



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 14. lipnja 2018.
(OR. en)

2017/0111 (COD)

PE-CONS 20/18

CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima

UREDBA (EU) 2018/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

**o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila
i o izvješćivanju o tim dvama parametrima**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 81, 2.3.2018., str. 95.

² Stajalište Europskog parlamenta od 12. lipnja 2018. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od ...

budući da:

- (1) Europsko vijeće u zaključcima od 23. i 24. listopada 2014. o okviru klimatske i energetske politike za 2030., te ponovno na sastanku Europskog vijeća od 17. i 18. ožujka 2016. potvrdilo je obvezujući cilj domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu do 2030. za najmanje 40 % u odnosu na 1990.
- (2) Zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. predviđeno je da bi Unija taj treba ostvariti zajednički na troškovno najučinkovitiji način, pri čemu bi smanjenja do 2030. u odnosu na 2005. u sektorima u sustavu trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije ("EU-ETS") iznosila 43 %, a u sektorima izvan EU-ETS-a 30 %. Pariškim sporazumom¹ utvrđuje se, među ostalim, dugoročni cilj u skladu s nastojanjima da se povećanje globalne prosječne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2 °C razine u predindustrijskom razdoblju te da se ulažu naponi u njegovo zadržavanje na 1,5 °C iznad razine u predindustrijskom razdoblju. Potrebno je da sve države članice sudjeluju u tim naporima i da svi sektori gospodarstva, uključujući prometni sektor, doprinesu postizanju smanjenja emisije o kojem se usuglasilo Europsko vijeće i ispunjenju dugoročnih ciljeva Pariškog sporazuma.
- (3) U Komisijinoj Europskoj strategiji iz 2016. za mobilnost s niskom razinom emisije utvrđuje se cilj u skladu s kojim će do sredine stoljeća emisije stakleničkih plinova iz prometa morati biti barem 60 % niže nego u 1990. s tendencijom pada na nultu vrijednost.

¹ Pariški sporazum (SL L 282, 19.10.2016., str. 4.).

- (4) Kako bi se postigao taj cilj, prikladno je razmotriti niz različitih mjera. Uz utvrđivanje standarda za emisije CO₂ za teška vozila, osobito kamiona i autobusa, te mjere mogle bi obuhvaćati druga djelovanja kojima se doprinosi poboljšanju učinkovitosti i smanjenju emisija CO₂ teških vozila, kao što su optimizacija opterećenja, vožnja u konvoju, osposobljavanje vozača, upotreba alternativnih goriva, mehanizmi obnove voznog parka, gume s niskim otporom kotrljanja, smanjenje zastoja i ulaganja u održavanje infrastrukture.
- (5) Emisije stakleničkih plinova iz teških vozila, trenutačno predstavljaju oko četvrtine emisija u cestovnom prometu u Uniji, a ako se ne poduzmu dodatne mjere, očekuje se da će se između 2010. i 2030. povećati za 10 %, a između 2010. i 2050. za 17 %. Kako bi se doprinijelo potrebnom smanjivanju emisija u sektoru prometa, potrebno je uvesti djelotvorne mjere za ograničavanje emisija iz teških vozila.
- (6) Komisija je 2014. u svojoj komunikaciji o Strategiji smanjenja potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila navela da je preduvjet za uvođenje takvih mjera regulirani postupak za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva.

- (7) U Uredbi (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ predviđen je okvir za utvrđivanje takvog reguliranog postupka. Mjerenja provedena u skladu s tim postupkom pružit će robusne i usporedive podatke o emisijama CO₂ i potrošnji goriva pojedinačnih teških vozila za znatan dio voznog parka teških vozila u Uniji. Kupac određenog teškog vozila i njegova država članica registracije imat će pristup tim podacima, čime će se djelomično riješiti pitanje neraspoloživosti podataka.
- (8) Prijevoznačka poduzeća u velikoj su mjeri mala i srednja poduzeća. Povrh toga, još nemaju pristup standardiziranim informacijama koje bi im pomogle u procjeni tehnologija za učinkovitu uporabu goriva ili u usporedbi teških vozila kako bi donosili odluke o kupnji na temelju najkvalitetnijih informacija smanjujući time svoje troškove za gorivo, koji čine više od četvrtine njihovih operativnih troškova.

¹ Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ (SL L 188, 18.7.2009., str. 1.).

- (9) Informacije o učinkovitosti teških vozila kad je riječ o emisijama CO₂ i potrošnji goriva trebale bi biti javno dostupne kako bi se svim korisnicima vozila omogućilo donošenje odluka o kupnji utemeljenih na kvalitetnim informacijama te osigurala visoka razina transparentnosti. Svi proizvođači teških vozila moći će usporediti učinkovitost svojih vozila s onima drugih proizvođača. Time će se povećati poticaji za inovacije i potaknuti razvoj energetski učinkovitijih teških vozila, povećavajući time konkurentnost. Te će informacije biti solidan temelj oblikovateljima politika na razini Unije i država članica kako bi mogli razvijati politike za promicanje veće upotrebe energetski učinkovitih teških vozila.
- (10) Kako bi se dobilo potpune podatke o konfiguraciji voznog parka teških vozila u Uniji, njegovu razvoju tijekom vremena i potencijalnom utjecaju na emisije CO₂, uputno je da nadležna tijela država članica prate podatke o registraciji svih novih teških vozila i svih novih prikolica, uključujući podatke o pogonskim sustavima i relevantnoj nadogradnji te o njima izvješćuju Komisiju.
- (11) Stoga je prikladno da proizvođači teških vozila prate emisije CO₂ i vrijednosti potrošnje goriva utvrđene za svako od novih teških vozila te o njima izvješćuju Komisiju u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/2400¹.

¹ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1.).

- (12) Dostupnost podataka o emisijama CO₂ i potrošnji goriva za različite kategorije teških vozila ovisi o tome kad će te kategorije biti obuhvaćene Uredbom Komisije (EU) 2017/2400. Kako bi se pružila jasnoća i pravna sigurnost u vezi s praćenjem i izvješćivanjem na koje su proizvođači obvezani, ovom Uredbom trebalo bi se utvrditi početne godine za praćenje svih kategorija teških vozila koje su njome obuhvaćene i izvješćivanje o njima. Na temelju Uredbe (EU) 2017/2400, podaci će biti dostupni za dio novih teških vozila koja su registrirana u 2019. Počevši od te godine od proizvođača bi se trebalo zahtijevati da prate tehničke podatke u vezi s tim vozilima i izvješćuju o tome. Podaci za druge kategorija teških vozila i skupine teških vozila postat će dostupni tek kasnije. Trebalo bi odrediti razuman vremenski okvir za utvrđivanje početnih godina za praćenje podataka za te kategorija vozila i skupine vozila te izvješćivanje o njima. S obzirom na tehničku složenost razvoja postupaka za utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva preostalih kategorija teških vozila i skupina teških vozila rok bi se trebalo odrediti na sedam godina nakon stupanja na snagu ove Uredbe.

- (13) U javnom je interesu da se tehnički podaci koji su neophodni za određivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila aktivno pružaju na raspolaganje javnosti kako bi se povećala transparentnost kad je riječ o specifikacijama teških vozila i povezanom učinkovitošću te kako bi se poticalo tržišno natjecanje među proizvođačima. Podaci koji su osjetljive naravi zbog zaštite osobnih podataka i poštenog tržišnog natjecanja ne bi se trebali objavljivati. Određeni podaci u vezi s aerodinamičkom učinkovitošću teških vozila trebali bi se staviti na raspolaganje javnosti u obliku raspona kako bi se uzela u obzir razmatranja o poštenom tržišnom natjecanju. Dostavljeni podaci trebali bi biti lako dostupni javnosti i besplatni. Ovom Uredbom ne dovode se u pitanja daljnja prava javnog pristupa informacijama o okolišu, među ostalim u skladu s Uredbom (EU) 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹.

¹ Uredba (EZ) br. 1367/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. rujna 2006. o primjeni odredaba Aarhuške konvencije o pristupu informacijama, sudjelovanju javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša na institucije i tijela Zajednice (SL L 264, 25.9.2006., str. 13.).

- (14) Važno je da sustav praćenja i izvješćivanja bude jednostavan za upotrebu svim prijevoznicima, neovisno o njihovoj veličini i resursima. Isto tako, važno je da Komisija aktivno promiče takav sustav kako bi se zajamčio njegov konkretan učinak na taj sektor i kako bi se povećala osviještenost o dostupnosti dostavljenih podataka.
- (15) Komisijina analiza podataka koje su dostavile države članice i proizvođači za prethodnu kalendarsku godinu trebala bi biti predstavljena javnosti tako da u njoj jasno iznesena učinkovitost voznog parka teških vozila Unije i svake države članice, kao i svakog proizvođača. Njome bi se trebala omogućiti usporedivost unutar i između voznih parkova u pogledu prosječne potrošnje goriva i emisija CO₂ za svaku skupinu teških vozila putem profila misije.

- (16) Neophodno je da vrijednosti emisije CO₂ i potrošnje goriva određene u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400 ispravno odražavaju učinkovitost teških vozila. Tom se Uredbom stoga utvrđuju odredbe za provjeru i osiguravanje sukladnosti upotrebe simulacijskog alata i i sukladnost karakteristika relevantnih sastavnih dijelova, zasebnih tehničkih jedinica i sustava povezanih s emisijama CO₂ i potrošnjom goriva. Taj postupak provjere trebao bi uključivati ispitivanje na cesti. Novim okvirom homologacije kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća¹* pruža se način osiguravanja toga da u slučaju odstupanja proizvođač donosi popravne mjere te da u slučaju nesukladnosti Komisija može nametnuti administrativne novčane kazne. Tim novim okvirom također se prepoznaje važnost toga da se trećim stranama dopusti nezavisno ispitivanje vozila i pristup potrebnim podacima. Komisija bi trebala pratiti rezultate takvih provjera i uključiti analizu tih rezultata u svoje godišnje izvješće.

¹ Uredba (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća od ... o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL).

* SL: molimo unesite upućivanje na PE-CONS 73/17.

- (17) Važno je osigurati da podaci koje se prati i o kojima se izvješćuje budu potpuni i pouzdani. Komisija bi stoga trebala moći provjeriti i po potrebi ispraviti konačne podatke. Zahtjevi za praćenje stoga bi trebali propisivati parametre s pomoću kojih se podaci mogu na odgovarajući način pratiti i provjeravati.
- (18) Komisija bi trebala imati mogućnost izricanja administrativne novčane kazne kada zaključi da podaci koje su dostavili proizvođači odstupaju od podataka zabilježenih u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009, i osobito skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 582/2011¹ i Uredbom (EU) br. 2017/2400 ili kada proizvođač ne dostavi potrebne podatke u zadanom roku. Te bi kazne trebale biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

¹ Uredba Komisije (EU) br. 582/2011 od 25. svibnja 2011. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na emisiju iz teških vozila (Euro VI.) i izmjeni priloga I. i III. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća Tekst značajan za EGP (SL L 167 25.6.2011., str. 1.).

- (19) Na temelju iskustva stečenog praćenjem emisija CO₂ i izvješćivanjem o njima u skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ za nove osobne automobile i Uredbom (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća² za nova laka gospodarska vozila, uputno je Europskoj agenciji za okoliš povjeriti odgovornost za razmjenu tih podataka s nadležnim tijelima država članica i proizvođačima te za upravljanje konačnom bazom podataka u ime Komisije. Također je uputno uskladiti procedure za praćenje i izvješćivanje za teška vozila s već postojećim procedurama za laka vozila koliko god je moguće.
- (20) Kako bi se osiguralo jedinstvene uvjete za provedbu odredbi ove Uredbe u pogledu provjeravanja i ispravljanja podataka koji se prate, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća³.

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

² Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila (SL L 145, 31.5.2011., str. 1).

³ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (21) Kako bi se osiguralo da zahtjevi koji se odnose na podatke i postupke praćenja i izvješćivanja i dalje tijekom vremena budu relevantni za procjenjivanje doprinosa voznog parka teških vozila emisijama CO₂ kako bi se osigurala dostupnost podataka o novim i naprednim tehnologijama za smanjenje emisija CO₂ i o rezultatima provjere tijekom stvarne vožnje te kako bi se osiguralo da rasponi vrijednosti otpora zraka i dalje budu relevantni u svrhe informiranja i usporedivosti te kako bi se dopunile odredbe o administrativnim novčanim kaznama, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji u pogledu dopunjavanja početnih godina za praćenje obuhvaćenih kategorija teških vozila i izvješćivanje o njima, izmjene zahtjevâ u vezi s podacima i postupka praćenja i izvješćivanja iznesenog u prilogima ovoj Uredbi, utvrđivanja podataka koje trebaju dostaviti države članice za praćenje rezultata ispitivanja za provjeru sukladnosti tijekom vožnje, izmjene raspona vrijednosti otpora zraka te definiranja kriterija, izračuna i metode naplate administrativnih novčanih kazni izrečenih proizvođačima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva 13. travnja 2016.¹. Konkretno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće moraju primati sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci moraju sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (22) Budući da države članice ne mogu dostatno ispuniti ciljeve ove Uredbe, a to su praćenje emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila u Uniji i izvješćivanje o tim dvama parametrima, i da je te ciljeve zbog opsega i učinaka predloženih mjera lakše ispuniti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za praćenje emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila u Uniji i za izvješćivanje o tim dvama parametrima.

Članak 2.

Područje primjene

Ova se Uredba odnosi na obvezu država članica i proizvođača teških vozila u pogledu praćenja podataka o novim teškim vozilima i izvješćivanja o njima.

Primjenjuje se na sljedeće kategorije vozila:

- (a) vozila kategorija M₁, M₂, N₁ i N₂ referentne mase koja prelazi 2610 kg i koja nisu obuhvaćena Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i sva vozila kategorija M₃ i N₃;
- (b) vozila kategorija O₃ i O₄.

Za potrebe ove Uredbe ta se vozila nazivaju teškim vozilima.

¹ Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL L 171, 29.6.2007., str. 1.).

Članak 3.
Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ i Uredbe (EZ) br. 595/2009.

Članak 4.
Praćenje i izvješćivanje od strane država članica

1. S početkom od 1. siječnja 2019. te za svaku sljedeću kalendarsku godinu države članice prate podatke utvrđene u dijelu A Priloga I. u vezi s novim teškim vozilima registriranim prvi put u Uniji.

Do 28. veljače svake godine, počevši od 2020., nadležna tijela država članica izvješćuju Komisiju o tim podacima u skladu s postupkom izvješćivanja iz Priloga II.

Podaci koji se odnose na nova teška vozila koja su prethodno bila registrirana izvan Unije ne prate se niti se o njima izvješćuje, osim ako je ta registracija obavljena manje od tri mjeseca prije registracije u Uniji.

¹ Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

2. Nadležna tijela koja su odgovorna za praćenje podataka i izvješćivanje o njima u skladu s ovom Uredbom tijela su koja su imenovala države članice u skladu s člankom 8. stavkom 7. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

Članak 5.

Praćenje i izvješćivanje od strane proizvođača

1. Počevši od početnih godina utvrđenih u točki 1. dijela B Priloga I. proizvođači teških vozila dužni su pratiti, na osnovi kalendarske godine, podatke utvrđene u točki 2. dijela B Priloga I. za svako novo teško vozilo.

Do 28. veljače svake godine, počevši od početnih godina utvrđenih u točki 1. dijela B Priloga I., proizvođači teških vozila u skladu s postupkom izvješćivanja navedenim u Prilogu II. izvješćuju Komisiju o tim podacima za svako novo teško vozilo čiji je datum simulacije u prethodnoj kalendarskoj godini.

Datum simulacije datum je o kojem je izviješteno u skladu s unosom br. 71 u točki 2. dijela B Priloga I.

2. Svaki proizvođač mora imenovati kontaktnu točku za svrhe izvješćivanja o podacima u skladu s ovom Uredbom.

Članak 6.

Središnji registar za podatke o teškim vozilima

1. Komisija vodi središnji registar za podatke o teškim vozilima ("registar") o kojima se izvješćuje u skladu s člancima 4. i 5.

Registar je javno dostupan uz iznimku unosa (a) navedenog u dijelu A Priloga I. i unosa br. 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 navedenih u točki 2. dijela B Priloga I. Što se tiče unosa br. 23 utvrđenog u točki 2. dijela B Priloga I., vrijednost je javno dostupna u obliku raspona kako je određen u dijelu C Priloga I.

2. Registrom u ime Komisije upravlja Europska agencija za okoliš.

Članak 7.

Praćenje rezultata provjere tijekom stvarne vožnje

1. Komisija prati, ako su dostupni, rezultate ispitivanja za provjeru sukladnosti tijekom vožnje provedenih u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 radi provjere emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila.
2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 13. radi dopune ove Uredbe određivanjem podataka koje trebaju dostaviti nadležna tijela država članica u svrhe stavka 1. ovog članka.

Članak 8.

Kvaliteta podataka

1. Nadležna tijela i proizvođači odgovorni su za ispravnost i kvalitetu podataka koje dostavljaju u skladu s člancima 4. i 5. O svim primijećenim pogreškama u dostavljenim podacima oni bez odlaganja izvješćuju Komisiju.

2. Komisija sama provjerava kvalitetu dostavljenih podataka u skladu s člancima 4. i 5.
3. Ako Komisija zaprimi obavijest o pogreškama u podacima ili utvrdi, na temelju vlastite provjere, nepodudarnosti u skupu podataka, ona prema potrebi poduzima potrebne mjere za ispravljanje podataka koji su objavljeni u registru iz članka 6.
4. Komisija može provedbenim aktima odrediti mjere za provjeru i ispravljanje podataka iz ovog članka stavaka 2. i 3. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12.

Članak 9.

Administrativne novčane kazne

1. Komisija može izreći administrativnu novčanu kaznu u svakom od sljedećih slučajeva:
 - (a) ako utvrdi da podaci koje je dostavio proizvođač u skladu s člankom 5. ove Uredbe odstupaju od podataka iz proizvođačeve evidencijske datoteke ili certifikata o homologaciji motora izdanog u okviru Uredbe (EZ) br. 595/2009 te je odstupanje namjerno ili uzrokovano teškim nemarom;

- (b) ako podaci nisu poslani u roku primjenjivom u skladu s člankom 5. stavkom 1. i odgađanje se ne može opravdati.

Komisija se u svrhu provjere podataka iz točke (a) savjetuje s relevantnim homologacijskim tijelima.

Administrativne novčane kazne učinkovite su, proporcionalne i odvraćajući te ne prelaze 30 000 eura po teškom vozilu na koje se odnose podaci koji odstupaju ili zakašnjeli podaci iz točaka (a) i (b).

2. Komisija na temelju načelâ iz stavka 3. ovog članka donosi delegirane akte u skladu s člankom 13. kako bi dopunila ovu Uredbu radi utvrđivanja postupka i metoda za izračun te naplatu administrativnih novčanih kazni iz stavka 1. ovog članka.
3. Delegiranim aktima iz stavka 2. poštuju se sljedeća načela:
 - (a) u postupku koji utvrdi Komisija poštuje se pravo na dobru upravu, a osobito pravo na saslušanje i pravo na pristup dosjeu, uz istovremeno poštovanje legitimnih interesa povjerljivosti te komercijalne tajne;

- (b) pri izračunu odgovarajuće administrativne novčane kazne Komisija se rukovodi načelima učinkovitosti, proporcionalnosti i odvraćanja, uzimajući u obzir, kada je to relevantno, ozbiljnost i učinke odstupanja ili odlaganja, broj teških vozila na koje se odnose podaci koji odstupaju ili koji su zakašnjeli, dobru vjeru proizvođača, stupanj revnosti i suradnje proizvođača, ponavljanje, učestalost ili trajanje odstupanja ili odlaganja, kao i prethodne sankcije izrečene istom proizvođaču;
 - (c) administrativne novčane kazne naplaćuju se bez nepotrebne odgode utvrđivanjem rokova za plaćanje i, prema potrebi, uključivanjem mogućnosti raspodjele uplata na nekoliko obroka i faza.
4. Sredstva prikupljena naplatom administrativnih novčanih kazni smatraju se prihodima općeg proračuna Unije.

Članak 10.

Izješće

1. Do 31. listopada svake godine Komisija objavljuje godišnje izvješće sa svojom analizom podataka koje su dostavile države članice i proizvođači za prethodnu kalendarsku godinu.

2. U izvješću se barem navodi učinkovitost voznog parka teških vozila Unije kao i onog svake pojedinačne države članice i pojedinačnog proizvođača u pogledu prosječne potrošnje goriva i emisija CO₂ za svaku skupinu teških vozila u odnosu na profil misije, opterećenje i kombinaciju goriva. Komisija također uzima u obzir podatke, ako su dostupni, o uvođenju novih i naprednih tehnologija za smanjenje emisija CO₂, kao i alternativnih pogonskih sustava. Usto uključuje i analizu rezultata provjere tijekom stvarne vožnje kako se prati u skladu s člankom 7., ako su dostupni.
3. Komisija tu analizu priprema uz pomoć Europske agencije za okoliš.

Članak 11.
Izmjena priloga

1. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 13. s ciljem izmjene Priloga I. radi:
 - (a) ažuriranja ili prilagođavanja zahtjeva u vezi s podacima utvrđenima u dijelu A i dijelu B Priloga I., ako se to smatra potrebnim za pružanje temeljite analize u skladu s člankom 10.;
 - (b) dopunjavanja početnih godina u točki 1. dijela B. Priloga I.;
 - (c) ažuriranja ili prilagođavanja raspona utvrđenih u dijelu C Priloga I. kako bi se uzele u obzir promjene u dizajnu teških vozila i osiguralo da su ti rasponi i dalje relevantni u svrhe informiranja i usporedivosti;
 - (d) prilagođavanja postupka praćenja i izvješćivanja određenog u Prilogu II. kako bi se uzelo u obzir iskustvo stečeno provedbom ove Uredbe.

2. Delegirani akti iz stavka 1. točke (b) donose se do ... [7 godina nakon dana stupanja na snagu ove Uredbe].

Članak 12.
Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za klimatske promjene osnovan Uredbom (EU) 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Navedeni Odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 13.
Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

¹ Uredba (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o mehanizmu za praćenje i izvješćivanje o emisijama stakleničkih plinova i za izvješćivanje o drugim informacijama u vezi s klimatskim promjenama na nacionalnoj razini i razini Unije te stavljanju izvan snage Odluke br. 280/2004/EZ (SL L 165, 18.6.2013., str. 13.).

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 7. stavka 2., članka 9. stavka 2. i članka 11. stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od sedam godina od ... [datum stupanja na snagu ove Uredbe]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od sedam godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 7. stavka 2., članka 9. stavka 2. i članka 11. stavka 1. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016..

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 7. stavka 2., članka 9. stavka 2. i članka 11. stavka 1. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 14.
Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

PRILOG I.

Pravila o podacima koje treba pratiti i o kojima treba izvješćivati

DIO A: PODACI KOJE TREBAJU PRATITI I O KOJIMA TREBAJU IZVJEŠĆIVATI DRŽAVE
ČLANICE:

- (a) identifikacijski brojevi vozila za sva nova teška vozila, kako je navedeno u članku 2. točkama (a) i (b), koja su registrirana na državnom području te države članice;
- (b) ime proizvođača;
- (c) marka (trgovačko ime proizvođača);
- (d) kôd nadogradnje kako je naveden u unosu br. 38. certifikata o sukladnosti, ako je dostupan;
- (e) u slučaju teških vozila iz članka 2. točke (a), informacije o pogonskom sustavu iz unosa br. 23., 23.1. i 26. certifikata o sukladnosti.

DIO B: PODACI KOJE TREBAJU PRATITI I O KOJIMA TREBAJU IZVJEŠĆIVATI
 PROIZVOĐAČI TEŠKIH VOZILA

1. Početne godine za praćenje podataka za kategorije teških vozila iz članka 2. drugog stavka točaka (a) i (b) i izvješćivanje o njima:

Kategorija teških vozila	Skupina vozila u kategoriji vozila (kako je navedeno u Prilogu I. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400)	Početna godina Praćenje	Početna godina Izvješćivanje
N ₁	–	–	–
N ₂	1 i 2	2020.	2021.
N ₃	3	2020.	2021.
	4, 5, 9 i 10;	2019.	2020.
	11, 12 i 16	2020.	2021.
M ₁	–	–	–
M ₂	–	–	–
M ₃	–	–	–
O ₃	–	–	–
O ₄	–	–	–

2. Podaci koje treba pratiti i o kojima treba izvješćivati:

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
1	Identifikacijski broj vozila (VIN)	1.1.3	Identifikacijske oznake vozila i sastavnih dijelova
2	Certifikacijski broj motora	1.2.2	
3	Certifikacijski broj CdxA ¹ (ako je primjenjivo)	1.8.3	
4	Certifikacijski broj mjenjača	1.3.2	
5	Certifikacijski broj osovine	1.6.2	
6	Certifikacijski broj gume, 1. osovina	1.9.2	
7	Certifikacijski broj gume, 2. osovina	1.9.6	
8	Certifikacijski broj gume, 3. osovina	1.9.10	
9	Certifikacijski broj gume, 4. osovina	1.9.14	

¹ Otpor zraka.

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
10	Kategorija vozila (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Klasifikacija vozila
11	Osovinska konfiguracija	1.1.5	
12	Maksimalna bruto masa vozila (t)	1.1.6	
13	Skupina vozila	1.1.7	
14	Ime i adresa proizvođača	1.1.1	Specifikacije vozila i šasije
15	Marka (trgovačko ime proizvođača)	1.1.7 Dio II. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400	
16	Korigirana stvarna masa vozila sa svim tekućinama i gorivom (kg)	1.1.8	

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
17	Nazivna snaga motora (kW)	1.2.3	Glavne specifikacije motora
18	Brzina vrtnje motora u praznom hodu (1/min)	1.2.4	
19	Nazivna brzina motora (1/min)	1.2.5	
20	Radni obujam motora (l)	1.2.6	
21	Tip referentnog motornoga goriva (dizel/UNP/SPP...)	1.2.7	
22	Opcija certificiranja koja se koristi za generiranje CdxA (standardne vrijednosti ili mjerenje)	1.8.2	Aerodinamika
23	Vrijednost CdxA (vrijednost otpora zraka)	1.8.4	
24	Ime i adresa proizvođača mjenjača	–	Glavne specifikacije mjenjača
25	Marka (trgovačko ime proizvođača mjenjača)	–	

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
26	Opcija certificiranja upotrijebljena za izračun dijagramâ gubitka simulacijskim alatom (opcija 1. / opcija 2. / opcija 3. / standardne vrijednosti)	1.3.3	
27	Tip mjenjača (SMT ¹ , AMT ² , APT ³ -S ⁴ , APT-P ⁵)	1.3.4	
28	Broj stupnjeva prijenosa	1.3.5	
29	Prijenosni omjer u završnom stupnju prijenosa	1.3.6	
30	Tip usporivača	1.3.7	

¹ Sinkronizirani ručni mjenjač.

² Automatizirani ručni mjenjač ili automatski mjenjač s mehaničkim uključivanjem.

³ Automatski mjenjač bez prekida prijenosa snage.

⁴ „Raspored S” znači serijski razmještaj pretvarača zakretnog momenta i povezanih mehaničkih dijelova prijenosnog mehanizma.

⁵ „Raspored P” znači paralelni razmještaj pretvarača zakretnog momenta i povezanih mehaničkih dijelova prijenosnog mehanizma (na primjer u rasporedima u kojima postoji razdvajanje snage).

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
31	Pomoćni pogon (da/ne)	1.3.8	Glavne specifikacije osovine
32	Ime i adresa proizvođača osovine	–	
33	Marka (trgovačko ime proizvođača osovine)	–	
34	Opcija certificiranja upotrijebljena za izračun dijagrama gubitaka simulacijskim alatom (standardne vrijednosti / mjerenje)	1.7.3	
35	Tip osovine (npr. standardna jednostruka pogonska osovina)	1.7.4	
36	Omjer pogonske osovine	1.7.5	Specifikacije kutnog prijenosa
37	Opcija certificiranja koja se upotrebljava za izračun dijagrama gubitaka simulacijskim alatom (standardne vrijednosti / mjerenje)	1.6.3	
38	Omjer kutnog prijenosa	1.6.4	

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
39	Ime i adresa proizvođača guma	–	Osnovne specifikacije guma
40	Marka (trgovačko ime proizvođača guma)	–	
41	Dimenzije guma 1. osovina	1.9.1	
42	Specifični koeficijent otpora kotrljanja (RRC) za sve gume na 1. osovini	1.9.3	
43	Dimenzije guma 2. osovina	1.9.4	
44	Dvostruka osovina (da/ne) 2. osovina	1.9.5	
45	Specifični RRC za sve gume na 2. osovini	1.9.7	
46	Dimenzije guma 3. osovina	1.9.8	
47	Dvostruka osovina (da/ne) 3. osovina	1.9.9	
48	Specifični RRC za sve gume na 3. osovini	1.9.11	
49	Dimenzije guma 4. osovina	1.9.12	
50	Dvostruka osovina (da/ne) 4. osovina	1.9.13	
51	Specifični RRC za sve gume na 4. osovini	1.9.15	

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
52	Tehnologija rashladnog ventilatora motora	1.10.1	Glavne pomoćne specifikacije
53	Tehnologija servo pumpe upravljačkog mehanizma	1.10.2	
54	Tehnologija električnog sustava	1.10.3	
55	Tehnologija pneumatskog sustava	1.10.4	
56	Profil misije (prijevoz na duge pruge, prijevoz na duge pruge (EMS ¹), regionalni, regionalni (EMS), urbani, komunalni, građevinarstvo)	2.1.1	Simulacijski parametri (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)
57	Opterećenje (kako je definirano u simulacijskom alatu) (kg)	2.1.2	
58	Tip goriva (dizel/benzin/UNP/SPP/...)	2.1.3	
59	Ukupna masa vozila u simulaciji (kg)	2.1.4	

¹ Europski modularni sustav (EMS) u skladu s Direktivom Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235 17.9.1996., str. 59.).

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
60	Prosječna brzina (km/h)	2.2.1	Radne karakteristike vozila (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)
61	Najmanja trenutačna brzina (km/h)	2.2.2	
62	Najveća trenutačna brzina (km/h)	2.2.3	
63	Najveće usporavanje (m/s^2)	2.2.4	
64	Najveće ubrzanje (m/s^2)	2.2.5	
65	Postotak vremena vožnje s punim opterećenjem	2.2.6	
66	Ukupan broj promjena stupnja prijenosa	2.2.7	
67	Ukupna prijeđena udaljenost (km)	2.2.8	
68	Emisije CO ₂ (izražene u g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13–2.3.16	Emisije CO ₂ i potrošnja goriva (za svaki profil misije / opterećenje / kombinaciju goriva)
69	Potrošnja goriva (izražena u g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1–2.3.12	

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
70	Verzija simulacijskog alata (X.X.X.)	3.1.1	Softver i korisničke informacije
71	Datum i vrijeme simulacije	3.1.2	
72	Broj dozvole za uporabu simulacijskog alata	-	
73	Kriptografski kontrolni identifikacijski broj (hash) rezultata simulacijskog alata	3.1.4	
74	Napredne tehnologije za smanjenje emisija CO ₂	-	Tehnologije za smanjenje emisija CO ₂ iz vozila

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
75	Masene emisije CO ₂ motora iznad WHTC-a ¹ (g/kWh)	Točka 1.4.2 dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.2 dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	Emisije CO ₂ i specifična potrošnja goriva motora
76	Potrošnja goriva motora iznad WHTC-a (g/kWh)	Točka 1.4.2 dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.2 dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	

¹ Svjetski usklađeni prijelazni vozni ciklus (World Harmonized Transient Driving Cycle).

Br.	Parametri koji se prate	Izvor dio I. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, osim ako nije drugačije određeno	Opis
77	Masene emisije CO ₂ motora iznad WHSC-a ¹ (g/kWh)	Točka 1.4.1 dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.1 dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	
78	Potrošnja goriva motora iznad WHSC-a (g/kWh)	Točka 1.4.1 dopune Dodatku 5. ili točka 1.4.1 dopune Dodatku 7. Prilogu I. Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, ovisno o tome koja se primjenjuje	

¹ Svjetski usklađeni vozni ciklus ustaljenog stanja (Worldwide Harmonised Steady state Cycle).

DIO C: RASPONI VRIJEDNOSTI OTPORA ZRAKA (CdxA) U SVRHU OBJAVLJIVANJA U SKLADU S ČLANKOM 6.

Kako bi se vrijednost CdxA utvrđena u unosu br. 23 učinila dostupnom javnosti u skladu s člankom 6., Komisija upotrebljava raspone definirane u sljedećoj tablici koja sadržava odgovarajući raspon za svaku vrijednost CdxA:

Raspon	Vrijednost CdxA [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA >= min. CdxA)	Max. CdxA (CdxA < max. CdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Raspon	Vrijednost CdxA [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA >= min. CdxA)	Max. CdxA (CdxA < max. CdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PRILOG II.

Izvješćivanje o podacima i upravljanje njima

1. Izvješćivanje od strane država članica
 - 1.1 Podaci utvrđeni u dijelu A Priloga I. dostavljaju se u skladu s člankom 4. putem kontaktnih točaka nadležnog tijela elektroničkim prijenosom podataka u središnji registar podataka kojim upravlja Europska agencija za okoliš ("Agencija").

Kontaktna točka obavješćuje Komisiju i Agenciju o slanju podataka slanjem e-poruke na sljedeće adrese:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

i

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. Izvješćivanje od strane proizvođača
 - 2.1 Proizvođači dostavljaju Komisiji bez odlaganja i najkasnije do 31. prosinca 2018. sljedeće informacije:
 - (a) ime proizvođača koji je naveden u certifikatu o sukladnosti ili certifikatu o homologaciji pojedinačnog vozila;

- (b) međunarodni identifikacijski kôd proizvođača (WMI kod) kako je definiran u Uredbi Komisije (EU) br. 19/2011¹ koji se upotrebljava kao identifikacijski broj vozila novih teških vozila koja se stavljaju na tržište;
- (c) kontaktnu točku odgovornu za slanje podataka u bazu poslovnih podataka Agencije.

Bez odgađanja obavješćuju Komisiju o svim promjenama tih informacija.

Obavijesti se šalju na adrese navedene u točki 1.1.

- 2.2 Novi proizvođači koji ulaze na tržište Komisiji bez odgađanja dostavljaju informacije iz točke 2.1.
- 2.3 Podaci navedeni u točki 2. dijela B. Priloga I. dostavljaju se u skladu s člankom 5. stavkom 1. putem kontaktne točke proizvođača elektroničkim podatkovnim prijenosom u bazu poslovnih podataka kojom upravlja Agencija.

Kontaktna točka obavješćuje Komisiju i Agenciju kada se podaci šalju e-poštom na adrese iz točke 1.1.

¹ Uredba Komisije (EU) br. 19/2011 od 11. siječnja 2011. o zahtjevima za homologaciju tipa za propisanu proizvođačevu pločicu i za identifikacijski broj vozila motornih vozila i njihovih prikolica i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih njima (SL L 8, 12.1.2011., str. 1.).

3. OBRADA PODATAKA

- 3.1 Agencija obrađuje podatke dostavljene u skladu s točkama 1.1. i 2.3. te obrađene podatke bilježi u registru.
- 3.2 Podaci koji se odnose na teška vozila registrirana tijekom prethodne kalendarske godine i koji su zabilježeni u registru objavljuju se do 31. listopada svake godine, počevši od 2020., s iznimkom unosa podataka navedenih u članku 6. stavku 1.
- 3.3 Ako nadležno tijelo ili proizvođači pronađu pogreške u dostavljenim podacima, o tome bez odlaganja obavješćuju Komisiju i Agenciju slanjem izvješća o prijavi pogreške u središnji registar podataka ili u bazu poslovnih podataka i e-poštom na adrese iz točke 1.1.
- 3.4 Komisija uz potporu Agencije provjerava prijavljene pogreške i, ako je to prikladno, ispravlja podatke u registru.
- 3.5 Komisija uz potporu Agencija stavlja na raspolaganje elektroničke formate za prijenos podataka iz točaka 1.1. i 2.3. dovoljno rano prije isteka rokova za slanje.