



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 19.3.2018.
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EU) br. 168/2013 u pogledu primjene norme Euro 5 za homologaciju
vozila na dva ili tri kotača i četverocikala**

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Pojam „vozila kategorije L” obuhvaća širok raspon lakih tipova vozila s dva, tri ili četiri kotača poput bicikala s pomoćnim motorom, mopeda na dva i tri kotača, motocikala na dva i tri kotača, motocikala s bočnom prikolicom i vozila na četiri kotača (četverocikli) poput cestovnih četverocikala, terenskih vozila i poluzatvorenih četverocikala.

Homologacijski zahtjevi koji se primjenjuju na vozila kategorije L od 1. siječnja 2016. utvrđeni su u Uredbi (EU) br. 168/2013 i njezina četiri delegirana i provedbena akta¹.

Komisija je na temelju sveobuhvatne studije učinka na okoliš² sastavila nacrt izvješća Parlamentu i Vijeću u skladu s člankom 23. stavkom 4. Uredbe (EU) br. 168/2013. Na temelju zaključaka izvješća dane su preporuke za poboljšanja Uredbe (EU) br. 168/2013, Delegirane uredbe Komisije (EU) br. 44/2014 i Delegirane uredbe Komisije (EU) br. 134/2014 o dopuni Uredbe (EU) br. 168/2013. Preporuke su sadržane u članku 1. stavcima 1. i 2. ove Uredbe kojima se predlažu izmjene članaka 21. i 23. Uredbe (EU) br. 168/2013.

Budući da se homologacijski zahtjevi iz Uredbe (EU) br. 168/2013 već obvezno primjenjuju od 1. siječnja 2016., predlaže se najbrže moguće donošenje ovog akta, kojim se, za razliku od većine homologacijskih akata, ne propisuje zasebni datum primjene.

Uredbom (EU) br. 168/2013 sve su ovlasti Komisije da donosi delegirane akte ograničene na petogodišnje razdoblje koje istječe 21. ožujka 2018. Budući da postoji trajna potreba za stalnim ažuriranjem elemenata homologacijskih akata zbog tehničkog napretka ili uvođenja drugih izmjena u skladu s ovlastima, nacrtom prijedloga izmjenjuje se i članak 75. stavak 2. Uredbe (EU) br. 168/2013 kako bi se uredila ovlast za idućih pet godina s mogućnošću prešutnog produljenja.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna osnova ovog akta ista je kao pravna osnova akta koji se mijenja, članak 114. UFEU-a.

¹ SL L 60, 2.3.2013., str. 52. Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala. Delegirana uredba Komisije (EU) br. 134/2014 od 16. prosinca 2013. o dopuni Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za učinak na okoliš i učinak pogonske jedinice za vozila na dva ili tri kotača i četverocikle i o izmjeni njezina Priloga V. (SL L 53, 21.2.2014., str. 1.).

Delegirana uredba Komisije (EU) br. 44/2014 od 21. studenoga 2013. o dopuni Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu konstrukcije vozila i općih zahtjeva za homologaciju vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 25, 28.1.2014, str. 1.).

Delegirana uredba Komisije (EU) br. 3/2014 od 24. listopada 2013. kojom se dopunjuje Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zahtjeva funkcionalne sigurnosti vozila za odobrenje vozila s dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 7, 10.1.2014., str. 1.–12.).

² Izvješće o studiji: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles”, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

- **Proporcionalnost**

Uredba (EU) br. 168/2013, koja sadržava zahtjeve u pogledu EU homologacije tipa, temelji se na konceptu potpunog usklađivanja. Zbog toga se izmjene zahtjeva iz te uredbe na temelju nalaza sveobuhvatne studije utjecaja na okoliš smatraju najprikladnijima za ostvarenje visoke razine zaštite okoliša, cilja iz uvodne izjave 9. Uredbe (EU) br. 168/2013.

- **Odabir instrumenta**

Upotreba uredbe smatra se primjerenom jer se njome izmjenjuje postojeća uredba.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINAKA

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

U skladu s obvezom iz članka 23. stavaka 4. i 5. Uredbe (EU) br. 168/2013 Komisija je na temelju sveobuhvatne studije učinka na okoliš dostavila izvješće Parlamentu i Vijeću. U skladu sa zaključcima iz Komisijina izvješća i kako bi se osigurala točna primjena te uredbe, utvrđene bi stavke trebalo dodati ili razjasniti izmjenama.

Iz općeg rezultata studije jasno je vidljivo da su granične vrijednosti, datumi i zahtjevi utvrđeni u toj uredbi troškovno učinkoviti i tehnički izvedivi za sve vozila kategorije L.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija u izvješću daje nekoliko preporuka za izmjene Uredbe (EU) br. 168/2013. Preporuke su izvedene iz savjetovanja s dionicima vođenima tijekom cijelog trajanja studije. Usto, na sastancima radne skupine za motocikle u svibnju, rujnu i prosincu 2016. te ožujku i lipnju 2017. na kojima su sudjelovali svi relevantni dionici i predstavnici država članica izvješćivalo se o napretku studije.

Komisija je u ožujku 2017. predstavila prvu verziju dokumenta i dobila povratne informacije od dionika iz industrije, homologacijskih tijela, tehničkih služba i socijalnih partnera, koji su podržali priloženi nacrt dokumenta.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Uredbe (EU) br. 168/2013 u pogledu primjene norme Euro 5 za homologaciju vozila na dva ili tri kotača i četverocikala**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Na temelju izvješća Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o sveobuhvatnoj studiji učinka ekološke norme Euro 5 za vozila kategorije L³ provedenoj u skladu s člankom 23. stavkom 4. Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁴ u vezi s emisijskom normom Euro 5 te uzimajući u obzir probleme s kojima su se u primjeni te uredbe susretala homologacijska tijela i dionici, u Uredbu (EU) br. 168/2013 trebalo bi unijeti određene izmjene i pojašnjenja kako bi se osigurala njezina nesmetana primjena.
- (2) Kad je riječ o zahtjevu za opremanje vozila ugrađenim sustavom za dijagnostiku (OBD) faze II., koji služi za praćenje kvarova i slabljenja sustava za kontrolu emisija te izvješćivanje o njima, Komisija je na temelju sveobuhvatne studije učinka zaključila da postoje tehnička ograničenja koja se odnose na nadzor katalizatora za određena vozila te da je potreban dodatni napredak kako bi se osiguralo pravilno ispunjavanje tog zahtjeva. Ne očekuje se da će nadzor katalizatora biti spreman za prvu fazu primjene emisijske norme Euro 5, no trebalo bi ga predvidjeti za 2025. U članku 21. Uredbe (EU) br. 168/2013 trebalo bi stoga predvidjeti razdoblje potrebno da se osigura pravilno ispunjavanje zahtjeva u pogledu OBD-a faze II.
- (3) Potrebno je razjasniti izuzeće za mopede (kategorije L1e i L2e) iz primjene zahtjeva u pogledu OBD-a faze II. i tim izuzećem obuhvatiti potkategorije lakih četverocikala (kategorija L6e) te „enduro” (L3e-AxE) i „trial” (L3e-AxT) motocikle.
- (4) Budući da su mopedi kategorija L1e i L2e već izuzeti iz primjene zahtjeva u pogledu OBD-a faze II., iz njegove bi primjene trebalo izuzeti i vozila kategorije L6e koja su konstruirana i izrađena na temelju specifikacija mopeda te proizvedena u omanjim količinama.

³ Izvješće o studiji: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles”, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

- (5) „Enduro” i „trial” motocikli imaju kratak radni vijek, a karakteristikama i namjenom veoma su slični teškim terenskim četverociklima (L7e-B) koji su izuzeti iz primjene zahtjeva u pogledu OBD-a faze II. Stoga bi to izuzeće trebalo proširiti na „enduro” i „trial” motocikle.
- (6) Komisija u izvješću Europskom parlamentu i Vijeću zaključuje, na temelju sveobuhvatne studije učinka na okoliš, da matematički postupak utvrđivanja trajnosti iz članka 23. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) br. 168/2013, u kojem se emisije vozila ispituju nakon prijeđenih 100 km, ne odražava stvarno slabljenje sustava za kontrolu emisija tijekom radnog vijeka vozila. Tu metodu više ne bi trebalo primjenjivati i stoga bi je trebalo ukinuti do 2025., tako da dionici imaju dovoljno vremena za prilagodbu. U razdoblju do 2025. trebalo bi povećati zahtijevanu akumuliranu udaljenost koju vozilo mora prijeći prije ispitivanja kako bi se osigurala pouzdanost rezultata.
- (7) Tehnologija potrebna za poštovanje granica norme Euro 5 već je dostupna, no Komisija je u izvješću Europskom parlamentu i Vijeću zaključila, na temelju sveobuhvatne studije učinka na okoliš provedene u skladu s člankom 23. stavkom 4. Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o emisijskoj normi Euro 5, da će se datum primjene graničnih vrijednosti emisija norme Euro 5 za određena vozila kategorije L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT i L3e-AxE) morati odgoditi s 2020. na 2022. kako bi se povećao omjer troškovne učinkovitosti u odnosu na početnu vrijednost. Usto, proizvođačima tih vozila, uglavnom malim i srednjim poduzećima, treba više vremena kako bi osigurali da se prijelaz na pogonske sklopove s nultim emisijama, primjerice elektrifikacija, može učiniti na troškovno učinkovit način.
- (8) Trebalo bi razjasniti određene nedosljednosti u pogledu datuma primjene graničnih vrijednosti buke za Euro 5 iz Priloga IV. Uredbi (EU) br. 168/2013 kako bi se osiguralo da postojeće granične vrijednosti (Euro 4) ostanu primjenjive do uvođenja novih graničnih vrijednosti Euro 5.
- (9) Uredbom (EU) br. 168/2013 Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u petogodišnjem razdoblju koje istječe 21. ožujka 2018. Budući da postoji trajna potreba za ažuriranjem homologacijskog zakonodavstva zbog tehničkog napretka ili uvođenja drugih izmjena u skladu s ovlastima, članak 75. stavak 2. te uredbe trebalo bi izmijeniti tako da se omogući produljenje tog delegiranja za idućih pet godina s mogućnošću prešutnog produljenja.
- (10) Radi pravne sigurnosti, ovlast Komisije da donosi delegirane akte o tehničkim zahtjevima koji se odnose na OBD iz Uredbe (EU) br. 168/2013 trebala bi biti jasnija i preciznija.
- (11) Budući da se ovom Uredbom mijenja Uredba (EU) br. 168/2013, a da se pritom ne proširuje sadržaj koji se njome uređuje, i budući da države članice ne mogu dostatno ostvariti ciljeve ove Uredbe, nego ih se, zbog njihova razmjera i njihovih učinaka, može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može poduzeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (12) Uredbu (EU) br. 168/2013 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

Članak 1.

Uredba (EU) br. 168/2013 mijenja se kako slijedi:

(1) članak 21. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 21.

Opći zahtjevi za ugrađene sustave za dijagnostiku

1. Od datuma primjene određenih u Prilogu IV. vozila kategorije L, osim vozila (pot)kategorija L1e, L2e i L6e, moraju biti opremljena OBD-om koji je u skladu sa zahtjevima za funkcionalnost i ispitnim postupcima određenima u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 8.
2. Od datuma određenih u točki 1.8.1. Priloga IV. vozila (pot)kategorija L3e, L4e, L5e-A i L7e-A moraju biti opremljena OBD-om faze I. koji nadzire pojavu bilo kakvih kvarova strujnog kruga i elektronike sustava za kontrolu emisija i javlja kvarove koji prouzrokuju prekoračenje graničnih vrijednosti emisija određenih u Prilogu VI. (B1).
3. Od datuma određenih u točki 1.8.2. Priloga IV. vozila (pot)kategorija L3e, L4e, L5e i L7e moraju biti opremljena OBD-om faze I. koji nadzire pojavu bilo kakvih kvarova strujnog kruga i elektronike sustava za kontrolu emisija i aktivira ga prekoračenje graničnih vrijednosti emisija određenih u Prilogu VI. (B1). OBD-i faze I. za te (pot)kategorije vozila moraju javljati aktiviranje bilo kojeg načina rada koji znatno smanjuje zakretni moment motora.
4. Od datuma određenih u točki 1.8.3. Priloga IV. vozila (pot)kategorija L3, L4e, L5e i L7e moraju biti opremljena OBD-om faze I. koji nadzire pojavu bilo kakvih kvarova strujnog kruga i elektronike sustava za kontrolu emisija i aktivira ga prekoračenje graničnih vrijednosti emisija određenih u Prilogu VI. (B2). OBD-i faze I. za te (pot)kategorije vozila moraju javljati aktiviranje bilo kojeg načina rada koji znatno smanjuje zakretni moment motora.
5. Od datuma određenih u točki 1.8.4. Priloga IV. vozila (pot)kategorija L3e, L4e, L5e-A i L7e-A dodatno moraju biti opremljena OBD-om faze II. koji nadzire i dojavljuje pojavu bilo kakvih kvarova i slabljenja sustava za kontrolu emisija, osim nadzora katalizatora, koji prouzrokuju prekoračenje graničnih vrijednosti emisija OBD-a određenih u Prilogu VI. (B1).
6. Od datuma određenih u točki 1.8.5. Priloga IV. vozila (pot)kategorija L3e, L4e, L5e-A i L7e-A dodatno moraju biti opremljena OBD-om faze II. koji nadzire i dojavljuje pojavu bilo kakvih kvarova i slabljenja sustava za kontrolu emisija koji prouzrokuju prekoračenje graničnih vrijednosti emisija OBD-a određenih u Prilogu VI. (B2).
7. Stavci 5.i 6. ne primjenjuju se na „enduro” motocikle iz kategorije L3-AxE i „trial” motocikle iz kategorije L3e-AxT.
8. Kako bi se uskladio način na koji OBD javlja kvarove u funkcionalnoj sigurnosti ili kvarove sustava za kontrolu emisija i olakšao uspješan i učinkovit popravak vozila, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 75. o detaljnim tehničkim zahtjevima koji se odnose na ugrađenu dijagnostiku s obzirom na kategorije vozila utvrđene u retku 11. dijela C1 Priloga II. – Zahtjevi za konstrukciju i opći zahtjevi za homologaciju vozila, uključujući zahtjeve za funkcionalnost OBD-

a i ispitne postupke za predmete iz stavaka od 1. do 7. ovog članka, te o detaljnim tehničkim zahtjevima koji se odnose na ispitivanje tipa VIII iz Priloga V.”;

(2) u članku 23. stavku 3. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) matematički postupak utvrđivanja trajnosti:

Do 31. prosinca 2024. umnožak faktora pogoršanja određenog u Prilogu VII. (B) i rezultata ispitivanja učinka na okoliš vozila koje je od prvog pokretanja po silasku s proizvodne linije prešlo više od 100 km mora, za svaku sastavnu tvar emisija, biti niži od granične vrijednosti ispitivanja učinka na okoliš određene u Prilogu VI. (A).

Ne dovodeći u pitanje prvi podstavak, za nove tipove vozila od 1. siječnja 2020. i za postojeće tipove vozila od 1. siječnja 2021. do 31 prosinca 2024. umnožak faktora pogoršanja određenog u Prilogu VII. (B) i rezultata ispitivanja učinka na okoliš vozila koje je od prvog pokretanja po silasku s proizvodne linije prešlo više od 2 500 km ako mu je najveća brzina < 130 km/h odnosno više od 3 500 km ako mu je najveća brzina $\geq$ 130 km/h mora, za svaku sastavnu tvar emisija, biti niži od granične vrijednosti učinka na okoliš određene u Prilogu VI. (A)”;

(3) članak 75. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 18. stavka 3., članka 20. stavka 2., članka 21. stavka 8., članka 22. stavaka 5. i 6., članka 23. stavaka 6. i 12., članka 24. stavka 3., članka 25. stavka 8., članka 32. stavka 6., članka 33. stavka 6., članka 50. stavka 4., članka 54. stavka 3., članka 57. stavka 12., članka 65. i članka 74. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od 10 godina od 22. ožujka 2013. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja od pet godina, osim ako se Europski parlament ili Vijeće usprotive tom produljenju najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja. Komisija sastavlja izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije do 22. lipnja 2022. i devet mjeseci prije kraja svakog sljedećeg petogodišnjeg razdoblja.”;

(4) Prilog IV. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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 Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik