



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 5. december 2018
(OR. en)

2018/0065 (COD)

PE-CONS 65/18

ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013 glede uporabe stopnje Euro 5 pri homologaciji dvo-ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov

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

z dne ...

o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013
glede uporabe stopnje Euro 5
pri homologaciji dvo-ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom²,

¹ UL C 367, 10.10.2018, str. 32.

² Stališče Evropskega parlamenta z dne 29. novembra 2018 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Na podlagi poročila Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o obsežni študiji o vplivu okoljske stopnje Euro 5 za vozila kategorije L (v nadaljnjem besedilu: študija o vplivu), izvedeni na podlagi člena 23(4) Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹, ter ob upoštevanju težav, s katerimi so se soočali organi za odobritev in zainteresirane strani pri uporabi navedene uredbe, bi bilo treba v Uredbi (EU) št. 168/2013 uvesti nekatere spremembe in pojasnila, da se zagotovi njena nemotena uporaba.
- (2) V zvezi z zahtevo po namestitvi vgrajenega sistema za diagnostiko (v nadaljnjem besedilu: sistem OBD) stopnje II, ki spremlja in sporoča napake in poslabšanja sistema za uravnavanje emisij, je Komisija na podlagi študije o vplivu ugotovila, da pri nekaterih vozilih obstajajo tehnične omejitve v zvezi s spremljanjem katalizatorja in da je za njegovo pravilno izvajanje potreben dodaten razvoj. Spremljanje katalizatorja predvidoma še ne bo pripravljeno za prvo fazo emisijske stopnje Euro 5, pričakuje pa se za leto 2025. Člen 21 Uredbe (EU) št. 168/2013 bi zato moral določiti čas, potreben za zagotovitev pravilnega izvajanja zahteve glede sistema OBD stopnje II.
- (3) Ker so vozila kategorij L1e in L2e že izvzeta iz zahteve glede opremljenosti s sistemom OBD stopnje I, bi morala biti vozila kategorije L6e, ki so zasnovana in sestavljena po specifikacijah za mopede ter proizvedena v manjšem obsegu, prav tako izvzeta iz navedene zahteve.

¹ Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

- (4) Pojasniti je treba izvzetje vozil kategorije L1e in L2e iz zahteve glede opremljenosti s sistemom OBD stopnje II ter to izvzetje razširiti na lahke štirikolesnike (kategorija L6e) in podkategoriji motornih koles enduro (L3e-AxE) in trial (L3e-AxT).
- (5) Motorna kolesa enduro in trial imajo kratko življenjsko dobo in so po značilnostih in uporabi zelo podobna težkim terenskim štirikolesom (L7e-B), ki so izvzeta iz zahteve glede opremljenosti s sistemom OBD stopnje II. Navedeno izvzetje bi bilo zato treba razširiti na motorna kolesa enduro in trial.
- (6) Komisija je v študiji o vplivu ugotovila, da matematični postopek ugotavljanja vzdržljivosti iz točke (c) člena 23(3) Uredbe (EU) št. 168/2013, po katerem se vozila preskusijo po prevoženih 100 km, ne odraža resničnega poslabšanja sistema za uravnavanje emisij vozila v njegovi življenjski dobi. Navedena metoda se ne bi smela več uporabljati in bi jo bilo treba postopno odpraviti do leta 2025, da se zainteresiranim stranem omogoči dovolj časa za prilagoditev. Za obdobje do leta 2025 bi bilo treba zahtevano skupno prevoženo pot vozila pred preskušanjem povečati, da bi se zagotovila zanesljivost rezultatov preskusa.

- (7) Tehnologija, potrebna za upoštevanje mejnih vrednosti Euro 5, je že na voljo. Vendar je Komisija v študiji o vplivu ugotovila, da bi bilo treba datum začetka uporabe mejnih vrednosti emisij Euro 5 za določena vozila kategorije L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT in L3e-AxE) z leta 2020 pomakniti na leto 2024, da bi se izboljšalo razmerje med stroški in koristmi v primerjavi z osnovnim scenarijem. Poleg tega proizvajalci teh vozil, ki so večinoma mala in srednja podjetja, potrebujejo več časa za zagotovitev, da bo prehod k izvorom in prenosom moči brez emisij, na primer z elektrifikacijo, stroškovno učinkovit.
- (8) Člen 30 Uredbe (EU) št. 168/2013 zahteva, da se certifikatu o EU-homologaciji priložijo tudi rezultati preskusov. Zavaljo jasnosti bi bilo treba to določbo spremeniti, in sicer da se pojasni, da to pomeni obrazec rezultatov preskusov.
- (9) Treba bi bilo razjasniti nekatere nedoslednosti v zvezi z datumom začetka uporabe mejnih vrednosti hrupa za Euro 5 iz Priloge IV k Uredbi (EU) št. 168/2013, da bi se zagotovilo, da obstoječe mejne vrednosti (Euro 4) ostanejo veljavne, dokler se ne določijo nove mejne vrednosti za Euro 5.
- (10) Z Uredbo (EU) št. 168/2013 je bilo na Komisijo preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za obdobje petih let, ki se je izteklo 21. marca 2018. Zaradi nenehne potrebe po posodabljanju elementov homologacijske zakonodaje glede na tehnološki napredek ali po uvajanju drugih sprememb v skladu s pooblastili bi bilo treba navedeno uredbo spremeniti, da se omogoči podaljšanje prenosa pooblastila za naslednjih pet let z možnostjo samodejnega podaljšanja.

- (11) Zaradi pravne varnosti bi bilo treba pooblastilo Komisiji za sprejemanje delegiranih aktov glede tehničnih zahtev v zvezi z OBD iz Uredbe (EU) št. 168/2013 natančneje pojasniti in opredeliti.
- (12) Ker ta uredba spreminja Uredbo (EU) št. 168/2013, pri čemer ne razširja njene vsebine urejanja, in ker ciljev te uredbe države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji (PEU). V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (13) Uredbo (EU) št. 168/2013 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 168/2013 se spremeni:

(1) člen 21 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 21

Splošne zahteve za vgrajene sisteme za diagnostiko

1. Vozila kategorije L, razen vozil kategorij L1e, L2e in L6e, so opremljena s sistemom OBD, ki je skladen z zahtevami za delovanje in preskusnimi postopki, kot so določeni v delegiranih aktih iz odstavka 8 in od datumov začetka uporabe, kot so določeni v Prilogi IV.
2. Od datumov, določenih v točki 1.8.1 Priloge IV, so vozila kategorij in podkategorij L3e, L4e, L5e-A in L7e-A opremljena s sistemom OBD stopnje I, ki spremlja napake električnega tokokroga in elektronike sistema za uravnavanje emisij ter sporoča tiste napake, ki povzročajo preseganje mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi VI(B1).

3. Od datumov, določenih v točki 1.8.2 Priloge IV, so vozila kategorij in podkategorij L3e, L4e, L5e in L7e opremljena s sistemom OBD stopnje I, ki spremlja napake električnega tokokroga in elektronike sistema za uravnavanje emisij ter sporoči, ko so presežene mejne vrednosti emisij, določene v Prilogi VI(B1). Sistemi OBD stopnje I za navedene kategorije in podkategorije vozil sporočajo tudi sprožitev vsakega načina delovanja, ki znatno zmanjša navor motorja.
4. Od datumov, določenih v točki 1.8.3 Priloge IV, so vozila kategorij L3e, L4e, L5e in L7e opremljena s sistemom OBD stopnje I, ki spremlja napake električnega tokokroga in elektronike sistema za uravnavanje emisij ter sporoči, ko so presežene mejne vrednosti emisij, določene v Prilogi VI(B2). Sistemi OBD stopnje I za navedene kategorije vozil sporočajo tudi sprožitev vsakega načina delovanja, ki znatno zmanjša navor motorja.
5. Od datumov, določenih v točki 1.8.4 Priloge IV, so vozila kategorij in podkategorij L3e, L4e, L5e-A in L7e-A opremljena tudi s sistemom OBD stopnje II, ki spremlja in sporoča napake in poslabšanja sistema za uravnavanje emisij, razen nadzora katalizatorja, ki povzročajo preseganje mejnih vrednosti emisij OBD, kot so določene v Prilogi VI(B1).

6. Od datumov, določenih v točki 1.8.5 Priloge IV, so vozila kategorij in podkategorij L3e, L4e, L5e-A in L7e-A opremljena tudi s sistemom OBD stopnje II, ki spremlja in sporoča napake in poslabšanja sistema za uravnavanje emisij, ki povzročajo preseganje mejnih vrednosti emisij OBD, kot so določene v Prilogi VI(B2).
7. Odstavka 5 in 6 se ne uporabljata za motorna kolesa enduro podkategorije L3e-AxE in motorna kolesa trial podkategorije L3e-AxT.
8. Za harmonizacijo sistema OBD, ki sporoča napake funkcionalne varnosti ali sistema za uravnavanje emisij, ter za lažje, uspešnejše in učinkovitejše popravilo vozila, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 75 za dopolnitev te uredbe z določitvijo podrobnih tehničnih zahtev za OBD za kategorije in podkategorije vozil, določene v Prilogi II, C1 – Zahteve za konstrukcijo in splošne zahteve za homologacijo vozila, v vrstici, ki se nanaša na št. 11, vključno z zahtevami za delovanje OBD in preskusnimi postopki za vidike iz odstavkov 1 do 7 tega člena, ter določitvijo podrobnih tehničnih zahtev, povezanih s preskusom tipa VIII iz Priloge V.“;

(2) v členu 23(3) se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) matematični postopek ugotavljanja vzdržljivosti:

Do 31. decembra 2024 je za vsako sestavino emisije zmnožek faktorja poslabšanja, določenega v Prilogi VII(B), in rezultata preskušanja okoljske učinkovitosti na vozilu, ki je po prvem zagonu po zapustitvi proizvodne linije prevozilo več kot 100 km, pod mejnimi vrednostmi preskušanja okoljske učinkovitosti, določenimi v Prilogi VI(A).

Ne glede na prvi pododstavek je do 31. decembra 2024 za nove tipe vozil od 1. januarja 2020, za obstoječe tipe vozil pa od 1. januarja 2021 za vsako sestavino emisije zmnožek faktorja poslabšanja, določenega v Prilogi VII(B), in rezultata preskušanja okoljske učinkovitosti na vozilu, ki je po prvem zagonu po zapustitvi proizvodne linije prevozilo več kot 2 500 km, če gre za vozilo z najvišjo konstrukcijsko določeno hitrostjo vozila < 130 km/h, oziroma 3 500 km, če gre za vozilo z najvišjo konstrukcijsko določeno hitrostjo vozila ≥ 130 km/h, pod mejnimi vrednostmi emisij iz izpušne cevi, določenimi v Prilogi VI(A).“;

(3) v členu 30(1) se točka (b) nadomesti z naslednjim:

"(b) obrazec rezultatov preskusov;"

(4) v členu 44(1) se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

"Prvi pododstavek se uporablja samo za vozila na ozemlju Unije, ki so ob izdelavi imela veljavno EU-homologacijo, niso pa bila registrirana ali dana v uporabo, preden je navedena EU-homologacija prenehala veljati.";

(5) člen 75(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 18(3), člena 20(2), člena 21(8), člena 22(5) in (6), člena 23(6) in (12), člena 24(3), člena 25(8), člena 32(6), člena 33(6), člena 50(4), člena 54(3), člena 57(12), člena 65 in člena 74 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 22. marca 2013. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za obdobja petih let, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja. Komisija pripravi poročilo v zvezi s prenosom pooblastila najpozneje do 22. junija 2022 in devet mesecev pred iztekom vsakega naslednjega petletnega obdobja.“;

(6) priloge II, IV, V in VI se spremenijo v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

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 ...,

Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik

PRILOGA

Priloge II, IV, V in VI se spremenijo:

- (1) v vrstici, ki se nanaša na št. 11, oddelka C1 Priloge II se črta znak „X“ pri podkategorijah L6e-A in L6e-B;
- (2) v Prilogi IV se tabela spremeni:
 - (a) točke 1.1.2.1, 1.1.2.2 in 1.1.2.3 se nadomestijo z naslednjim:

„1.1.2.1	Euro 4: Priloga VI (A1)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; za L2e-U in L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2	Euro 4: Priloga VI (A1)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; za L3e-AxE in L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3	Euro 5: Priloga VI (A2)	L1e-L7e	1.1.2020; za L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT in L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; za L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT in L6e-B: 1.1.2025	“;

(b) točke 1.8.1, 1.8.2 in 1.8.3 se nadomestijo z naslednjim:

„1.8.1	Zahteve za delovanje OBD stopnje I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Postopek preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje I (preskus tipa VIII)				
	Mejne vrednosti postopka preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje I, Priloga VI (B1)				
1.8.2	Zahteve za delovanje OBD stopnje I, vključno z vsemi načini delovanja, ki znatno zmanjšajo navor motorja	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Postopek preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje I (preskus tipa VIII)				
	Mejne vrednosti postopka preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje I, Priloga VI (B1)				
1.8.3	Zahteve za delovanje OBD stopnje I, vključno z vsemi načini delovanja, ki znatno zmanjšajo navor motorja	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	“;
	Postopek preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje I (preskus tipa VIII)				
	Mejne vrednosti postopka preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje I, Priloga VI (B2)				

(c) vstavijo se naslednje točke:

„1.8.4	Zahteve za delovanje OBD stopnje II, razen nadzora katalizatorja	L3e (razen L3e-AxE in L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Postopki preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje II (preskus tipa VIII)				
	Mejne vrednosti postopka preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje II, Priloga VI (B1)				
1.8.5	Zahteve za delovanje OBD stopnje II	L3e (razen L3e-AxE in L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	“;
	Postopki preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje II (preskus tipa VIII)				
	Mejne vrednosti postopka preskušanja okoljske učinkovitosti OBD stopnje II, Priloga VI (B2)				

(d) točki 1.9.1 in 1.9.2 se nadomestita z naslednjim:

„1.9.1	Preskusni postopek za raven hrupa in mejne vrednosti, Priloga VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2	Preskusni postopek za raven hrupa in mejne vrednosti (³), Priloga VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	“;

(e) točka 1.9.4 se nadomesti z naslednjim:

„1.9.4	Pravilniki UNECE št. 9, 41, 63, 92 in ustrezne nove mejne vrednosti, ki jih predlaga Komisija	L1e-L7e			“.
--------	---	---------	--	--	----

- (3) v oddelku B Priloge V se vsebina celice v drugi vrstici prvega stolpca nadomesti z naslednjim:

„Preskus tipa I ⁽¹⁹⁾ Masa trdnih delcev (samo Euro 5)“;

- (4) Priloga IV se spremeni:

(a) v oddelku B1 se črta prva vrstica, ki se nanaša na kategorijo vozila „L6e-A“;

(b) v oddelku B2 se v prvi vrstici:

- (i) besedilo: „L3e-L7e ⁽⁶⁾“ nadomesti z besedilom:

„L3e, L4e, L5e, L7e“;

- (ii) besedilo: „Vsa vozila kategorije L razen kategorij L1e in L2e“ nadomesti z besedilom:

„Vsa vozila kategorije L, razen kategorij L1e, L2e in L6e“.
