



**EVROPSKA UNIJA**

**EVROPSKI PARLAMENT**

**SVET**

**Bruselj, 28. junij 2018  
(OR. en)**

**2017/0111 (COD)  
LEX 1820**

**PE-CONS 20/1/18  
REV 1**

**CLIMA 60  
ENV 230  
TRANS 150  
MI 261  
CODEC 553**

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O SPREMLJANJU EMISIJ CO<sub>2</sub> IN  
PORABE GORIVA PRI NOVIH TEŽKIH VOZILIH TER O POROČANJU O NJIH**

**UREDBA (EU) 2018/...**  
**EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne 28. junija 2018**

**o spremljanju emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva  
pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>1</sup>,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> UL C 81, 2.3.2018, str. 95.

<sup>2</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 12. junija 2018 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 21. junija 2018.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zavezujoči cilj najmanj 40-odstotnega zmanjšanja domačih emisij toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu do leta 2030 v primerjavi z letom 1990 je bil podprt s sklepi Evropskega sveta z dne 23. in 24. oktobra 2014 o okviru podnebne in energetske politike do leta 2030, in je bil znova potrjen na zasedanju Evropskega sveta 17. in 18. marca 2016.
- (2) Evropski svet je v sklepih z dne 23. in 24. oktobra 2014 določil, da mora biti cilj dosežen skupno na ravni Unije na stroškovno najbolj učinkovit način, in sicer z zmanjšanjem emisij v sektorjih, ki so vključeni v sistem trgovanja s pravicami do emisij toplogrednih plinov (EU ETS), za 43 % oziroma v sektorjih, ki v sistem ETS niso vključeni, za 30 % do leta 2030 v primerjavi z letom 2005. V Pariškem sporazumu<sup>1</sup> je med drugim določen dolgoročen cilj v skladu z zahtevo, da se dvig globalne povprečne temperature omeji precej pod 2 °C nad predindustrijsko ravnjo in da se nadaljujejo prizadevanja, da dvig temperature ne preseže 1,5 °C nad predindustrijsko ravnjo. Potrebno je, da so vse države članice vključene v ta prizadevanja in da svoj delež k zmanjšanju emisij, o katerem se je dogovoril Evropski svet, in k izpolnjevanju dolgoročnih ciljev Pariškega sporazuma prispevajo vsi sektorji gospodarstva, tudi promet.
- (3) Komisija je v Evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami iz leta 2016 določila cilj, da morajo biti do sredine stoletja emisije toplogrednih plinov v prometu najmanj 60 % nižje kot v letu 1990 in se jasno približevati vrednosti nič.

---

<sup>1</sup> Pariški sporazum (UL L 282, 19.10.2016, str. 4).

- (4) Za uresničitev tega cilja je primerno preučiti vrsto različnih ukrepov. Poleg standardov glede emisij CO<sub>2</sub> za težka vozila, in sicer tovorna vozila in avtobuse, bi se lahko določili tudi drugi ukrepi, ki bi pripomogli k večji učinkovitosti težkih vozil in njihovim nižjim emisijam CO<sub>2</sub>, na primer izboljšanje obremenitve, oblikovanje kolon vozil, usposabljanje voznikov, uporaba alternativnih goriv, programi za obnovo voznih parkov, pnevmatike z nizkim kotalnim uporom, zmanjševanje zastojev in naložbe v vzdrževanje infrastrukture.
- (5) Delež emisij toplogrednih plinov iz težkih vozil zdaj znaša približno četrtno emisij v cestnem prometu v Uniji in naj bi se po pričakovanjih, če ne bodo sprejeti dodatni ukrepi, v letih med 2010 in 2030 zvišal za 10 %, v letih med 2010 in 2050 pa za 17 %. Treba je uvesti učinkovite ukrepe za zmanjšanje emisij iz težkih vozil, da bi prispevali k potrebnim zmanjšanjem emisij v prometnem sektorju.
- (6) V svojem sporočilu iz leta 2014 o Strategiji EU za omejitev porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub> težkih vozil je Komisija priznala, da je prvi pogoj za uvedbo takih ukrepov reguliran postopek za določitev emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva.

- (7) Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> določa okvir za določitev takega reguliranega postopka. Z meritvami, opravljenimi v skladu z navedenim postopkom, se bodo zagotovili stabilni in primerljivi podatki o emisijah CO<sub>2</sub> in porabi goriva za posamezno težko vozilo glede pomembnega dela voznega parka težkih vozil v Uniji. Kupec določenega težkega vozila in zadevna država članica, v kateri bo opravljena registracija, bosta imela dostop do teh informacij, s čimer bo delno odpravljena vrzel v znanju.
- (8) 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 težka vozila ter tako sprejela najbolj ozaveščene odločitve o nakupu in s tem zmanjšala svoje stroške goriva, ki predstavljajo več kot četrtno njihovih operativnih stroškov.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

- (9) Omogočiti bi bilo treba javni dostop do podatkov o učinkovitosti težkega vozila v smislu emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva, da bi lahko vsi uporabniki vozil sprejeli dobro ozaveščene odločitve o nakupu in da bi se zagotovila visoka raven preglednosti. Vsi proizvajalci težkih vozil bodo lahko primerjali učinkovitost svojih vozil z vozili drugih znamk. To bo še spodbudilo inovacije in razvoj energetsko učinkovitejših težkih vozil in tako povečalo konkurenčnost. Z navedenimi podatki bodo oblikovalci politik na ravni Unije in držav članic tudi pridobili trdno podlago za razvoj politik, ki spodbujajo uvedbo energetsko učinkovitejših težkih vozil.
- (10) Da bi pridobili popolno znanje o konfiguraciji voznega parka težkih vozil v Uniji, njegovem razvoju skozi čas in morebitnem učinku na emisije CO<sub>2</sub>, je primerno, da pristojni organi držav članic spremljajo podatke o registraciji vseh novih težkih vozil in vseh novih priklopnih vozil, tudi o pogonskih sistemih in ustrezni nadgradnji, ter jih sporočijo Komisiji.
- (11) Zato je primerno, da proizvajalci težkih vozil spremljajo vrednosti emisij CO<sub>2</sub> in porabo goriva, ugotovljene za vsako novo težko vozilo v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2017/2400<sup>1</sup>, in Komisiji poročajo o njih.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1).

- (12) Razpoložljivost podatkov o emisijah CO<sub>2</sub> in porabi goriva za posamezno kategorijo težkih vozil je odvisna od tega, kdaj bo ta kategorija zajeta v Uredbi (EU) 2017/2400. Zaradi jasnosti in pravne varnosti v zvezi z obveznostjo proizvajalcev za spremljanje in sporočanje bi bilo treba v tej uredbi za vsako kategorijo težkih vozil, ki spadajo v njeno področje uporabe, določiti leto, v katerem se začne spremljanje in sporočanje. Na podlagi Uredbe (EU) 2017/2400 bodo podatki na voljo za nekatera nova težka vozila, registrirana v letu 2019. Od navedenega leta dalje bi morali proizvajalci spremljati in sporočati tehnične podatke v zvezi s temi vozili. Za druge kategorije težkih vozil in skupine težkih vozil bodo podatki na voljo šele pozneje. Za določitev leta, v katerem se začne spremljanje in sporočanje podatkov glede navedenih kategorij vozil in skupin vozil, bi bilo treba opredeliti razumen časovni okvir. Zaradi tehnične zapletenosti razvoja postopkov za določitev emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri preostalih kategorijah težkih vozil in skupinah težkih vozil bi časovni okvir moral znašati sedem let od datuma začetka veljavnosti te uredbe.

- (13) V javnem interesu je, da se tehnični podatki, ki so bistveni za določanje učinkovitosti težkega vozila glede emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva dejavno sporočajo javnosti, da se povečata preglednost specifikacij težkih vozil in s tem povezana učinkovitost ter da se spodbudi konkurenca med proizvajalci. Podatki, ki so zaradi varstva osebnih podatkov in poštene konkurence občutljivi, se ne bi smeli objaviti. Da bi upoštevali načelo poštene konkurence, bi bilo treba nekatere podatke v zvezi z aerodinamičnostjo težkih vozil objaviti v obliki razpona. Sporočeni podatki bi morali biti objavljeni v lahko dostopni obliki in brezplačno. Ta uredba ne posega v ostale pravice dostopa javnosti do informacij o okolju, med drugim v skladu z Uredbo (ES) št. 1367/2006 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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 (UL L 264, 25.9.2006, str. 13).

- (14) Pomembno je, da je sistem spremljanja in sporočanja uporabniku prijazen za vse prevoznike ne glede na njihovo velikost in vire. Prav tako je pomembno, da Komisija dejavno podpira ta sistem, da bi zagotovila, da bo imel pomemben učinek na sektor in da bi povečala ozaveščenost o razpoložljivosti sporočenih podatkov.
- (15) Analizo podatkov, ki jih sporočijo države članice in proizvajalci za predhodno koledarsko leto in ki jo izvede Komisija, 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. Omogočiti bi morala notranjo primerjavo voznega parka ter primerjavo z drugimi voznimi parki z vidika povprečne porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub> za vsako skupino težkih vozil po profilu namembnosti.

- (16) Ključno je, da vrednosti emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva, določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400, ustrezno odražajo učinkovitost težkih vozil. Navedena uredba zato vsebuje določbe za preverjanje in zagotavljanje skladnosti delovanja simulacijskega orodja ter lastnosti ustreznih sestavnih delov, samostojnih tehničnih enot in sistemov, ki so povezani z emisijami CO<sub>2</sub> in porabo goriva. Ta postopek preverjanja bi moral vključevati preskuse med dejansko vožnjo. Novi okvir homologacije, kot je določen v Uredbi (EU) 2018/... Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1+</sup>, določa mehanizem za zagotovitev, da bo proizvajalec v primeru odstopanj sprejel popravne ukrepe in da bo lahko Komisija v primeru neskladnosti izrekla upravne globe. Ta novi okvir poleg tega upošteva, da je pomembno tretjim osebam dovoliti izvedbo neodvisnih preskusov vozil in jim omogočiti dostop do potrebnih podatkov. Komisija bi morala spremljati rezultate teh preverjanj in analizo teh rezultatov vključiti v letno poročilo.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2018/... Evropskega parlamenta in Sveta ... o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL ...).

<sup>+</sup> UL: vstaviti sklic na PE-CONS 73/17.

- (17) Pomembno je zagotoviti, da so podatki, ki se spremljajo in sporočajo, stabilni in zanesljivi. Komisija bi zato morala imeti sredstva, da končne podatke preveri in po potrebi popravi. V zahtevah za spremljanje bi bilo zato treba določiti tudi parametre, ki omogočajo ustrezno sledenje in preverjanje podatkov.
- (18) Komisija bi morala imeti možnost izreči upravne globe, kadar ugotovi, da se podatki, ki jih je sporočil proizvajalec, ne skladajo s podatki, zabeleženimi v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009 in zlasti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 582/2011<sup>1</sup> in Uredbo (EU) št. 2017/2400, ali če proizvajalec v predvidenem roku ne sporoči zahtevanih podatkov. Te globe bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) št. 582/2011 z dne 25. maja 2011 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede emisij iz težkih vozil (Euro VI) in o spremembi prilog I in III k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 167, 25.6.2011, str. 1).

- (19) Na podlagi izkušenj, pridobljenih s spremljanjem in sporočanjem podatkov o emisijah CO<sub>2</sub> na podlagi Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> za nove osebne avtomobile in Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup> za nova lahka gospodarska vozila, je primerno Evropski agenciji za okolje podeliti odgovornost za izmenjavo takšnih 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 sporočanje za težka vozila s tistimi, ki že obstajajo za lahka vozila.
- (20) 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<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

<sup>2</sup> Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

<sup>3</sup> 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).

- (21) Da bi zagotovili, da se tudi v prihodnje pri ocenjevanju prispevka voznega parka težkih vozil k emisijam CO<sub>2</sub> uporabljajo zahteve glede podatkov ter postopek spremljanja in sporočanja, da bi zagotovili razpoložljivost podatkov o novih in naprednih tehnologijah za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> ter o rezultatih preverjanj med dejansko vožnjo in da bi ohranili ustreznost razponov vrednosti zračnega upora za informativne namene in potrebe primerjave ter da bi dopolnili določbe o upravnih globah, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo let, v katerih se začne spremljanje in sporočanje podatkov za zajete kategorije težkih vozil; spremembami zahtev glede podatkov in postopka spremljanja in sporočanja, določenega v Prilogah k tej uredbi, opredelitvami podatkov, ki jih države članice sporočajo za spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo, spremembami razponov vrednosti zračnega upora ter opredelitvami meril, izračunom in načini izterjave upravnih glob, izrečenih proizvajalcem. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje<sup>1</sup>. 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 sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

---

<sup>1</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (22) Ker cilja te uredbe, in sicer spremljanja emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri novih težkih vozilih v Uniji ter poročanja o njih, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njenega obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## *Člen 1*

### *Predmet urejanja*

Ta uredba določa zahteve za spremljanje emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri novih težkih vozilih, registriranih v Uniji, ter poročanje o njih.

## *Člen 2*

### *Področje uporabe*

Ta uredba se uporablja za spremljanje in sporočanje podatkov o novih težkih vozilih s strani držav članic in proizvajalcev težkih vozil.

Uporablja se za naslednje kategorije vozil:

- (a) vozila kategorij M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> in N<sub>2</sub>, katerih referenčna masa presega 2 610 kg in ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, ter vsa vozila kategorij M<sub>3</sub> in N<sub>3</sub>;
- (b) vozila kategorij O<sub>3</sub> in O<sub>4</sub>.

V tej uredbi se na ta vozila sklicuje kot na težka vozila.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

*Člen 3*  
*Opredelitve pojmov*

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> in Uredbe (ES) št. 595/2009.

*Člen 4*  
*Spremljanje in sporočanje s strani držav članic*

1. Države članice od 1. januarja 2019 dalje in za vsako naslednje koledarsko leto spremljajo podatke, ki so opredeljeni v delu A Priloge I, o novih težkih vozilih, prvič registriranih v Uniji.

Pristojni organi držav članic do 28. februarja vsakega leta, prvič leta 2020, te podatke sporočajo Komisiji v skladu s postopkom sporočanja iz Priloge II.

Podatki, ki se nanašajo na nova težka vozila, ki so bila prej registrirana zunaj Unije, se ne spremljajo in sporočajo, razen če je bila ta registracija opravljena manj kot tri mesece pred registracijo v Uniji.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

2. Pristojni organi, odgovorni za spremljanje in sporočanje podatkov skladno s to uredbo, so organi, ki jih imenujejo države članice v skladu s členom 8(7) Uredbe (ES) št. 443/2009.

## *Člen 5*

### *Spremljanje in sporočanje s strani proizvajalcev*

1. Z začetkom v letih, kakor so določena v točki 1 dela B Priloge I, proizvajalci težkih vozil vsako koledarsko leto spremljajo podatke, opredeljene v točki 2 dela B Priloge I, za vsako novo težko vozilo.

V skladu s postopkom sporočanja iz Priloge II proizvajalci težkih vozil do 28. februarja vsakega leta, z začetkom v letih, kakor so določena v točki 1 dela B Priloge I, Komisiji sporočajo te podatke za vsako novo težko vozilo, katerega simulacija je bila izvedena v predhodnem koledarskem letu.

Datum simulacije je datum, sporočen v skladu s podatkovnim vnosom 71 v točki 2 dela B Priloge I.

2. Vsak proizvajalec imenuje kontaktno točko za namene sporočanja podatkov v skladu s to uredbo.

## *Člen 6*

### *Osrednji register podatkov o težkih vozilih*

1. Komisija vodi osrednji register podatkov o težkih vozilih (v nadaljnjem besedilu: register), sporočenih v skladu s členoma 4 in 5.

Register je javno dostopen, razen podatkovnega vnosa (a), določenega v delu A Priloge I, ter podatkovnih vnosov 1, 24, 25, 32, 33, 39 in 40, določenih v točki 2 dela B Priloge I.

Vrednost iz podatkovnega vnosa 23, določenega v točki 2 dela B Priloge I, je javno dostopna v obliki razpona, določenega v delu C Priloge I.

2. Register v imenu Komisije upravlja Evropska agencija za okolje.

## *Člen 7*

### *Spremljanje rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo*

1. Komisija spremlja rezultate preskusov med dejansko vožnjo, opravljenih v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, če so na voljo, in sicer da preveri emisije CO<sub>2</sub> in porabo goriva pri novih težkih vozilih.
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 13 za dopolnitev te uredbe z opredelitvijo podatkov, ki jih sporočajo pristojni organi držav članic za namene odstavka 1 tega člena.

## *Člen 8*

### *Kakovost podatkov*

1. Pristojni organi in proizvajalci so odgovorni za pravilnost in kakovost podatkov, ki jih sporočijo v skladu s členoma 4 in 5. O vseh napakah, ki jih odkrijejo v sporočenih podatkih, brez odlašanja obvestijo Komisijo.

2. Komisija sama izvaja preverjanje kakovosti podatkov, sporočenih v skladu s členoma 4 in 5.
3. Če je Komisija obveščena o napakah v podatkih ali če pri svojem preverjanju v zbirki podatkov odkrije razhajanja, po potrebi sprejme ustrezne ukrepe za popravek podatkov, objavljenih v registru iz člena 6.
4. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi ukrepe za preverjanje in popravljanje iz odstavkov 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 12.

### *Člen 9*

#### *Upravne globe*

1. Komisija lahko izreče upravno globo v vsakem od naslednjih primerov:
  - (a) če ugotovi, da podatki, ki jih je sporočil proizvajalec v skladu s členom 5 te uredbe, odstopajo od podatkov iz datoteke proizvajalca ali certifikata o homologaciji motorja, izdanega v okviru Uredbe (ES) št. 595/2009, in je odstopanje namerno ali je nastalo zaradi hude malomarnosti;

- (b) če podatki niso predloženi v roku, ki se uporablja v skladu s členom 5(1), in zamude ni mogoče ustrezno utemeljiti.

Komisija se za namene preverjanja podatkov iz točke (a) posvetuje z ustreznim organom za odobritev.

Upravne globe morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne ter ne smejo presegati 30 000 EUR na zadevno težko vozilo, čigar podatki iz točk (a) in (b) odstopajo ali so zapoznani.

2. Komisija na podlagi načel iz odstavka 3 tega člena sprejme delegirane akte v skladu s členom 13 za dopolnitev te uredbe z določitvijo postopka, metode izračuna in izterjave upravnih glob iz odstavka 1 tega člena.
3. Delegirani akti iz odstavka 2 upoštevajo naslednja načela:
  - (a) postopek, ki ga vzpostavi Komisija, upošteva pravico do dobrega upravljanja in zlasti pravico do izjave in pravico do dostopa do dokumentacije, ob spoštovanju legitimnih interesov zaupnosti ter poslovnih skrivnosti;

- (b) pri izračunu ustrezne upravne globe se Komisija ravna po načelih učinkovitosti, sorazmernosti in odvratanja ter po potrebi upošteva resnost in učinke odstopanja ali zamude, število posameznih težkih vozil, katerih podatki odstopajo ali so zapoznani, dobro vero proizvajalca, stopnjo skrbnosti in sodelovanja proizvajalca, ponavljanje, pogostost ali trajanje odstopanja ali zamude ter predhodne sankcije, izrečene istemu proizvajalcu;
- (c) upravne globe se izterjajo brez nepotrebnega odlašanja z določitvijo rokov za plačilo, po potrebi pa tudi z možnostjo razdelitve plačil na več obrokov in faz.

4. Zneski upravnih glob se štejejo kot prihodek za splošni proračun Unije.

#### *Člen 10*

##### *Poročilo*

1. Komisija do 31. oktobra vsakega leta objavi letno poročilo s svojo analizo podatkov, ki so jih države članice in proizvajalci sporočili za predhodno koledarsko leto.

2. V analizi se prikaže vsaj učinkovitost voznega parka težkih vozil v Uniji ter učinkovitost voznega parka težkih vozil v vsaki državi članici in posameznega proizvajalca v smislu povprečne porabe goriva in emisij CO<sub>2</sub> za vsako skupino težkih vozil po kombinaciji profila namembnosti, obremenitve in goriva. Če so na voljo, se v analizi upoštevajo tudi podatki o uvajanju novih in naprednih tehnologij za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> ter o alternativnih pogonskih sistemih. V njej je obenem prikazana tudi analiza rezultatov preverjanj med dejansko vožnjo, ki so bili spremljani v skladu s členom 7, če so na voljo.
3. Komisija pripravi analizo ob podpori Evropske agencije za okolje.

*Člen 11*  
*Spremembe prilog*

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 13 za spremembo Prilog zaradi:
  - (a) posodobitve ali prilagoditve zahtev po podatkih, določenih v delu A ter delu B Priloge I, če je to potrebno, da se omogoči celovita analiza v skladu s členom 10;
  - (b) dopolnitve let začetka iz točke 1 dela B Priloge I;
  - (c) posodobitve ali prilagoditve razponov iz dela C Priloge I, da se upoštevajo spremembe v zasnovi težkega vozila in da se ohrani ustreznost razponov za informativne namene in potrebe primerjave;
  - (d) prilagoditve postopka spremljanja in sporočanja, določenega v Prilogi II, da se upoštevajo izkušnje, pridobljene z uporabo te uredbe.
2. Delegirani akti iz točke (b) odstavka 1 se sprejmejo do ... [sedem let po datumu začetka veljavnosti te uredbe].

## *Člen 12*

### *Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga Odbor za podnebne spremembe, ustanovljen z Uredbo (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>. 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.

## *Člen 13*

### *Izvajanje prenosa pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

---

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

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 7(2), 9(2) in 11(1) se prenese na Komisijo za obdobje sedmih let od ... [datum začetka veljavnosti te uredbe]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem sedemletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podalžšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz členov 7(2), 9(2) in 11(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 7(2), 9(2) in 11(1), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

*Člen 14*  
*Začetek veljavnosti*

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*

## **PRILOGA I**

Pravila o podatkih, ki se spremljajo in sporočajo

DEL A: PODATKI, KI JIH SPREMLJAJO IN SPOROČAJO DRŽAVE ČLANICE:

- (a) identifikacijske številke vseh novih težkih vozil iz točk (a) in (b) drugega odstavka člena 2, ki so registrirana na ozemlju države članice;
- (b) naziv proizvajalca;
- (c) znamka (trgovsko ime proizvajalca);
- (d) koda nadgradnje, kakor je navedena v točki 38 certifikata o skladnosti, če je na voljo;
- (e) pri težkih vozilih iz točke (a) drugega odstavka člena 2 informacije o pogonskem sistemu, navedene v točkah 23, 23.1 in 26 certifikata o skladnosti.

DEL B: PODATKI, KI JIH SPREMLJAJO IN SPOROČAJO PROIZVAJALCI TEŽKIH VOZIL

1. Leta, v katerih se začne spremljanje in sporočanje podatkov za kategorije težkih vozil iz točk (a) in (b) drugega odstavka člena 2:

Kategorija težkih vozil	Skupina vozil v kategoriji vozil (iz Priloge I k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400)	Leto, v katerem se začne spremljanje	Leto, v katerem se začne sporočanje
N <sub>1</sub>	–	–	–
N <sub>2</sub>	1 in 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 in 10	2019	2020
	11, 12 in 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	–	–	–
M <sub>2</sub>	–	–	–
M <sub>3</sub>	–	–	–
O <sub>3</sub>	–	–	–
O <sub>4</sub>	–	–	–

2. Podatki, ki se spremljajo in sporočajo:

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
1	Identifikacijska številka vozila (VIN)	1.1.3	Identifikacija vozila in sestavnih delov
2	Certifikacijska številka motorja	1.2.2	
3	Certifikacijska številka CdxA <sup>1</sup> (po potrebi)	1.8.3	
4	Certifikacijska številka menjalnika	1.3.2	
5	Certifikacijska številka osi	1.6.2	
6	Certifikacijska številka pnevmatik, os 1	1.9.2	
7	Certifikacijska številka pnevmatik, os 2	1.9.6	
8	Certifikacijska številka pnevmatik, os 3	1.9.10	
9	Certifikacijska številka pnevmatik, os 4	1.9.14	

---

<sup>1</sup> Zračni upor

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
10	Kategorija vozila (N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	1.1.4	Razvrstitev vozila
11	Konfiguracija osi	1.1.5	
12	Največja bruto masa vozila (t)	1.1.6	
13	Skupina vozila	1.1.7	
14	Naziv in naslov proizvajalca	1.1.1	Specifikacija vozila in šasije
15	Znamka (trgovsko ime proizvajalca)	1.1.7 del II Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400	
16	Popravljena dejanska masa neobremenjenega vozila (kg)	1.1.8	

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
17	Nazivna moč motorja (kW)	1.2.3	Glavne specifikacije motorja
18	Vrtilna frekvenca motorja v prostem teku (1/min)	1.2.4	
19	Nazivna vrtilna frekvenca motorja (1/min)	1.2.5	
20	Delovna prostornina motorja (l)	1.2.6	
21	Vrsta referenčnega motornega goriva (dizelsko gorivo/UNP/SZP/...)	1.2.7	
22	Možnost certificiranja, ki se uporablja za ustvarjanje CdxA (standardne vrednosti/meritev)	1.8.2	Aerodinamika
23	Vrednost CdxA (vrednost zračnega upora)	1.8.4	
24	Naziv in naslov proizvajalca menjalnika	–	Glavne specifikacije menjalnika
25	Znamka (trgovsko ime proizvajalca menjalnika)	–	

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
26	Možnost certificiranja, ki se uporablja za izdelavo karakterističnega diagrama izgub s simulacijskim orodjem (možnost 1/možnost 2/možnost 3/standardne vrednosti)	1.3.3	
27	Tip menjalnika (SMT <sup>1</sup> , AMT <sup>2</sup> , APT <sup>3</sup> -S <sup>4</sup> , APT-P <sup>5</sup> )	1.3.4	
28	Število prestav	1.3.5	
29	Prestavno razmerje v končni prestavi	1.3.6	
30	Tip retarderja	1.3.7	

<sup>1</sup> Sinhroniziran ročni menjalnik.

<sup>2</sup> Avtomatizirani ročni menjalnik ali avtomatski mehansko vklapljan menjalnik.

<sup>3</sup> Avtomatski menjalnik brez prekinitve prenosa moči.

<sup>4</sup> „izvedba S“ pomeni zaporedno vezavo pretvornika navora ter povezanih mehanskih delov menjalnika.

<sup>5</sup> „izvedba P“ pomeni vzporedno vezavo pretvornika navora ter povezanih mehanskih delov menjalnika (npr. v napravi za porazdelitev moči).

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
31	Priključna gred (da/ne)	1.3.8	Glavne specifikacije osi
32	Naziv in naslov proizvajalca osi	–	
33	Znamka (trgovsko ime proizvajalca menjalnika)	–	
34	Možnost certificiranja, ki se uporablja za izdelavo karakterističnega diagrama izgub s simulacijskim orodjem (standardne vrednosti/meritev)	1.7.3	
35	Tip osi (npr. standardna enojna pogonska os)	1.7.4	
36	Prestavno razmerje v pogonski osi	1.7.5	
37	Možnost certificiranja, ki se uporablja za izdelavo karakterističnega diagrama izgub s simulacijskim orodjem (standardne vrednosti/meritev)	1.6.3	Specifikacije kotnega gonila
38	Prestavno razmerje kotnega gonila	1.6.4	

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
39	Naziv in naslov proizvajalca pnevmatik	–	Glavne specifikacije pnevmatik
40	Znamka (trgovsko ime proizvajalca pnevmatik)	–	
41	Dimenzije pnevmatik, os 1	1.9.1	
42	Specifični koeficient kotalnega upora (KKU) vseh pnevmatik na osi 1	1.9.3	
43	Dimenzije pnevmatik, os 2	1.9.4	
44	Dvojna os (da/ne), os 2	1.9.5	
45	Specifični koeficient kotalnega upora vseh pnevmatik na osi 2	1.9.7	
46	Dimenzije pnevmatik, os 3	1.9.8	
47	Dvojna os (da/ne), os 3	1.9.9	
48	Specifični koeficient kotalnega upora vseh pnevmatik na osi 3	1.9.11	
49	Dimenzije pnevmatik, os 4	1.9.12	
50	Dvojna os (da/ne), os 4	1.9.13	
51	Specifični koeficient kotalnega upora vseh pnevmatik na osi 4	1.9.15	

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
52	Tehnologija ventilatorja za hlajenje motorja	1.10.1	Glavne specifikacije pomožnih sistemov
53	Tehnologija črpalke volana	1.10.2	
54	Tehnologija električnega sistema	1.10.3	
55	Tehnologija pnevmatičnega sistema	1.10.4	
56	Profil namembnosti (prevoz na dolge razdalje, prevoz na dolge razdalje (evropski modularni sistem – EMS <sup>1</sup> ), regionalni prevoz, regionalni prevoz (EMS), mestni prevoz, za komunalne namene, gradbeništvo)	2.1.1	Parametri simulacije (za vsako kombinacijo profila namembnosti/obremenitev/goriva)
57	Obremenitev (kot je opredeljena v simulacijskem orodju) (kg)	2.1.2	
58	Vrsta goriva (dizelsko gorivo/bencin/UNP/SZP/...)	2.1.3	
59	Skupna masa vozila v simulaciji (kg)	2.1.4	

<sup>1</sup> Evropski modularni sistem (EMS) v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235 17.9.1996, str. 59).

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
60	Povprečna hitrost (km/h)	2.2.1	Vozne zmogljivosti vozila (za vsako kombinacijo profila namembnosti/obremenitve/goriva)
61	Najnižja trenutna hitrost (km/h)	2.2.2	
62	Najvišja trenutna hitrost (km/h)	2.2.3	
63	Največji pojemek (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4	
64	Največji pospešek (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5	
65	Odstotek polne obremenitve med vožnjo	2.2.6	
66	Skupno število zamenjanih prestav	2.2.7	
67	Skupna prevožena razdalja (km)	2.2.8	
68	Emisije CO <sub>2</sub> (izražene v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13–2.3.16	Emisije CO <sub>2</sub> in poraba goriva (za vsako kombinacijo profila namembnosti/obremenitve/goriva)
69	Poraba goriva (izražena v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1–2.3.12	

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
70	Različica simulacijskega orodja (X.X.X.)	3.1.1	Informacije o programski opremi in uporabniku
71	Datum in ura simulacije	3.1.2	
72	Številka licence za uporabo simulacijskega orodja	–	
73	Kriptografska zgoščena vrednost rezultatov simulacijskega orodja	3.1.4	
74	Napredne tehnologije za zmanjševanje emisij CO <sub>2</sub>	–	Tehnologije za zmanjševanje emisij CO <sub>2</sub> iz vozil

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
75	Masne emisije CO <sub>2</sub> iz motorja v ciklu WHTC <sup>1</sup> (g/kWh)	Točka 1.4.2 Dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.2. Dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kakor je ustrezno	Emisije CO <sub>2</sub> iz motorja in specifična poraba goriva
76	Poraba goriva motorja v ciklu WHTC (g/kWh)	Točka 1.4.2 Dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.2. Dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kakor je ustrezno	

<sup>1</sup> Svetovno harmonizirani prehodni vozni cikel

Št.	Parametri spremljanja	Vir: del I Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400, razen če ni določeno drugače	Opis
77	Masne emisije CO <sub>2</sub> iz motorja v ciklu WHSC <sup>1</sup> (g/kWh)	Točka 1.4.1 Dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.1. Dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kakor je ustrezno	
78	Poraba goriva motorja v ciklu WHSC (g/kWh)	Točka 1.4.1 Dopolnila k Dodatku 5 ali točka 1.4.1. Dopolnila k Dodatku 7 k Prilogi I k Uredbi Komisije (EU) št. 582/2011, kakor je ustrezno	

<sup>1</sup> Svetovno harmonizirani vozni cikel ustaljenega stanja

DEL C: RAZPONI VREDNOSTI ZRAČNEGA UPORA (CDXA) ZA OBJAVO V SKLADU S  
ČLENOM 6

Da postane vrednost CdxA, določena v podatkovnem vnosu 23, javno dostopna v skladu s členom 6, Komisija uporabi razpone, opredeljene v spodnji preglednici, ki vsebuje ustrezen razpon za vsako vrednost CdxA:

Razpon	Vrednost CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	najnižja vrednost CdxA (CdxA >= min CdxA)	najvišja vrednost CdxA (CdxA < MaxCdxA)
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

Razpon	Vrednost CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	najnižja vrednost CdxA (CdxA >= min CdxA)	najvišja vrednost CdxA (CdxA < MaxCdxA)
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

## **PRILOGA II**

### Sporočanje in upravljanje podatkov

#### 1. SPOROČANJE S STRANI DRŽAV ČLANIC

- 1.1 Kontaktna točka pristojnega organa v skladu s členom 4 z elektronskim prenosom podatkov prenese podatke, določene v delu A Priloge I, v osrednjo zbirko podatkov, ki jo upravlja Evropska agencija za okolje (v nadaljnjem besedilu: agencija).

Ob prenosu podatkov kontaktna točka o tem uradno obvesti Komisijo in agencijo z elektronskim sporočilom na naslednja naslova:

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

in

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

#### 2. SPOROČANJE S STRANI PROIZVAJALCEV

- 2.1 Proizvajalci brez odlašanja sporočijo Komisiji, in sicer najpozneje do 31. decembra 2018, naslednje informacije:

- (a) naziv proizvajalca, naveden v certifikatu o skladnosti ali certifikatu o posamični odobritvi;

- (b) svetovno označbo proizvajalca (WMI), kakor je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 19/2011<sup>1</sup>, ki se uporablja v identifikacijskih številkah novih težkih vozil, ki se dajejo na trg;
- (c) podatke o kontaktni točki, odgovorni za prenos podatkov v zbirko poslovnih podatkov agencije.

Kakršne koli spremembe teh informacij sporočijo Komisiji brez odlašanja.

Obvestila se pošljejo na naslov iz točke 1.1.

- 2.2 Novi proizvajalci, ki vstopajo na trg, Komisiji brez odlašanja sporočijo informacije iz točke 2.1.
- 2.3 Kontaktna točka proizvajalca v skladu s členom 5(1) z elektronskim prenosom podatkov prenese podatke, določene v točki 2 dela B Priloge I, v zbirko poslovnih podatkov, ki jo upravlja agencija.

Po prenosu podatkov kontaktna točka o tem uradno obvesti Komisijo in agencijo z elektronskim sporočilom, ki ga pošlje na naslova iz točke 1.1.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) št. 19/2011 z dne 11. januarja 2011 o zahtevah za homologacijo za predpisano tablico proizvajalca in identifikacijsko številko vozila pri motornih vozilih in njihovih priklopnikih ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 8, 12.1.2011, str. 1).

### 3. OBDELAVA PODATKOV

- 3.1 Agencija prenesene podatke obdela v skladu s točkama 1.1 in 2.3 ter obdelane podatke shrani v register.
- 3.2 Podatki, ki zadevajo težka vozila, registrirana v preteklem koledarskem letu, in so shranjeni v registru, se vsako leto objavijo do 31. oktobra, prvič leta 2020, z izjemo podatkovnih vnosov iz člena 6(1).
- 3.3 Če pristojni organ ali proizvajalci ugotovijo napake v predloženih podatkih, o tem brez odlašanja obvestijo Komisijo in agencijo, in sicer tako, da v osrednjo zbirko podatkov ali zbirko poslovnih podatkov pošljejo poročilo o prijavi napake in pošljejo elektronsko sporočilo na naslova iz točke 1.1.
- 3.4 Komisija ob podpori agencije preveri prijavljene napake, in kjer je to primerno, popravi podatke v registru.
- 3.5 Komisija ob podpori agencije pravočasno pred iztekom rokov za prenos zagotovi dostopnost elektronskih obrazcev za prenos podatkov iz točk 1.1 in 2.3.

---