mali začleniť aj parametre, ktoré umožnia primerané vysledovanie a overenie údajov, *a to vždy s prihliadnutím na právne predpisy o ochrane súkromia.*

## Pozmeňujúci návrh 13

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 11 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*11 a) Komisia by po zohľadnení skúseností získaných s nástrojom na*

*výpočet energetickej spotreby vozidiel (VECTO) mala predložiť legislatívne návrhy týkajúce sa skúšok emisií pri skutočnej jazde (RDE) pri ťažkých úžitkových vozidlách;*

## **Pozmeňujúci návrh 14**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 13**

*Text predložený Komisiou*

*(13) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení tohto nariadenia o overovaní a oprave monitorovaných údajov by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.*

*Pozmeňujúci návrh*

*vypúšťa sa*

#### *Odôvodnenie*

*Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby Komisia mala primerané prostriedky, postupy a opatrenia a mohla plniť svoju úlohu, ktorá spočíva v overovaní kvality monitorovaných a nahlasovaných údajov a v ich oprave. Tieto opatrenia by sa preto mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.*

## **Pozmeňujúci návrh 15**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 14**

*Text predložený Komisiou*

*(14) S cieľom zabezpečiť neustálu relevantnosť požiadaviek na údaje a procesu monitorovania a nahlasovania na posudzovanie príspevku vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO<sub>2</sub>, ako aj zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej, pokiaľ ide o zmeny*

*Pozmeňujúci návrh*

*(14) S cieľom zabezpečiť neustálu relevantnosť požiadaviek na údaje a procesu monitorovania a nahlasovania na posudzovanie príspevku vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO<sub>2</sub>, ako aj zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> **a zabezpečiť primerané overovanie a opravu monitorovaných a nahlasovaných údajov** by sa mala na Komisiu delegovať právomoc*

požiadaviek na údaje a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručia Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej, pokiaľ ide o zmeny požiadaviek na údaje a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručia Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

#### *Odôvodnenie*

*Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby Komisia mala primerané prostriedky, postupy a opatrenia a mohla plniť svoju úlohu, ktorá spočíva v overovaní kvality monitorovaných a nahlasovaných údajov a v ich oprave. Tieto opatrenia by sa preto mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.*

### **Pozmeňujúci návrh 16**

#### **Návrh nariadenia Článok 6 – nadpis**

*Text predložený Komisiou*

**Centrálny register** údajov o ťažkých  
úžitkových vozidlách

*Pozmeňujúci návrh*

**Centrálna databáza** údajov o ťažkých  
úžitkových vozidlách

### **Pozmeňujúci návrh 17**

#### **Návrh nariadenia Článok 6 – odsek 1**

*Text predložený Komisiou*

1. Komisia vedie **centrálny register** údajov nahlásených v súlade s článkami 4 a 5. **Register** je verejne **dostupný**

*Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia vedie **centrálnu databázu** údajov nahlásených v súlade s článkami 4 a 5. **Databáza** je verejne **dostupná**,

s výnimkou údajových záznamov 1, 24, 25, 32, 33, 39 a 40 uvedených v časti B prílohy I.

**bezplatne prístupná a je vo formáte umožňujúcom digitálne vyhľadávanie**, s výnimkou údajových záznamov 1, 4, 5, 23, 24, 25, 32, 33, 39 a 40 uvedených v časti B prílohy I. **Predtým, ako sú údaje uverejnené, Komisia o tom informuje členské štáty a príslušných výrobcov. Komisia posúdi vhodnosť sprístupnenia údajov uvedených v prvom pododseku v anonymnej podobe na požiadanie uznaným tretím stranám a podmienky, za ktorých by sa to malo vykonať bez ohrozenia hospodárskej súťaže, a v prípade potreby by v tejto súvislosti mala predložiť legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.**

## Pozmeňujúci návrh 18

### Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

2. Komisia **môže vykonať** vlastné overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 4 a 5.

*Pozmeňujúci návrh*

2. Komisia **vykoná** vlastné overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 4 a 5, **a to na reprezentatívnej vzorke a pravidelne. Môže vykonávať kontroly na overenie kvality metód použitých na získanie údajov a využívať pritom všetky dostupné a vhodné testovacie a meracie techniky.**

## Pozmeňujúci návrh 19

### Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 3

*Text predložený Komisiou*

3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, **v prípade potreby** prijme opatrenia nevyhnutné na opravu údajov zverejnených v **centrálnej databáze** uvedenom v článku 6.

*Pozmeňujúci návrh*

3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, prijme opatrenia nevyhnutné na opravu údajov zverejnených v **centrálnej databáze uvedenej** v článku 6. **Členské štáty a výrobcovia musia mať možnosť opraviť chyby v lehote troch**

*mesiacov od oznámenia.*

*Ak Komisia zistí, že výrobca zámerne sfaľoval údaje, bezodkladne požiada príslušné orgány, aby opravili údaje a prijali primerané opatrenia v súlade so smernicou 2007/46/ES.*

## Pozmeňujúci návrh 20

### Návrh nariadenia

#### Článok 7 – odsek 3 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*3a. V prípade, že sú pochybenia alebo nesprávne informácie a údaje zasielané Komisii nahlásené, príslušným oznamovateľom sa poskytne osobitné postavenie a ochrana podľa všeobecného právneho rámca na ochranu oznamovateľov, a to vzhľadom na riziká, ktorým čelia pri oznamovaní protiprávných konaní a vo všeobecnom záujme takýchto správ. V prípade takýchto pochybení oznámených príslušným orgánom členského štátu a/alebo výrobcom vozidiel, ktoré sa riadne neoznámili Komisii, Komisia musí byť schopná prijať sankčné opatrenia prostredníctvom delegovaných aktov.*

## Pozmeňujúci návrh 21

### Návrh nariadenia

#### Článok 8 – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

2. V analýze sa uvedie minimálne výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie a každého výrobcu, pokiaľ ide o **priemernú** spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>. Zohľadnia sa v nej aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub>, ak sú takéto údaje k dispozícii.

2. V analýze sa uvedie minimálne výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie a každého výrobcu, pokiaľ ide o spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>, **a to pre rôzne použitia motora a na základe klasifikačného systému nástroja VECTO**. Zohľadnia sa v nej aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie

emisií CO<sub>2</sub>, ak sú takéto údaje k dispozícii, vrátane alternatívnych motorov a/alebo alternatívnych palív. Porovnanie výrobcov sa vykoná pre každú skupinu dopravných funkcií s cieľom zabezpečiť, aby boli porovnania platné.

#### Odôvodnenie

Výrobcovia vozidiel často ponúkajú svoje zariadenia na účely vykonávania úplne odlišných dopravných funkcií. Preto nie je možné merať výkonnosť výrobcov prostredníctvom jednoduchého porovnania výkonnosti, pretože to, čo by sa malo porovnávať, sú napríklad diaľkové cesty alebo krátke mestské cesty.

### Pozmeňujúci návrh 22

#### Návrh nariadenia

#### Článok 8 – odsek 3 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**3a. Komisia bez zbytočného odkladu preskúma skúšobný postup nástroja VECTO s cieľom najneskôr do roku 2020 zahrnúť technologicky neutrálnym spôsobom všetky kategórie ťažkých úžitkových vozidiel, prípojné vozidlá a všetky vozidlá na alternatívny pohon, ako sú hybridné hnacie systavy a hnacie systavy s nulovými emisiami, a nahlásiť všetky príslušné údaje.**

### Pozmeňujúci návrh 23

#### Návrh nariadenia

#### Článok 9

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

#### Článok 9

**vypúšťa sa**

#### Udelenie vykonávacích právomocí

**Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa článku 7 ods. 2**

**a 3. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania podľa článku 11.**

*Odôvodnenie*

*Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby Komisia mala primerané prostriedky, postupy a opatrenia a mohla plniť svoju úlohu, ktorá spočíva v overovaní kvality monitorovaných a nahlasovaných údajov a v ich oprave. Tieto opatrenia by sa preto mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.*

**Pozmeňujúci návrh 24**

**Návrh nariadenia**

**Článok 10 – odsek 1 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***1a. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 s cieľom doplniť toto nariadenie s cieľom stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa článku 7 ods. 2 a 3.***

*Odôvodnenie*

*Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby Komisia mala primerané prostriedky, postupy a opatrenia a mohla plniť svoju úlohu, ktorá spočíva v overovaní kvality monitorovaných a nahlasovaných údajov a v ich oprave. Tieto opatrenia by sa preto mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.*

**Pozmeňujúci návrh 25**

**Návrh nariadenia**

**Článok 11**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***Článok 11***

***vypúšťa sa***

***Postup výboru***

***Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený podľa článku 9 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.***

*Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.*

#### *Odôvodnenie*

*Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby Komisia mala primerané prostriedky, postupy a opatrenia a mohla plniť svoju úlohu, ktorá spočíva v overovaní kvality monitorovaných a nahlasovaných údajov a v ich oprave. Tieto opatrenia by sa preto mali prijať prostredníctvom delegovaných aktov.*

#### **Pozmeňujúci návrh 26**

##### **Návrh nariadenia**

**Príloha I – časť B – tabuľka – riadok 26 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**26a. Účinnosť prevodovky**

#### **Pozmeňujúci návrh 27**

##### **Návrh nariadenia**

**Príloha I – časť B – tabuľka – riadok 34 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**34a. Účinnosť náprav**



## POSTUP – VÝBOR POŽIADANÝ O STANOVISKO

<b>Názov</b>	Monitorovanie a oznamovanie emisií CO <sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 15.6.2017
<b>Výbor, ktorý predložil stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 15.6.2017
<b>Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko</b> dátum vymenovania	Nicola Caputo 30.6.2017
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	11.10.2017
<b>Dátum prijatia</b>	4.12.2017
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 28 -: 4 0: 0
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	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
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
<b>Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Ziile
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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

## POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU

<b>Názov</b>	Monitorovanie a nahlasovanie emisií CO <sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel		
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
<b>Dátum predloženia v EP</b>	31.5.2017		
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 15.6.2017		
<b>Výbory požiadané o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
<b>Bez predloženia stanoviska</b> dátum rozhodnutia	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
<b>Spravodajcovia</b> dátum menovania	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	6.11.2017		
<b>Dátum prijatia</b>	24.1.2018		
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: -: 0:	36 24 3	
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	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 Demesmaeker, 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		
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	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		
<b>Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
<b>Dátum predloženia</b>	30.1.2018		

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

36	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaecker, 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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania