



Dokument zasedanja

A8-0010/2018

30.1.2018

*****I**
POROČILO

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Damiano Zoffoli

Oznake postopkov

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

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

Predlogi sprememb k osnutku akta

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v dveh stolpcih

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

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

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v obliki konsolidiranega besedila

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

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

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV	29
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM.....	32
POSTOPEK V PRISTOJNEM ODBORU.....	49
POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V PRISTOJNEM ODBORU	50

SL

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))**

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2017)0279),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C8-0168/2017),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 18. oktobra 2017¹,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenja Odbora za promet in turizem (A8-0010/2018),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Da bi zagotovile uresničitev tega cilja, bi morale države članice zbrati primere dobre prakse na področju usposabljanja za energetske učinkovite vožnje ter spodbujati uporabo tega

¹ Še ni objavljeno v Uradnem listu.

usposabljanja. Spodbujati je treba tudi uporabo novih tehnologij za večjo učinkovitost in zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂, vzporedno z uporabo bolj aerodinamične zasnove vozil in optimizacijo načrta natovarjanja. Za zmanjšanje porabe goriva bi morale države članice razmisliti o uporabi sredstev za modernizacijo in posodobitev voznega parka težkih vozil, vzdrževanje in izboljšanje cest, spodbujanje uporabe pnevmatik z nizkim količnikom kotalnega upora in lažjih priklopnih vozil ter uporabo alternativnih goriv, kot je vodik, ali goriv, pridobljenih z recikliranjem in predelavo plastike.

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) Da bi izpolnili cilje Pariškega sporazuma, bodo morale biti emisije toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050 blizu nič.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4) Emisije toplogrednih plinov iz tovornih vozil in avtobusov, tj. težkih vozil, trenutno predstavljajo okoli četrtno emisij v cestnem prometu v Uniji in naj bi se po pričakovanjih do leta 2030 še povečale. **Treba** je **uvesti** učinkovite ukrepe za zmanjšanje emisij iz težkih vozil, da bi prispevali k potrebnim zmanjšanjem emisij v prometnem sektorju.

(4) Emisije toplogrednih plinov iz tovornih vozil in avtobusov, tj. težkih vozil, trenutno predstavljajo okoli četrtno emisij v cestnem prometu v Uniji in naj bi po pričakovanjih, **če ne bodo sprejeti dodatni ukrepi**, do leta 2030 predstavljale **30 % vseh emisij CO₂ iz cestnega prometa. Emisije iz težkih tovornih vozil se bodo med letoma 2010 in 2030 povečale za 10 % in za 17 % od leta 2010 do leta 2050.** **Uvesti je treba** učinkovite ukrepe za zmanjšanje emisij iz težkih vozil, da bi prispevali k potrebnim zmanjšanjem emisij

v prometnem sektorju, *hkrati pa spodbudili konkurenčnost industrije in subjektom v tem sektorju zagotovili koristne informacije, na podlagi katerih se bodo lažje odločali. Poleg tega se lahko zmanjšanje emisij doseže tudi z razvojem rešitev in ustvarjanjem spodbud za izboljšanje obremenitve, oblikovanje kolon vozil, usposabljanje voznikov, obnavljanje voznega parka, zmanjševanje zastojev in naložbe v vzdrževanje infrastrukture.*

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) V svojem sporočilu iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂¹³ težkih vozil je Komisija priznala, da je prvi pogoj za uvedbo takih ukrepov reguliran postopek za določitev emisij CO₂ in porabe goriva.

¹³ COM(2014)0285

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5) V svojem sporočilu iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂¹³ težkih vozil je Komisija priznala, da je prvi pogoj za uvedbo takih ukrepov reguliran postopek za določitev emisij CO₂ in porabe goriva. ***Komisija je v svojem svežnju o mobilnosti z naslovom Evropa v gibanju predvidela predlog za standarde za težka vozila za prvo polovico leta 2018. Da bi hitro sprejeli te nove standarde, je bistveno, da se ta predlog pravočasno objavi.***

¹³ COM(2014)0285

Predlog spremembe

(6a) Prevozna podjetja so večinoma mala in srednja podjetja. Poleg tega še nimajo dostopa do standardiziranih informacij, da bi lahko ocenila

tehnologije za učinkovito porabo goriva ali primerjala vozila ter tako sprejela najboljše utemeljene odločitve o nakupu in zmanjšala svoje stroške goriva, ki predstavljajo več kot četrtno njihovih operativnih stroškov.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) **Treba** bi bilo **omogočiti** javni dostop do podatkov o učinkovitosti vozila v smislu emisij CO₂ in porabe goriva, da bi lahko vsi uporabniki vozil sprejeli dobro utemeljene odločitve o nakupu. Vsi proizvajalci vozil bodo lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk. To bo spodbudilo **inovacije** in tako okrepilo konkurenčnost. Z navedenimi podatki bodo oblikovalci politik na ravni Unije in držav članic tudi pridobili trdno podlago za razvoj politik, ki spodbujajo uvedbo energijsko učinkovitejših vozil. Zato je primerno, da se vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določene za vsako novo težko vozilo v skladu z Uredbo Komisije (EU) [.../...] ¹⁵ [Opoce vključi pravi sklic], spremljajo, sporočajo Komisiji in dajo na voljo javnosti.

¹⁵ Uredba Komisije (EU) [.../...] o izvajanju uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L.....).

Predlog spremembe

(7) **Omogočiti** bi bilo **treba** javni dostop do podatkov o učinkovitosti vozila v smislu emisij CO₂ in porabe goriva, da bi lahko vsi uporabniki vozil sprejeli dobro utemeljene odločitve o nakupu, **in zagotoviti najvišje ravni preglednosti**. Vsi proizvajalci vozil bodo lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk. To bo **okrepilo inovacije**, spodbudilo **razvoj energetske učinkovitejših vozil** in tako okrepilo konkurenčnost. Z navedenimi podatki bodo oblikovalci politik na ravni Unije in držav članic tudi pridobili trdno podlago za razvoj politik, ki spodbujajo uvedbo energijsko učinkovitejših vozil. Zato je primerno, da se vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določene za vsako novo težko vozilo v skladu z Uredbo Komisije (EU) [.../...] ¹⁵ [Opoce vključi pravi sklic], spremljajo, sporočajo Komisiji in dajo na voljo javnosti.

¹⁵ Uredba Komisije (EU) [.../...] o izvajanju uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L.....).

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Da bi pridobili popolno znanje o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO₂, je primerno spremljati in poročati podatke o registraciji vseh novih težkih vozil in vseh novih priklopnih vozil, vključno s podatki o sistemih za prenos moči in ustrezni nadgradnji.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva bodo na voljo za nekatera nova težka vozila, ki bodo registrirana v letu [2019]. Od tega datuma dalje bi torej pristojni organi držav članic morali zagotavljati podatke o novih registracijah, proizvajalci pa bi morali zagotavljati tehnične podatke v zvezi s temi vozili.

Predlog spremembe

(8) Da bi pridobili popolno znanje o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO₂, je primerno spremljati in poročati podatke o registraciji vseh novih težkih vozil in vseh novih priklopnih vozil, vključno s podatki o sistemih za prenos moči in ustrezni nadgradnji. ***Posebne odgovornosti za spremljanje in poročanje podatkov so opisane v členu 4 oziroma v členu 5.***

Predlog spremembe

(8a) Sistem spremljanja in poročanja mora biti enostaven za uporabo za vsa prevozna podjetja, ne glede na njihovo velikost in vire.

Predlog spremembe

(9) Podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva bodo na voljo za nekatera nova težka vozila, ki bodo registrirana v letu [2019]. Od tega datuma dalje bi torej pristojni organi držav članic morali zagotavljati podatke o novih registracijah, proizvajalci pa bi morali zagotavljati tehnične podatke v zvezi s temi vozili, ***ki spadajo v področje uporabe Uredbe Komisije (EU) [.../...]^{1a+}.***

^{1a} Uredba Komisije (EU) [...] o izvajanju uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L...,...).

+ UL: prosimo, vstavite pravi sklic.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9a) Da bi Komisija gospodarskim subjektom omogočila, da se bolje pripravijo na regulativne spremembe, bi morala najkasneje do 30. junija 2018 objaviti časovni raspored za načrtovano uporabo programske opreme za izračun porabe energije vozil („Vehicle Energy Consumption Calculation Tool“ – VECTO), razvite na podlagi Uredbe Komisije (EU) 2017/2400, v ključnih tehnologijah in inovacijah, ki zmanjšujejo emisije cestnega tovornega prometa. Komisija bi tudi morala nemudoma posodobiti preskusni postopek VECTO, uveden v skladu z Uredbo (ES) 595/2009, da bi zajela vse kategorije težkih vozil, vključno z vsemi alternativnimi pogonskimi sistemi, priklopnimi vozili in vsemi novimi vrstami alternativnih goriv, ki bodo na voljo na trgu, da bi zajela celotni razpon možnih težkih tovornih vozil. Zato je pomembno, da Komisija redno pregleduje obseg obveznosti glede spremljanja in poročanja v skladu s to uredbo in po potrebi pripravi zakonodajne predloge.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(9b) Sistem spremljanja in poročanja mora biti uporabniku prijazen za vse prevoznike ne glede na njihovo velikost in vire. Komisija bi morala dejavno spodbujati ta sistem, da bi zagotovila, da bo imel pomemben učinek na sektor in da bi povečala ozaveščenost o razpoložljivosti posredovanih podatkov.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10a) Rezultate preskušanja skladnosti proizvodnje vhodnih datotek VECTO bi prav tako morali spremljati in o njih poročati Komisiji.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(10b) Analizo podatkov, ki jih Komisiji posredujejo države članice in proizvajalci za predhodno koledarsko leto, bi bilo treba predstaviti javnosti tako, da bi bila jasno prikazana učinkovitost voznega parka težkih vozil Unije in vsake države članice, pa tudi vsakega proizvajalca na primerljiv način v smislu povprečne porabe goriva in emisij CO₂, pri čemer se upoštevajo razlike v ponudbi proizvodov proizvajalcev in deklariranem profilu namembnosti.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) Pomembno je zagotoviti, da so podatki, ki se spremljajo in sporočajo, zanesljivi. Komisija bi zato morala imeti sredstva, da končne podatke preveri in po potrebi popravi. Parametre, ki bodo omogočali ustrezno sledenje in preverjanje podatkov, bi zato bilo treba določiti v zahtevah za spremljanje.

Predlog spremembe

(11) Pomembno je zagotoviti, da so podatki, ki se spremljajo in sporočajo, zanesljivi. Komisija bi zato morala imeti sredstva, da končne podatke preveri in po potrebi popravi. ***Če Komisija pri preverjanju točnosti in kakovosti sporočenih podatkov ugotovi namerno neizpolnjevanje katere od zahtev iz te uredbe ali neizpolnjevanje zahtev iz malomarnosti, bi morala zadevnemu proizvajalcu naložiti upravno globo zaradi kršitve te uredbe. Upravna globa bi morala biti učinkovita, sorazmerna in odvračilna.*** Parametre, ki bodo omogočali ustrezno sledenje in preverjanje podatkov, bi zato bilo treba določiti v zahtevah za spremljanje.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Na podlagi izkušenj, pridobljenih s spremljanjem in sporočanjem podatkov o emisijah CO₂ na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ za nove osebne avtomobile in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷ za nova lahka gospodarska vozila, je primerno Evropski agenciji za okolje podeliti odgovornost za izmenjavo podatkov s pristojnimi organi držav članic in proizvajalci ter za upravljanje končne podatkovne zbirke v imenu Komisije. Primerno je tudi čim bolj uskladiti postopke za spremljanje in poročanje za težka vozila s tistimi, ki že obstajajo za lahka vozila.

Predlog spremembe

(12) Na podlagi izkušenj, pridobljenih s spremljanjem in sporočanjem podatkov o emisijah CO₂ na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ za nove osebne avtomobile in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷ za nova lahka gospodarska vozila, je primerno Evropski agenciji za okolje podeliti odgovornost za izmenjavo podatkov s pristojnimi organi držav članic in proizvajalci ter za upravljanje končne podatkovne zbirke v imenu Komisije, ***ki bi morala biti prevoznikom in tretjim stranem dostopna brezplačno in v digitalno iskljivi obliki.*** Primerno je tudi čim bolj uskladiti

postopke za spremljanje in poročanje za težka vozila s tistimi, ki že obstajajo za lahka vozila.

¹⁶ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil, (UL L 140, 5.2.2009, str. 1).

¹⁷ Uredba (EU) št. 510/2011 z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

¹⁶ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil, (UL L 140, 5.2.2009, str. 1).

¹⁷ Uredba (EU) št. 510/2011 z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12a) Komisija je v svojem svežnju iz leta 2017 o mobilnosti z naslovom Evropa v gibanju predvidela predlog za standarde CO₂ za težka vozila za prvo polovico leta 2018. Ambiciozne cilje glede CO₂ za leto 2025 v zvezi s težkimi vozili je treba obravnavati kot končni cilj te zakonodajne poti in Komisija bi jih morala pripraviti najkasneje do 30. aprila 2018.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12b) Komisija bi morala nemudoma pripraviti obvezno preverjanje med

dejansko vožnjo, ki ga izvajajo proizvajalci originalne opreme pod nadzorom neodvisnih in akreditiranih organov, da bi opredelila morebitna razhajanja med simuliranimi in dejanskimi vrednostmi CO₂ celotnega težkega vozila. Neodvisne tretje osebe bi morale imeti možnost izvajanja neodvisnih testov v tehničnih službah ali akreditiranih laboratorijih in imeti dostop do potrebnih podatkov. Rezultate takih testov bi bilo treba spremljati in o njih poročati v skladu s to uredbo ter jih dati na voljo javnosti.

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 12 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12c) V t. i. škandalu dieseldate, povezanim s homologacijo lahkih vozil, se je pokazalo, kako pomembna je vloga neodvisnih organov za nadzor testov, ki jih izvajajo proizvajalci, in kako pomembno je tretjim stranem zagotoviti možnost za izvajanje neodvisnih testov, saj to prispeva k povečanju preglednosti, verodostojnosti in učinkovitosti sistemov preverjanja, spremljanja in sporočanja.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja določb te uredbe o preverjanju in popravljanju spremljanih podatkov bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in

črtano

¹⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) *Da* bi zagotovili, da zahteve po podatkih ter postopek spremljanja in poročanja *ostanejo* trajno ustrezni za oceno prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO₂ ter da *so* na voljo podatki o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje CO₂, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije glede spremembe zahtev po podatkih ter postopka spremljanja in poročanja, določenega v Prilogah. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravljalnimi deli opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni, in da se taka posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu *o boljši pripravi zakonodaje* z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

Predlog spremembe

(14) *Da* bi zagotovili, da *bodo* zahteve po podatkih ter postopek spremljanja in poročanja *ostali* trajno ustrezni za oceno prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO₂ ter da *bodo* na voljo podatki o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje CO₂ *in da se bo izvajalo ustrezno preverjanje in popravljanje spremljanih in posredovanih podatkov*, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije glede spremembe zahtev po podatkih ter postopka spremljanja in poročanja, določenega v Prilogah, *glede preverjanja med dejansko vožnjo in za določitev ukrepov v zvezi s preverjanjem in popravljanjem za podatke, ki jih posredujejo države članice in proizvajalci v skladu s to uredbo*. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravljalnimi deli opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni, in da se taka posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 *o boljši pripravi zakonodaje*. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se lahko

sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

Obrazložitev

Zelo pomembno je zagotoviti, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvedbo naloge preverjanja kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov ter njihovega popravljanja. Te ukrepe je torej treba sprejeti z delegiranimi akti.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Člen 1 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Ta uredba določa zahteve za spremljanje emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Evropski uniji, ter poročanje o njih.

Predlog spremembe

Ta uredba določa zahteve za spremljanje emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Evropski uniji, ter poročanje o njih, **in za rezultate preskušanja skladnosti proizvodnje vhodnih datotek VECTO.**

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Datum proizvodnje je datum **podpisa certifikata o skladnosti ali, kjer je ustrezno, datum podpisa potrdila o posamični odobritvi.**

Predlog spremembe

Datum proizvodnje je datum **simulacije, zabeležene v dokumentaciji za stranke, kot je določeno v dodatku 2 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) .../... [UL: Prosimo vstavite številko objave uredbe iz dokumenta Ares(2017)1900557].**

Obrazložitev

Datum proizvodnje, kot ga je predlagala Komisija, se zgodi v postopku, na katerega proizvajalci ne morejo veliko vplivati. Posamezne odobritve opravijo prodajalci in distributerji pri registraciji vozila. Ta datum je zato lahko dolgo po tem, ko je vozilo zapustilo tovarno, zato proizvajalec tega datuma ne pozna. Uporaba dokumentacije stranke o CO₂ ustreza datumu izdaje certifikata o skladnosti za homologirana vozila.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Proizvajalci sporočijo tehnične podatke za težka vozila, ki sodijo v področje uporabe Uredbe št. [.../...]+.

+ UL: Prosimo, vstavite številko – Uredba Komisije (EU) [.../...] o izvajanju Uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L.....).

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Člen 6 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. Komisija vodi osrednji register podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5. Register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov 1, 24, 25, 32, 33, 39 in 40, določenih v delu B Priloge I.

1. Komisija vodi osrednji register podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5. Register je javno dostopen, razen podatkovnih vnosov 1, **21a, 21b**, 24, 25, **26a**, 32, 33, **34a**, 39, **40, 73a** in **73b**, , določenih v delu B Priloge I, **za katere Komisija na zahtevo in v skladu z Uredbo (ES) št. 1367/2006 Evropskega parlamenta in Sveta zagotovi dostop za tretje osebe^{1a}.**

^{1a} Uredba (ES) št. 1367/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. septembra 2006 o uporabi določb Aarhuške konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah v institucijah in organih Skupnosti

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe Člen 7 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija **lahko** sama **izvaja** preverjanje kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5.

Predlog spremembe

2. Komisija sama **izvede** preverjanje **točnosti in** kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5. **Postopek se lahko izvaja v dialogu s pristojnimi organi in proizvajalci, dopolnjuje pa ga lahko tudi dodatna pomoč tretjih oseb.**

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe Člen 7 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, **po potrebi** sprejme potrebne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v osrednjem registru iz člena 6.

Predlog spremembe

3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, sprejme potrebne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v osrednjem registru iz člena 6. **Države članice in proizvajalci imajo možnost odpraviti napake v treh mesecih od dneva, ko so prejeli obvestilo.**

Če Komisija ugotovi, da je proizvajalec namerno ponaredil podatke, od ustreznih organov nemudoma zahteva, da podatke popravijo in sprejmejo ustrezne ukrepe v skladu z Direktivo 2007/46/ES.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe Člen 7 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Če Komisija pri preverjanju

točnosti in kakovosti sporočenih podatkov iz člena 5 ugotovi namerno neizpolnjevanje katere od zahtev iz te uredbe ali neizpolnjevanje zahtev iz malomarnosti, zadevnemu proizvajalcu naloži upravno globo zaradi kršitve te uredbe. Upravna globa je učinkovita, sorazmerna in odvračilna.

Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 12 za dopolnitev te uredbe glede neskladnosti in da se določijo metode za izračun in pobiranje upravnih glob.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe Člen 8 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. V analizi mora biti prikazana vsaj učinkovitost voznega parka težkih vozil v Uniji ter učinkovitost vozil vsakega posameznega proizvajalca v smislu povprečne porabe goriva in emisij CO₂. V analizi morajo biti upoštevani tudi podatki o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, če so na voljo.

Predlog spremembe

2. V analizi mora biti prikazana vsaj učinkovitost voznega parka težkih vozil v Uniji ter učinkovitost vozil vsakega posameznega proizvajalca ***na primerljiv način*** v smislu povprečne porabe goriva in emisij CO₂, ***pri čemer se upoštevajo tudi razlike v ponudbi proizvodov proizvajalcev in deklariranem profilu namembnosti***. V analizi morajo biti upoštevani tudi podatki o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, če so na voljo, ***in vseh alternativnih pogonskih sistemov***. ***Analiza, ki jo objavi Komisija, upošteva tudi širok nabor profilov namembnosti, povezanih z voznim parkom težkih vozil.***

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe Člen 8 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Komisija najkasneje do 30. junija 2018 objavi časovni razpored za načrtovano uporabo simulacijskega

orodja iz člena 5(1)(a) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2400 (tj. VECTO) v ključnih tehnologijah in inovacijah, ki zmanjšujejo emisije cestnega tovornega prometa.

Komisija to uredbo redno pregleduje in po potrebi pripravi zakonodajne predloge, da bi razširila obveznosti spremljanja in poročanja na vse kategorije težkih vozil, vključno z vsemi alternativnimi pogonskimi sistemi, priklopnimi vozili in novimi vrstami motorjev na alternativna goriva.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe Člen 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 8a

Standardi CO₂ za težka vozila in preverjanje med dejansko vožnjo

Komisija do 30. aprila 2018, kot je ustrezno, pripravi zakonodajni predlog za določitev standardov za emisije CO₂ za težka vozila za leto 2025 v skladu s podnebnimi cilji Evropske unije.

Ta predlog spremlja študija o ukrepih za dodatno zmanjšanje emisij CO₂ v cestnem tovornem prometu, vključno z usposabljanjem voznikov, oblikovanjem kolon vozil, evropskim modularnim sistemom, pnevmatikami z nizkim kotalnim uporom in konsolidacijo tovara.

Komisija v skladu s členom 12 sprejme delegirane akte za dopolnitev te uredbe. Ti delegirani akti določajo naslednje:

(a) obvezno preverjanje med dejansko vožnjo izvajajo proizvajalci originalne opreme pod nadzorom neodvisnega in akreditiranega organa, opravi pa se najkasneje do 31. decembra 2020;

(b) neodvisne tretje osebe imajo možnost izvajanja neodvisnih testov v tehničnih službah in akreditiranih laboratorijih;

(c) preverjanje in njegovi rezultati se spremljajo in se o njih poroča v skladu s to uredbo, Komisija pa zagotovi, da so na zahtevo dostopni tretjim stranem; in

(d) Komisija na podlagi poročil držav vsako leto poroča o morebitnih vrzelih med rezultati testov med vožnjo in dejansko porabo na cesti.

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe Člen 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Podelitev izvedbenih pooblastil

Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 člena 7. Taki izvedbeni akti se sprejmejo po postopku pregleda iz člena 11.

Predlog spremembe

črtano

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe Člen 10 – odstavek -1 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

-1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 za dopolnitev te uredbe, da se določijo ukrepi za preverjanje in popravljanje iz člena 7(2) in (3).

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe Člen 11

Člen 11

črtano

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta²¹. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;

²¹ Odločba št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov v Skupnosti in o izvajanju Kjotskega protokola (UL L 49, 19.2.2004, str. 1).

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2. Pooblastilo za **sprejetje** delegiranih aktov iz člena 10 se **na Komisijo prenese** za **nedoločen čas** od [datuma začetka veljavnosti te uredbe].

2. Pooblastilo za **sprejemanje** delegiranih aktov iz členov 7(3a), 8a in 10 se **podeli Komisiji** za **pet let** od [datuma začetka veljavnosti te uredbe].

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe

Priloga I – del B – naslov – stolpec 3 (“vir”)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Vir

Vir

Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Priloga I – del B – tabela – vrstica 17

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
17	nazivna moč motorja	1.2.2.	glavne specifikacije motorja
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
17	nazivna moč motorja	1.2.2	glavne specifikacije motorja

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe

Priloga I – del B – vrstica 21 a (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
21a	WHSC g/kWh in CO₂		glavne specifikacije motorja

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe Priloga I – del B – vrstica 21 b (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
21b	WHSC g/kWh in CO₂		glavne specifikacije motorja

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe Priloga I – del B – vrstica 26 a (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
26a	učinkovitost prenosa		glavne specifikacije menjalnika

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe Priloga I – del B – vrstica 34 a (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
34a	<i>učinkovitost osi</i>		<i>glavne specifikacije osi</i>

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

Priloga I – del B – vrstica 56

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

56	profil namembnosti (prevoz na dolge razdalje, regionalni prevoz, mestni prevoz, gradbeništvo)	2.1.1	parametri simulacije (za vsako kombinacijo profila namembnosti/obremenitve/goriva)
----	---	-------	--

Predlog spremembe

56	profil namembnosti (prevoz na dolge razdalje, <i>prevoz na dolge razdalje (EMS)</i> , regionalni prevoz, <i>regionalni prevoz (EMS)</i> , mestni prevoz, gradbeništvo)	2.1.1	parametri simulacije (za vsako kombinacijo profila namembnosti/obremenitve/goriva)
----	--	-------	--

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Priloga I – del B – tabela – vrstica 57 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
-----	-----------------------	--	------

Predlog spremembe

Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
-----	-----------------------	--	------

57a	<i>gorivo (dizelsko gorivo/bencin/UNP/SNP/...)</i>	2.1.3	<i>parametri simulacije (za vsako kombinacijo profila namembnos ti/obremenit ve/goriva)</i>
------------	---	--------------	--

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Priloga I – del B – tabela – vrstica 67

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
67	emisije CO ₂ (izražene v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	emisije CO ₂ in poraba goriva (za vsako kombinacijo

profila
namembnosti/obremenitve/goriva)

Predlog spremembe

Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
67	emisije CO ₂ (izražene v g/km g/t-km, g/p-km, g/m²-km , g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	emisije CO ₂ in poraba goriva (za vsako kombinacijo profila namembnosti/obremenitve/goriva)

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe

Priloga I – del B – vrstica 73 a (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
73a	rezultati preskušanja skladnosti proizvodnje		skladnost proizvodnje

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe

Priloga I – del B – vrstica 73 b (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k	Opis

		Prilogi I k Uredbi [.../...]	
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
73b	<i>rezultati preskusov pri dejanski vožnji na cesti</i>		

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe

Priloga I – del B – vrstica 74 a (novo)

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
<i>Predlog spremembe</i>			
Št.	Parametri spremljanja	Vir Dodatek 1 k Prilogi I k Uredbi [.../...]	Opis
74a	<i>rezultati naknadnega preverjanja</i>		

OBRAZLOŽITEV

Globalno segrevanje je realna težava, ki jo je treba reševati z jasnimi in pogumnimi odločitvami. Evropska unija je med Evropskim svetom oktobra 2014 določila zavezujoč in ambiciozen cilj, in sicer zmanjšati domače emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 za najmanj 40 %.

Tudi sektor prometa bo moral pomembno prispevati k uresničitvi tega cilja, ker je leta 2014 25 % emisij ogljikovega dioksida v sektorju cestnega prometa prihajalo od težkih vozil, tj. 5 % vseh emisij ogljikovega dioksida v Evropski uniji.

Emisije CO₂ in poraba goriva pri novih težkih vozilih, danih na trg Evropske unije, doslej niso bile certificirane, ni se jih spremljalo, niti sporočalo na objektivni in primerljiv način, kot velja sicer za avtomobile in dostavna vozila; zaradi zakonodajne vrzeli trenutno nimamo na voljo zanesljivih podatkov o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO₂.

To pomanjkanje jasnosti predstavlja omejitev zlasti za avtoprevoznike, večinoma mala in srednja podjetja, za katera predstavlja gorivo več kot četrtno stroškov delovanja, a tudi za lokalne administratorje, ki ob nakupu novih javnih prevoznih sredstev ne morejo poznati najučinkovitejših modelov na trgu.

Pomanjkanje preglednosti tudi zmanjšuje konkurenco med proizvajalci, ki nimajo nobenih spodbud za inovacije, kar otežkoča vzpostavitev skupnih ukrepov na nacionalni ali evropski ravni za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz težkih vozil.

V strategiji za težka tovorna vozila za leto 2014 se je Komisija odločila sprejeti posebne ukrepe za zapolnitev teh vrzeli v obveščanju, doseči popolno preglednost trga in razpolagati z zanesljivimi in preverljivimi podatki o emisijah CO₂ in porabi za težka tovorna vozila, da bi na koncu določili standarde za emisije CO₂ iz teh vozil.

Najprej je razvila simulacijski instrument „VECTO“, da bi primerljivo in stroškovno učinkovito izračunala porabo goriva in emisije CO₂ pri novih težkih vozilih.

Drugič, predlagala je novo uredbo o določanju emisij CO₂ in porabe goriva za nova težka vozila (t. i. uredbo o certificiranju) na podlagi obstoječe zakonodaje o homologaciji, ki bi morala začeti veljati februarja 2018.

V skladu z uredbo Komisije o certificiranju bo treba za vsako novo težko vozilo, ki spada na njeno področje uporabe in bo dano na trg EU, z orodjem VECTO izvesti simulacijo emisij CO₂ in porabe goriva.

Uredba o certificiranju le deloma odpravlja vrzeli na ravni preglednosti, saj bodo podatki o učinkovitosti določenega vozila na voljo samo posameznemu kupcu tega vozila in nacionalnim organom države, v kateri je vozilo registrirano.

Tretjič, Komisija z obravnavanim predlogom uredbe določa spremljanje in sporočanje emisij

CO₂ ter podatkov v zvezi s porabo novih težkih vozil, za katere velja postopek certificiranja, da bi odpravili informacijske vrzeli in dosegli popolno preglednost trga. S tem tretjim korakom se bodo vsi pomembni podatki, ki jih bodo skladno z metodologijo certificiranja izračunali proizvajalci, spremljali in dali na voljo javnosti, razen tistih, ki bodo sporočeni samo Komisiji. Države članice pa bodo morale sporočiti podatke v zvezi z vsemi novimi vozili, ki so bila prvič registrirana v Uniji.

Zadnji korak bo določitev ambicioznih standardov CO₂ za emisije težkih tovornih vozil, predlog, za katerega poročevalec upa, da ga bo Komisija predstavila v prvem četrtletju leta 2018, da bi ga lahko sprejeli še pred koncem tega zakonodajnega obdobja.

Poročevalec se strinja z mnenjem Komisije in dosedanjim potekom, da bi določili standarde emisij CO₂ za vozila težke kategorije, a meni, da je treba vnesti nekatere spremembe in dodatno okrepiti predlog uredbe v obravnavi.

Najprej je treba bolj pojasniti povezavo med predlogom uredbe o spremljanju in poročanju ter uredbe o certificiranju, zlasti glede njihovih področij uporabe.

Predlogi sprememb, ki jih je vložil pripravljavec mnenja, pojasnjujejo, da bodo proizvajalci dolžni posredovati Komisiji le podatke, ki se nanašajo na tipe vozil, za katere velja uredba o certificiranju.

Države članice pa bodo morale sporočiti podatke v zvezi z vsemi novimi vozili, ki so bila prvič registrirana v Uniji.

Ker bo uredba o certificiranju razvita v zaporednih fazah, je pomembno, da Komisija nemudoma pripravi časovni načrt, v katerem bo jasno določeno, kdaj in kako se bo uporabljala programska oprema VECTO za različne vrste težkih tovornih vozil, vključno z avtobusi, nekaterimi vrstami tovornjakov in priklopnikov, električnimi in hibridnimi težkimi vozili ter vozili na alternativna goriva, ki bodo na voljo na trgu, in da se preskusni postopek in delovanje programske opreme VECTO za te različne vrste vozil posodobi.

Druga bistvena točka, v zvezi s katero je želel ukrepati poročevalec, je povezana s preglednostjo sistema.

Cilj predlogov sprememb, ki jih je vložil poročevalec, je vzpostaviti popolno preglednost trga in odpraviti obstoječe informacijske vrzeli ter omogočiti subjektom v sektorju bolj ozaveščeno izbiro pri nakupovanju, zagotoviti proizvajalcem močnejše spodbude za inovacije in javnim organom omogočiti dostop do celovitih podatkov za oblikovanje in izvajanje politik, ki spodbujajo uporabo učinkovitejših težkih vozil, ki manj onesnažujejo okolje, na primer z obdavčitvami in cestnimi pristojbinami.

Da bi dosegli ta cilj, se je poročevalcu zdelo primerno, da v del B priloge I, ki vsebuje podatke, ki jih bodo proizvajalci morali spremljati in sporočiti Komisiji, vnese rezultate preskusov skladnosti proizvodnje.

Podatki, navedeni v delu B priloge I bodo razdeljeni v dve glavni kategoriji: tisti, ki jih bo treba sporočiti Komisiji in dati na voljo javnosti, in tisti, ki jih je treba sporočiti Komisiji, ki jih bo lahko v skladu z Uredbo št. 1367/2006 lahko sporočila tretjim stranem, ki jih bodo zahtevale.

Te tretje strani, kot so univerze, raziskovalna središča, nevladne organizacije, regije itd., bodo imele možnost, da opravijo neodvisna preverjanja verodostojnosti podatkov, ki so jih predložili proizvajalci, da se preprečijo novi škandali, na primer v zvezi z emisijami dizelskih motorjev za motorna vozila (t. i. dieselpate) in oblikovanje novih kartelov v prihodnosti, na primer kartel, ki ga je Komisija nedavno kaznovala in v katerega so bili vključeni glavni proizvajalci tovornjakov.

Poročevalec prav tako poziva Evropsko komisijo, naj čim prej razvije cestni preskus emisij CO₂ težkih tovornih vozil, ki se opravi v realnih pogojih, da bi lahko preverili vsa neskladja med simuliranimi in dejanskimi vrednostmi CO₂ na vozilo, ki se bo izvajal pod nadzorom neodvisnih organov in rezultate katerega bo treba spremljati in o njih poročati v skladu s to uredbo.

V zvezi s poročilom, ki ga bo Komisija morala objavljati letno, poročevalec meni, da je pomembno, da se podatki v poročilu združijo ne le na posamezno državo članico in proizvajalca, vendar tudi, da se upoštevajo različni portfelji izdelkov proizvajalcev in profili operativnih nalog različnih vozil, da bi preprečili nepopolno in izkrivljeno odčitavanje podatkov ter zagotovili boljše odražanje stvarnosti.

Poročevalec tudi meni, da je treba glede preverjanja kakovosti podatkov, ki jih morajo države članice in proizvodni obrati sporočiti Komisiji v skladu s to uredbo, določiti upravne sankcije, če se ugotovijo nepravilnosti ali neskladja, na primer, da so sporočeni podatki različni od certificiranih oziroma so bili sporočeni le delno.

Poročevalec zaključuje, da je treba te ukrepe sprejeti z delegiranimi akti, da bi zagotovili, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvajanje svojih nalog za preverjanje kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov.

8.12.2017

MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Pripravljavec mnenja: Nicola Caputo

KRATKA OBRAZLOŽITEV

EU si je zastavila ambiciozne cilje za zmanjšanje emisij do leta 2030, k čemur mora prispevati tudi prometni sektor. Sektor težkih vozil je pomemben vir emisij, saj povzroči 5 % vseh emisij v EU, kar je približno 20 % vseh emisij iz prometa in 25 % emisij iz cestnega prometa. Če ne bomo ukrepali, se bo delež emisij iz cestnega prometa do leta 2050 povečal na približno 30 %.

Hkrati se poraba goriva in emisije CO₂ iz novih težkih vozil še ne spremljajo na objektivni in primerljiv način in zato ni zanesljivih podatkov o obsegu na ravni voznega parka in vozil. Trenutne informacije glede porabe goriva, ki so na voljo kupcem novih težkih vozil, temeljijo na metodologijah preskušanja in simulacij, ki se razlikujejo glede na izdelovalce težkih vozil, in zato niso neposredno primerljivi. Zaradi te vrzeli v znanju prihaja do: 1) manjšega konkurenčnega pritiska na proizvajalce težkih vozil, da bi okrepili inovacije in uvedbo energetske učinkovitih tehnologij; 2) težav prevoznikov, ki so po večini mala in srednja podjetja, pri izbiri vozil z najučinkovitejšo porabo goriva in pri zagotavljanju prihranka pri stroških za gorivo; ter 3) ogrožanja ukrepov na nacionalni ravni ali ravni EU za zmanjšanje emisij CO₂ težkih vozil.

Za odpravo te vrzeli v znanju je Komisija leta 2014 v strategiji za težka vozila predlagala naslednji pristop v treh korakih: prvi ukrep je bil razvoj simulacijskega programskega orodja za izračun porabe energije vozil (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO), da bi porabo goriva in emisije CO₂ izračunali na način, ki bi omogočal primerljivost različnih težkih vozil vseh proizvajalcev. Drugi korak je razvoj metodologije certificiranja za porabo goriva in emisije CO₂ novih težkih vozil v okviru zakonodaje EU o homologaciji, preden se ta vozila dajo na trg EU.

V zadnjem koraku bi v skladu s sedanjim predlogom te informacije zagotovili vsem

deležnikom, tako da bi vse ustrezne podatke, ki jih v skladu z metodo certificiranja izračunajo proizvajalci, spremljali, posredovali in objavili na ravni EU ter jih dali na voljo vsem javnim organom, prevoznikom in proizvajalcem vozil.

Ta predlog uredbe določa natančne zahteve za spremljanje emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Evropski uniji, ter poročanje o njih. Od leta 2020 naprej bodo morali pristojni organi držav članic in proizvajalci težkih vozil za vsa nova vozila, dana na trg, predložiti seznam parametrov (kot so poraba goriva za različne vozne cikle in različna merila, emisije CO₂ ter specifikacije vozila in uporabljene tehnologije). Evropska agencija za okolje bo na evropski ravni upravljala osrednjo zbirko predloženih podatkov, ki bodo dostopni javnosti (razen nekaterih občutljivih podatkov). Proizvajalci in pristojni organi so odgovorni za točnost in kakovost podatkov, ki jih posredujejo. Komisija pa lahko preverja kakovost predloženih podatkov in po potrebi sprejme potrebne ukrepe, da se podatki, objavljeni v javnem registru, popravijo. Vsako leto pripravi poročilo z analizo podatkov, ki jih predložijo države članice in proizvajalci. Analiza vključuje podatke o povprečni porabi goriva in emisijah CO₂ težkih vozil v Uniji kot celoti ter glede na vsakega proizvajalca. Upoštevati bi morala tudi podatke o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂.

Pripravljaivec mnenja pozdravlja predlog za spremljanje in razširjanje podatkov o emisijah CO₂ in porabi goriva pri novoregistriranih težkih vozilih v EU na podlagi skupno dogovorjene metodologije. Čeprav se je učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih v zadnjih desetletjih izboljšala, prevozna podjetja v EU, ki so pretežno mala in srednja podjetja in imajo v lasti le nekaj vozil, še nimajo dostopa do standardiziranih informacij, da bi lahko ocenila tehnologije za učinkovito porabo goriva, primerjala tovorna vozila ter tako sprejela najboljše utemeljene odločitve o nakupu glede na svoje potrebe in zmanjšala stroške goriva, ki predstavljajo približno četrtnino njihovih operativnih stroškov.

S tem predlogom se prav tako izvaja evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami iz leta 2016, katere cilji vključujejo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v cestnem prometu za vsaj 60 % v letu 2050 ter veliko zmanjšanje emisij onesnaževal zraka. Zato ne smemo spregledati nobenega smiselnega ukrepa za zmanjšanje emisij iz težkih vozil. V zadnjih dvajsetih letih so bile v EU uvedene zavezujoče omejitve emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila, hkrati pa ni primerljivih omejitev emisij CO₂ za težka vozila. Komisija namerava pripraviti predloge za morebitno vključitev emisijskih standardov za težka vozila, to pa je mogoče zagotoviti le na podlagi ustreznega spremljanja in poročanja o emisijah CO₂ v skladu s skupno dogovorjeno metodologijo.

Pripravljaivec mnenja meni, da je pomembno zagotoviti, da bodo uradni podatki o porabi goriva in emisijah CO₂, pridobljeni z orodjem VECTO, na voljo javnosti. Poleg tega bi morala Komisija na podlagi izkušenj s tem orodjem pripraviti predloge za uvedbo preskusnega postopka za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo težkih vozil.

PREDLOGI SPREMEMB

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

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Da bi zagotovile uresničitev tega cilja, bi morale države članice zbirati in spodbujati primere dobre prakse na področju usposabljanja za energetska učinkovito vožnjo. Spodbujati je treba tudi uporabo novih tehnologij za večjo učinkovitost in zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂, uporabo bolj aerodinamične zasnove vozil in optimizacijo načrta natovarjanja. Za zmanjšanje porabe goriva bi morale države članice razmisliti o uporabi sredstev za modernizacijo in posodobitev voznega parka težkih vozil, vzdrževanje in izboljšanje cest, spodbujanje uporabe pnevmatik z nizkim količnikom kotalnega upora in lažjih priklopnih vozil ter uporabo alternativnih goriv, kot je vodik, ali goriv, pridobljenih z recikliranjem in predelavo plastike.

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3b) Emisije toplogrednih plinov iz prometa bodo morale do leta 2050 biti blizu nič, da bi bili cilji pariškega sporazuma uresničeni.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3c) Za uresničitev cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij v prometu do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 mora Komisija pregledati in posodobiti orodje za izračun porabe energije vozil (VECTO), da bi zagotovili nadaljnjo učinkovitost in primerljivost pri izračunu porabe goriva in emisij CO₂ težkih vozil.

Obrazložitev

Metodologija VECTO ne vključuje na primer aerodinamično zasnovanih priklopnikov, kjer so možnosti za zmanjšanje precejšnje. Sedanja različica orodja VECTO ne upošteva izboljšave priklopnikov, ker opredelitev priklopnikov po metodologiji VECTO upošteva le standardne oblike priklopnikov; enako velja za zmanjšanje porabe goriva, ki jo ustvarijo hibridni pogonski sistemi – sedanje orodje VECTO ni zasnovano tako, da bi upoštevalo to kategorijo tehnoloških izboljšav.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4) Emisije toplogrednih plinov iz tovornih vozil in avtobusov, tj. težkih vozil, trenutno predstavljajo okoli četrtno emisij v cestnem prometu v Uniji in naj bi se po pričakovanjih do leta 2030 še povečale. **Treba je uvesti učinkovite ukrepe** za zmanjšanje emisij iz težkih vozil, da bi prispevali k potrebnim zmanjšanjem emisij v prometnem sektorju.

(4) Emisije toplogrednih plinov iz tovornih vozil in avtobusov, tj. težkih vozil, trenutno predstavljajo okoli četrtno emisij v cestnem prometu **in petino vseh emisij iz prometa** v Uniji in naj bi se po pričakovanjih do leta 2030 še **naglo** povečale. **Uvesti je treba več učinkovitih in pravočasnih ukrepov** za zmanjšanje emisij iz težkih vozil **v proizvodnji in uporabi**, da bi prispevali k potrebnim zmanjšanjem emisij v prometnem sektorju.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) Za oblikovanje celostnega pristopa do zmanjšanja emisij v prometnem sektorju je treba pripraviti številne ukrepe, ki vključujejo učinkovitost prevoza, alternativna goriva, cestno infrastrukturo, tehnologijo vozil in intermodalnost. V primeru težkih vozil se lahko zmanjšanje emisij doseže tudi z razvojem rešitev in ustvarjanjem spodbud za izboljšanje obremenitve, oblikovanje kolon vozil, usposabljanje voznikov, obnavljanje voznega parka, zmanjševanje zastojev in naložbe v vzdrževanje infrastrukture.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5) V svojem sporočilu iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih vozil¹³ je Komisija priznala, da je prvi pogoj za uvedbo takih ukrepov reguliran postopek za določitev emisij CO₂ in porabe goriva.

(5) V svojem sporočilu iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih vozil¹³ je Komisija priznala, da je prvi pogoj za uvedbo takih ukrepov reguliran postopek za določitev emisij CO₂ in porabe goriva. ***Komisija je v svojem svežnju o mobilnosti z naslovom Evropa v gibanju predvidela predlog za standarde za težka vozila za prvo polovico leta 2018. Da bi hitro sprejeli nove standarde je bistveno, da se pričujoči predlog pravočasno objavi.***

¹³ COM(2014) 285 *final*.

¹³ COM(2014)0285

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Čeprav se je učinkovitost porabe goriva pri težkih vozilih v zadnjih desetletjih izboljšala, prevozna podjetja, ki so pretežno mala in srednja podjetja in imajo v lasti le nekaj vozil, še nimajo dostopa do standardiziranih informacij, da bi lahko ocenila tehnologije za učinkovito porabo goriva, primerjala vozila ter tako sprejela najboljše utemeljene odločitve o nakupu in zmanjšala stroške goriva, ki predstavljajo približno četrtno operativnih stroškov.

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7) Treba bi bilo omogočiti javni dostop do podatkov o učinkovitosti vozila v smislu emisij CO₂ in porabe goriva, da bi lahko vsi uporabniki vozil sprejeli dobro utemeljene odločitve o nakupu. Vsi proizvajalci vozil bodo lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk. To bo spodbudilo inovacije in tako okrepilo konkurenčnost. Z navedenimi podatki bodo oblikovalci politik na ravni Unije in držav članic tudi pridobili trdno podlago za razvoj politik, ki spodbujajo uvedbo energijsko učinkovitejših vozil. **Zato** je primerno, da se vrednosti emisij CO₂ in porabe goriva, določene za vsako novo težko vozilo v skladu z Uredbo Komisije (EU) [.../...] ¹⁵ [Opoce vključni pravi sklic], spremljajo, sporočajo Komisiji in dajo na voljo javnosti.

(7) Treba bi bilo omogočiti javni dostop do podatkov o učinkovitosti vozila v smislu emisij CO₂ in porabe goriva, da bi lahko vsi uporabniki vozil sprejeli dobro utemeljene odločitve o nakupu **in da bi tretje strani lahko spremljale prizadevanja za omejevanje emisij CO₂**. Vsi proizvajalci vozil bodo lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk. To bo spodbudilo inovacije in tako okrepilo konkurenčnost. Z navedenimi podatki bodo oblikovalci politik na ravni Unije in držav članic tudi pridobili trdno podlago za razvoj politik, ki spodbujajo uvedbo energijsko učinkovitejših vozil, **ter povečali zanesljivost orodja VECTO, izboljšali preglednost ter spodbujali inovacije in konkurenčnost. Za lažjo primerjavo podatkov in za zagotovitev kakovosti in preglednosti podatkov** je primerno, da se vrednosti emisij CO₂ in

porabe goriva, določene za vsako novo težko vozilo v skladu z Uredbo Komisije (EU) [.../...] ¹⁵ [Opoce vključi pravi sklic], spremljajo, sporočajo Komisiji in **hitro** dajo na voljo javnosti **na podlagi harmonizirane metodologije in na enoten način**.

¹⁵ Uredba Komisije (EU) [.../...] o izvajanju Uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L.....).

¹⁵ Uredba Komisije (EU) [.../...] o izvajanju Uredbe (EU) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L.....).

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Da bi pridobili popolno znanje o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO₂, je primerno spremljati in poročati podatke o registraciji vseh novih težkih vozil in vseh novih priklopnih vozil, vključno s podatki o **sistemih** za prenos moči **in** ustrezni nadgradnji.

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva bodo na voljo za nekatera nova

Predlog spremembe

(8) Da bi pridobili popolno znanje o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO₂, je primerno spremljati in poročati podatke o registraciji vseh novih težkih vozil in vseh novih priklopnih vozil, vključno s podatki o **učinkovitosti sistemov** za prenos moči, **motorjev**, ustrezni nadgradnji **in sestavnih delih**. **Pomembno je tesno sodelovanje med pristojnimi organi držav članic in proizvajalci vozil pri spremljanju in poročanju podatkov.**

Predlog spremembe

(9) Podatki o emisijah CO₂ in porabi goriva bodo na voljo za nekatera nova

težka vozila, ki bodo registrirana v letu [2019]. Od tega datuma dalje bi torej pristojni organi držav članic morali zagotavljati podatke o novih registracijah, proizvajalci pa bi morali zagotavljati tehnične podatke v zvezi s *temi vozili*.

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) Tehnični podatki, ki so bistveni za določanje učinkovitosti vozila glede emisij CO₂ in porabe goriva, bi morali biti javno dostopni, da se povečata preglednost specifikacij vozil in povezana učinkovitost ter da se spodbudi konkurenca med proizvajalci. Objaviti se ne bi smeli samo podatki, ki so občutljivi zaradi varstva osebnih podatkov in poštene konkurence. **Vsekakor pa** je v javnem interesu, da so dostopni tehnični podatki, ki so **bistveni** za določanje učinkovitosti vozil. **Taki podatki zato ne bi smeli biti izvzeti iz javnega dostopa.**

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) **Pomembno** je zagotoviti, da so

težka vozila, ki bodo registrirana v letu [2019]. Od tega datuma dalje bi torej pristojni organi držav članic morali zagotavljati podatke o novih registracijah, proizvajalci pa bi morali zagotavljati tehnične podatke v zvezi z *vozili, za katere so zahtevani podatki na voljo*.

Predlog spremembe

(10) Tehnični podatki, ki so bistveni za določanje učinkovitosti vozila glede emisij CO₂ in porabe goriva, bi morali biti javno dostopni, da se povečata preglednost specifikacij vozil in povezana učinkovitost ter da se spodbudi konkurenca med proizvajalci. Objaviti se ne bi smeli samo podatki, ki so občutljivi zaradi varstva osebnih podatkov in poštene konkurence. **Ker** je **vsekakor** v javnem interesu, da so dostopni tehnični podatki, ki so **potrebni** za določanje **in ocenjevanje** učinkovitosti vozil, **bi morali biti vsi posredovani podatki javno dostopni, razen osebnih in poslovno občutljivih podatkov.**

Komisija bi morala oceniti, ali je ustrezno, da se ti podatki dajo na voljo v anonimizirani obliki na zahtevo priznanih tretjih strani, in oceniti primerne pogoje dostopa, ki ne bi ogrozili konkurence, ter po potrebi predložiti zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.

podatki, ki se spremljajo in sporočajo, zanesljivi. Komisija bi zato morala imeti sredstva, da končne podatke preveri in po potrebi popravi. Parametre, ki omogočajo ustrezno sledenje in preverjanje podatkov, bi zato bilo treba določiti v zahtevah za spremljanje.

držav članic in proizvajalci vozil odgovorni za pravilnost in kakovost posredovanih podatkov (seznam parametrov: poraba goriva za različne vozne cikle, emisije CO₂, specifikacije vozil in uporabljene tehnologije), je pomembno zagotoviti, da so podatki, ki se spremljajo in sporočajo, zanesljivi. Komisija bi zato morala imeti sredstva, da končne podatke preveri in po potrebi popravi. Parametre, ki omogočajo ustrezno sledenje in preverjanje podatkov, bi zato bilo treba določiti v zahtevah za spremljanje, **ob ustreznem spoštovanju predpisov o zasebnosti.**

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11a) Komisija bi morala na podlagi izkušenj z orodjem za izračun porabe energije vozil (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO) pripraviti zakonodajne predloge za uvedbo preskusnega postopka za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo težkih vozil.

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(13) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja določb te uredbe o preverjanju in popravljanju spremljanih podatkov bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.

črtano

Obrazložitev

Zelo pomembno je zagotoviti, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvedbo naloge preverjanja kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov ter njihovega popravljanja. Te ukrepe je torej treba sprejeti z delegiranimi akti.

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Da bi zagotovili, da zahteve po podatkih ter postopek spremljanja in poročanja *ostanejo* trajno ustrezni za oceno prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO₂ ter da *so* na voljo podatki o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje CO₂, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije glede spremembe zahtev po podatkih ter postopka spremljanja in poročanja, določenega v Prilogah. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo po načelih, določenih v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

Predlog spremembe

(14) Da bi zagotovili, da **bodo** zahteve po podatkih ter postopek spremljanja in poročanja **ostali** trajno ustrezni za oceno prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO₂ ter da **bodo** na voljo podatki o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje CO₂ **in da se bo izvajalo ustrezno preverjanje in popravljanje spremljanih in posredovanih podatkov**, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije glede spremembe zahtev po podatkih ter postopka spremljanja in poročanja, določenega v Prilogah. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo po načelih, določenih v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se ukvarjajo s pripravo delegiranih aktov.

Obrazložitev

Zelo pomembno je zagotoviti, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvedbo naloge preverjanja kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov ter njihovega

popravljanja. Te ukrepe je torej treba sprejeti z delegiranimi akti.

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe

Člen 6 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Osrednji register podatkov o težkih vozilih

Predlog spremembe

Osrednja podatkovna zbirka o težkih vozilih

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe

Člen 6 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Komisija vodi **osrednji register** podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5. **Register** je javno **dostopen**, razen podatkovnih vnosov 1, 24, 25, 32, 33, 39 in 40, določenih v delu B Priloge I.

Predlog spremembe

1. Komisija vodi **osrednjo podatkovno zbirko** podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5. **Podatkovna zbirka** je javno **dostopna, brezplačna in v digitalni obliki**, razen podatkovnih vnosov 1, 4, 5, 23, 24, 25, 32, 33, 39 in 40, določenih v delu B Priloge I. **Komisija države članice in zadevne proizvajalce še pred objavo obvesti o podatkih, ki bodo objavljeni. Komisija oceni, ali je ustrezno, da se podatki iz prvega pododstavka dajo na voljo v anonimizirani obliki na zahtevo priznanih tretjih strani, in oceni primerne pogoje dostopa, ki ne bi ogrozili konkurence, ter po potrebi predloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe.**

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija **lahko** sama izvaja

Predlog spremembe

2. Komisija sama izvaja preverjanje

preverjanje kakovosti podatkov,
sporočenih v skladu s členoma 4 in 5.

kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s
členoma 4 in 5 **na reprezentativnem
vzorcu in v rednih intervalih. Lahko
opravlja preglede za preverjanje kakovosti
metod, ki se uporabljajo za pridobivanje
podatkov, in pri tem uporabi vse
razpoložljive in ustrezne preskusne in
merilne tehnologije.**

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Člen 7 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, **po potrebi** sprejme potrebne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v **osrednjem registru** iz člena 6.

Predlog spremembe

3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, sprejme potrebne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v **osrednji podatkovni zbirki** iz člena 6. **Države članice in proizvajalci imajo možnost odpraviti napake v treh mesecih od dneva, ko so prejeli obvestilo.**

Kadar Komisija ugotovi, da je proizvajalec namerno ponaredil podatke, mora od ustreznih organov nemudoma zahtevati, naj podatke popravijo in sprejmejo ustrezne ukrepe v skladu z Direktivo 2007/46/ES.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Člen 7 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. V primeru, da žvižgači opozorijo na nepravilnosti ali da so bile Komisiji posredovane napačne informacije in podatki, žvižgači dobijo poseben status in zaščito glede na tveganje zaradi žvižgaštva in v splošnem interesu, ki ju zagotavlja splošni pravni okvir za zaščito žvižgačev.

Če so bile te nepravilnosti prijavljene pristojnim organom države članice in/ali proizvajalcem vozil, ni pa o tem bila ustrezno obveščena Komisija, lahko ta z delegiranimi akti sprejme sankcije.

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. V analizi mora biti prikazana vsaj učinkovitost voznega parka težkih vozil v Uniji ter učinkovitost vozil vsakega posameznega proizvajalca v smislu **povprečne** porabe goriva in emisij CO₂. V analizi morajo biti upoštevani tudi podatki o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, če so na voljo.

Predlog spremembe

2. V analizi mora biti prikazana vsaj učinkovitost voznega parka težkih vozil v Uniji ter učinkovitost vozil vsakega posameznega proizvajalca v smislu porabe goriva in emisij CO₂ **za različne cikle delovanja motorja v skladu s klasifikacijo, ki se uporablja v sistemu VECTO**. V analizi morajo biti upoštevani tudi podatki o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂, **vključno z alternativnimi motorji in/ali gorivi**, če so na voljo. **Primerjave med proizvajalci se opravijo po skupinah kategorij prevozov, da bi se zagotovila veljavnost primerjav.**

Obrazložitev

Proizvajalci vozil pogosto ponujajo svoje izdelke za izvajanje povsem drugačnih kategorij prevozov. Tako se učinkovitost, kot jo prikazujejo proizvajalci, ne more meriti z navadno primerjavo, ki temelji na učinkovitosti, ker je treba na primer primerjati potovanja po magistralni cesti ali kratke mestne vožnje.

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Komisija nemudoma pregleda preskusni postopek VECTO ter najkasneje do leta 2020 na tehnološko nevtralen način vključi vse kategorije

težkih vozil, priklopna vozila in vsa vozila na alternativna goriva, kot so hibridni in brezemisijski sistemi za prenos moči, ter poročila o vseh ustreznih podatkih.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Člen 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 9

črtano

Podelitev izvedbenih pooblastil

Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 člena 7. Taki izvedbeni akti se sprejmejo po postopku pregleda iz člena 11.

Obrazložitev

Zelo pomembno je zagotoviti, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvedbo naloge preverjanja kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov ter njihovega popravljanja. Te ukrepe je torej treba sprejeti z delegiranimi akti.

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Ia. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 za dopolnitev te uredbe, da se določijo ukrepi za preverjanje in popravljanje iz člena 7(2) in (3).

Obrazložitev

Zelo pomembno je zagotoviti, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvedbo naloge preverjanja kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov ter njihovega popravljanja. Te ukrepe je torej treba sprejeti z delegiranimi akti.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe

Člen 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 11

črtano

Postopek odbora

Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen s členom 9 Odločbe št. 280/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Obrazložitev

Zelo pomembno je zagotoviti, da bo imela Komisija ustrezna sredstva, postopke in ukrepe za izvedbo naloge preverjanja kakovosti spremljanih in posredovanih podatkov ter njihovega popravljanja. Te ukrepe je torej treba sprejeti z delegiranimi akti.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe

Priloga I – del B – tabela – vrstica 26 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

26a. učinkovitost prenosa

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe

Priloga I – del B – tabela – vrstica 34 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

34a. Učinkovitost osi

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Spremljanje emisij CO ₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter poročanje o njih
Referenčni dokumenti	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 15.6.2017
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 15.6.2017
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Nicola Caputo 30.6.2017
Obravnavana v odboru	11.10.2017
Datum sprejetja	4.12.2017
Izid končnega glasovanja	+: 28 –: 4 0: 0
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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 (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
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

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

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 Kirkos (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

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani

POSTOPEK V PRISTOJNEM ODBORU

Naslov	Spremljanje emisij CO2 in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter poročanje o njih		
Referenčni dokumenti	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
Datum predložitve EP	31.5.2017		
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 15.6.2017		
Odbori, zaproseni za mnenje Datum razglasitve na zasedanju	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
Odbori, ki niso podali mnenja Datum sklepa	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
Poročevalec/-ka Datum imenovanja	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
Obravnava v odboru	6.11.2017		
Datum sprejetja	24.1.2018		
Izid končnega glasovanja	+: –: 0:	36 24 3	
Poslanci, navzoči pri končnem 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 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		
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Nikos Androulakis (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		
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
Datum predložitve	30.1.2018		

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V PRISTOJNEM 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 Andrulakis (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

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani