



Vijeće
Europske unije

Bruxelles[...]
(OR. en)

10347/19

Međuinstitucijski predmet:
2019/0101(COD)

ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	14. lipnja 2019.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2019) 208 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 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

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2019) 208 final.

Priloženo: COM(2019) 208 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 14.6.2019.
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 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

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Opći sud 13. prosinca 2018. donio je presudu u izravnim tužbama T-339/16 (*Ville de Paris protiv Komisije*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles protiv Komisije*) i T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid protiv Komisije*) za pobijanje Uredbe Komisije (EU) 2016/646 o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 u pogledu emisija iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6)¹. U Uredbi (EU) 2016/646 utvrđeni su faktori sukladnosti koji se upotrebljavaju za ocjenu sukladnosti vozila s graničnim vrijednostima emisija u ispitivanju stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE). Oспоравани faktori sukladnosti bili su upotrijebljeni kako bi se progresivno smanjila razlika između stvarnih emisija tijekom vožnje i emisija izmjerenih u laboratoriju.

Sud ne sudi o tehničkoj nužnosti faktora sukladnosti. Sud je utvrdio da je Uredbom Komisije (EU) 2016/646 *de facto* izmijenjena granična vrijednost od 80 mg/km utvrđena u Uredbi (EU) br. 715/2007 tako što je dopuštena viša razina emisija u ispitivanjima stvarnih emisija tijekom vožnje nego u mjerenju emisija u laboratoriju. Sud smatra da je samo zakonodavac mogao uvesti faktore sukladnosti jer se to odnosi na ključan element zakonodavnog akta (Uredba (EZ) br. 715/2007²). Stoga je Sud poništio dio Uredbe (EU) 2016/646 kojom se utvrđuju faktori sukladnosti.

Poništenje je djelomično. Postupak ispitivanja RDE-a utvrđen Uredbom Komisije (EU) 2016/427³ i izmijenjen uredbama Komisije (EU) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ i 2018/1832⁶ stoga ostaje na snazi te se i dalje mora provoditi prilikom homologacije.

¹ SL L 109, 26.4.2016., str. 1.

² 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.

³ Uredba Komisije (EU) 2016/427 od 10. ožujka 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6), SL L 82, 31.3.2016., str. 1.

⁴ Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 u pogledu emisija iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6), SL L 109, 26.4.2016., str. 1.

⁵ Uredba Komisije (EU) 2017/1154 od 7. lipnja 2017. o izmjeni Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća 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, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 692/2008 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na stvarne emisije tijekom vožnje lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6), SL L 175, 7.7.2017., str. 708.

⁶ Uredba Komisije (EU) 2018/1832 od 5. studenoga 2018. o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 u svrhu poboljšanja homologacijskih ispitivanja i postupaka za emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila, uključujući one za sukladnost u uporabi i stvarne emisije tijekom vožnje te uvođenje uređaja za praćenje potrošnje goriva i električne energije, SL L 301, 27.11.2018., str. 1.

Ovaj se prijedlog treba donijeti zbog Presude Općeg suda u izravnim tužbama T-339/16, T-352/16 i T-391/16, a njegovo brzo donošenje ključno je da se izbjegne pravna nesigurnost homologacija dodjeljivanih od 1. rujna 2017. i budućih homologacija. Od ključne je važnosti, naime, da gospodarskim subjektima primjenjiva pravila budu jasna što je prije moguće, a u svakom slučaju do stupanja presude na snagu 23. veljače 2020. Kako bi se rizik od pravne nesigurnosti sveo na najmanju moguću mjeru, u članku 3. utvrđen je rok od tri dana.

Radi izbjegavanja pravne nesigurnosti homologacija dodjeljivanih od 1. rujna 2017., Opći sud odlučio je odgoditi učinke poništenja za razdoblje od najviše 12 mjeseci (tj. do 23. veljače 2020.) kako bi se Komisiji dalo vremena za provedbu presude.

U međuvremenu, radi izbjegavanja neopravdanog opterećenja za proizvođače koji su već konstruirali vozila u skladu s ranije donesenim postupkom za RDE, Komisija je odlučila Europskom parlamentu i Vijeću predložiti ponovno uvođenje prethodno utvrđenih faktora sukladnosti.

Nadalje, Komisija predlaže i da zakonodavac Komisiju ovlasti za godišnje snižavanje faktora sukladnosti koje je utvrdio zakonodavac kako bi se odrazio napredak u točnosti prijenosnih sustava za mjerenje emisija. Time će se omogućiti postupno dodatno smanjivanje stvarnih emisija dušikovih oksida (NO_x) tijekom vožnje.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Propisi o emisijama donose se u sklopu okvira EU-a za homologaciju automobila, kombija, kamiona i autobusa. Uzastopne norme Euro obilježavaju se arapskim brojkama u slučaju lakih vozila (automobila i kombija) i rimskim brojkama u slučaju teških vozila (kamiona i autobusa). Najnovije norme su Euro 6 za laka vozila i Euro VI za teška vozila.

- Direktivom 2007/46/EZ⁷ osigurava se zajednički pravni okvir za homologaciju automobila, kombija, kamiona i autobusa.
- Uredbom (EZ) br. 715/2007, o normama Euro 5 i Euro 6, utvrđuje se da je granična vrijednost emisija za automobile u pogledu reguliranih onečišćujućih tvari, posebice dušikovih oksida (NO_x, tj. kombiniranih emisija NO i NO₂), 80 mg/km.
- Uredbom (EZ) br. 692/2008 provodi se i izmjenjuje Uredba (EZ) br. 715/2007 o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila.
- Uredbama 2017/1151 (globalno usklađeni ispitni ciklus za laka vozila) i 2018/1832 (Stvarne emisije tijekom vožnje 4) definiraju se novi ispitni postupci za homologaciju vozila i omogućuje se ispitivanje u stvarnim uvjetima, uključujući ispitivanje u neovisnim certificiranim laboratorijima.

⁷ 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.

- Uredbom (EZ) br. 595/2009 nalaže se da nova teška vozila i motori moraju biti unutar novih graničnih vrijednosti emisija i uvode se dodatni zahtjevi za pristup informacijama.
- Uredbom Komisije (EU) br. 582/2011 provodi se i izmjenjuje Uredba (EZ) br. 595/2009 s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI).

Uzastopne norme Euro za emisije dovele su do znatnog pada emisija čestica iz ispušnih plinova, s obzirom na masu (PM) i na broj (PN), i pada emisija drugih onečišćujućih tvari iz ispušnih plinova, kao što su ugljikovodici (HC) i ugljikov monoksid (CO). Međutim, emisije NO_x, a posebice dušikova dioksida (NO₂), iz cestovnog prometa nisu se smanjile od 1991. u skladu s očekivanjima nakon uvođenja normi Euro. Razlog je to što su emisije u „stvarnim uvjetima vožnje” često više od emisija izmjerenih prilikom homologacijskog ispitivanja (posebice u slučaju dizelskih vozila).

Zbog visokih emisija iz putničkih vozila prilikom vožnje na cesti, u kojem slučaju je posljednjih godina primijećena znatna razlika u odnosu na laboratorijsko ispitivanje, Komisija je razvila postupak ispitivanja RDE-a koji se primjenjuje od 1. rujna 2017. Kod tog se ispitnog postupka, koji bolje odražava stvarne emisije prilikom vožnje na cesti i kojim se smanjuje razlika između stvarnih emisija tijekom vožnje i emisija izmjerenih u laboratoriju, upotrebljavaju prijenosni analizatori emisija u automobilima kako bi se izmjerile emisije prilikom realističnog ispitivanja u vožnji.

Postupkom za RDE nadopunjuje se postupak mjerenja u laboratoriju kako bi se provjerilo da razine emisija dušika (NO_x) i vrijednosti PN izmjerene prilikom laboratorijskog ispitivanja ostaju niske i u stvarnim uvjetima vožnje. Laka vozila za koja je u ispitivanju utvrđeno da su u skladu s najnovijom verzijom normi za emisije, poput Euro 6d-TEMP ili Euro 6d, ispitana su ispitivanjima stvarnih emisija tijekom vožnje.

Istodobno s uvođenjem znatne promjene ispitnog režima, Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila omogućit će se učinkovit nadzor tržišta u pogledu okolišne učinkovitosti vozila.

• **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Zajedničkim nastojanjima EU-a te nacionalnih, regionalnih i lokalnih vlasti zadnjih se desetljeća poboljšala kvaliteta zraka u Europskoj uniji. To poboljšanje uključuje smanjenje emisija onečišćujućih tvari u zraku od 2000. od 10 % do 70 %, ovisno o onečišćujućoj tvari (i smanjenje količine NO_x od 42 %). Ta su smanjenja i posljedica uspješne kontrole emisija integriranjem zahtjeva za zaštitu okoliša u sektor prijevoza⁸.

Međutim, gradovi diljem Europske unije i dalje se suočavaju s ozbiljnim problemima zbog koncentracija dušikova dioksida u otvorenom prostoru (NO₂), a cestovni promet i dalje je glavni faktor koji pridonosi premašivanju graničnih vrijednosti utvrđenih u Direktivi o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu (Direktiva 2008/50/EZ), kojom se nastoji zaštititi ljudsko zdravlje i okoliš. Prekoračenja za 2016. prijavilo je 19 država članica⁹, obično u gradovima i zbog visokih emisija NO_x (NO + NO₂) iz lokalnog prometa. Tome znatno pridonose emisije NO_x iz dizelskih vozila i kombija, koje mogu biti znatno više u stvarnim

⁸ Vidjeti: COM(2018) 330 Europa koja štiti: Čisti zrak za sve.

⁹ Vidjeti: EAO, 2019. Kvaliteta zraka u Europi – izvješće iz 2018.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

uvjetima vožnje od propisanih graničnih vrijednosti emisija izmjerenih laboratorijskim ispitnim ciklusom¹⁰.

Obvezne granične vrijednosti emisija NO_x za dizelska vozila u EU-u postupno su smanjene s 500 mg/km u normi Euro 3 (u normama Euro 1 i Euro 2 nisu bile utvrđene granične vrijednosti za NO_x za dizelska vozila) na 80 mg/km u normi Euro 6¹¹. Međutim, postoje dokazi da se stvarne emisije NO_x u vožnji nisu smanjile u istoj mjeri unatoč tim sve strožim graničnim vrijednostima za NO_x, koje se provjeravaju u laboratoriju uz primjenu standardiziranog ispitnog ciklusa (Weiss et al. 2011).

Komisija je reagirala razvijanjem postupka za utvrđivanje stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE). Taj novi ispitni postupak ključan je za kontroliranje stvarnih emisija NO_x iz dizelskih automobila tijekom vožnje. Najprije se, od početka 2016., primjenjivao radi kontroliranja kao dopuna laboratorijskom ispitivanju, a na nove tipove vozila primjenjuje se od 1. rujna 2017.; od 1. rujna 2019. primjenjivat će se na sva nova vozila.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova prijedloga članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s ostalim zakonodavstvom koje se odnosi na homologaciju tipa motornih vozila mjera koja se razmatra temelji se na članku 114. UFEU-a kojim se jamči funkcioniranje unutarnjeg tržišta.

Mjera Europske unije nužna je jer je potrebno izbjeći nastanak prepreka jedinstvenom tržištu, konkretno u području automobilske industrije, i zbog prekogranične prirode zagađenja zraka i klimatskih promjena. Iako su učinci glavnih onečišćujućih tvari u zraku najizraženiji u blizini izvora onečišćenja, učinci na kvalitetu zraka nisu ograničeni na to područje, a prekogranično onečišćenje ozbiljan je ekološki problem koji onemogućava rješavanje tog pitanja na nacionalnoj razini. Atmosfersko modeliranje pokazuje da onečišćenje čiji je izvor u jednoj državi članici pridonosi onečišćenju u drugim državama članicama. Kako bi se riješio problem onečišćenja zraka potrebno je usklađeno djelovanje na razini EU-a.

- **Proporcionalnost**

Ovaj je prijedlog proporcionalan jer se njime osigurava potrebna pravna promjena te istodobno ne prelazi ono što je potrebno za postizanje cilja smanjenja emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila, s jedne strane, te osiguravanja pravne sigurnosti za proizvođače vozila, s druge strane. Njime se osiguravaju pravni uvjeti nužni za održavanje, u mjeri u kojoj je to moguće, jednakih uvjeta za proizvođače.

¹⁰ Cestovni promet krivac je za oko 40 % emisija dušikovih oksida u EU-u. Od ukupnih emisija dušikovih oksida iz vozila oko 80 % je iz dizelskih vozila.

¹¹ Granična vrijednost za NO_x u normi Euro 6 uvedena je 2007., a počela se primjenjivati na nove tipove vozila u rujnu 2014. te na nova vozila u rujnu 2015.

- **Odabir instrumenta**

Odabir uredbe primjeren je jer se njome izmjenjuje postojeća uredba.

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

- ***Ex post* evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Nije primjenjivo.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je prije donošenja faktora sukladnosti za stvarne emisije tijekom vožnje (RDE) poslala upitnik dionicima iz automobilske industrije. U upitniku su zatražene tehničke informacije i podaci za potrebe Komisijine procjene. Pitanja su se odnosila na sljedeće tri teme:

- a) sastav svih novih dizelskih vozila u pogledu tehnologija za smanjenje emisija NO_x;
- b) dostupni podaci o sadašnjim stvarnim emisijama tih vozila tijekom vožnje;
- c) informacije o općenitom potencijalu za smanjenje emisija NO_x.

Primljena su četiri odgovora. Odgovore su dostavili Udruženje europskih proizvođača automobila (ACEA), Udruženje za kontrolu emisija upotrebom katalizatora (AECC), jedno udruženje proizvođača vozila (koje je svoj odgovor dostavilo pod uvjetom da ostane anonimno) i velik dobavljač 1. reda (koji je svoj odgovor dostavio pod uvjetom da ostane anonimno). Unatoč tome što je upućeno nekoliko pisanih i usmenih zahtjeva u odgovarajućim radnim skupinama, nijedan pojedinačni proizvođač vozila nije poslao odgovor. Od četiri primljena odgovora samo su odgovori AECC-a i dobavljača 1. reda sadržavali relevantne informacije i podatke. Korist od preostala dva odgovora u tom kontekstu bila je ograničena.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Prije donošenja Uredbe (EU) 2016/646 Zajednički istraživački centar Komisije Europske komisije (JRC) proveo je metastudiju o podacima o emisijama NO_x dobivenih ispitivanjem dizelskih vozila u skladu s normom Euro 6 prijenosnim sustavom za mjerenje emisija (PEMS). Dobiveni skup podataka sastojao se od 36 dizelskih vozila različitih tipova i 234 pojedinačne ispitne vožnje. Skup podataka bio je sveobuhvatan i pouzdan te je pokazao da je srednja razina emisija NO_x dizelskih vozila u skladu s normom Euro 6 oko 4 (što je četiri puta više od propisane granične vrijednosti NO_x).

- **Procjena učinka**

Za ovaj prijedlog nije potrebna procjena učinka. Ovom se inicijativom jednostavno mijenja pravni instrument kojim se utvrđuju isti postojeći faktori sukladnosti koji su potrebni za pravilnu primjenu postupka ispitivanja RDE-a i Komisija se ovlašćuje za daljnje smanjenje faktora sukladnosti radi prilagodbe tehničkom napretku. Faktori sukladnosti ne utječu na

postojeće granične vrijednosti emisija utvrđene u Uredbi (EZ) br. 715/2007, za koje je provedena procjena učinka u vrijeme donošenja Uredbe (EZ) br. 715/2007¹².

- **Temeljna prava**

Ovim se Prijedlogom ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenljivo.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Nije primjenljivo.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Nije primjenljivo.

¹² Radni dokument službi Komisije – Prilog Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije i pristupu podacima za popravke vozila i o izmjeni Direktive 72/306/EEZ i Direktive .././EC – Procjena učinka {COM(2005) 683 final}.

/* SEC/2005/1745 */

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 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

(Tekst značajan za EGP)

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 odbora¹,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća² jedan je od zasebnih regulatornih akata u smislu postupka za homologaciju tipa, kako je utvrđen Direktivom 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³.
- (2) Uredbom (EZ) br. 715/2007 zahtijeva se da nova laka vozila moraju biti unutar određenih graničnih vrijednosti emisija (norme Euro 5 i Euro 6) i utvrđuju se dodatni zahtjevi za dostupnost podataka za popravke i održavanje vozila. Konkretno tehničke

¹ SL C , , str. ...

² 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.).

³ 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.).

odredbe nužne za provedbu te uredbe utvrđene su u Uredbi Komisije (EZ) br. 692/2008⁴ i, kasnije, Uredbi Komisije (EU) 2017/1151⁵.

- (3) Zahtjevi za homologaciju tipa s obzirom na emisije motornih vozila postupno su znatno postroženi uvođenjem emisijskih normi Euro i njihovim naknadnim revizijama. Premda su se emisije niza reguliranih onečišćujućih tvari iz vozila općenito znatno smanjile, nisu se smanjile emisije NO_x iz dizelskih motora ni emisije čestica iz benzinskih motora s izravnim ubrizgavanjem, posebice onih ugrađenih u laka vozila. Stoga su potrebne mjere za poboljšanje te situacije.
- (4) Komisija je detaljno analizirala postupke, ispitivanja i zahtjeve za homologaciju tipa utvrđene Uredbom (EZ) br. 692/2008 na temelju vlastitih istraživanja i informacija iz vanjskih izvora te je utvrdila da su emisije koje stvarno nastaju u cestovnom prometu vozila u skladu s normom Euro 5 ili Euro 6 znatno veće od emisija izmjerenih u novom regulatornom europskom voznom ciklusu (NEDC), osobito kad je riječ o emisijama NO_x iz dizelskih vozila.
- (5) Stoga je Komisija razvila postupak za utvrđivanje stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE), novu metodologiju za ispitivanje emisija iz vozila u stvarnim uvjetima vožnje. Postupak ispitivanja RDE-a uveden je uredbama Komisije (EU) 2016/427⁶ i (EU) 2016/646⁷, kasnije preuzet u Uredbi (EU) 2017/1151 i poboljšan Uredbom Komisije (EU) 2017/1154⁸.
- (6) Uredbom (EU) 2016/646⁹ uvedeni su datumi početka primjene postupka ispitivanja RDE-a i kriteriji sukladnosti za stvarne emisije tijekom vožnje. Za tu su svrhu upotrijebljeni faktori sukladnosti specifični za pojedine onečišćujuće tvari kako bi se uzele u obzir statističke i tehničke nesigurnosti mjerenja provedenih prijenosnim sustavom za mjerenje emisija (PEMS).

⁴ Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

⁵ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća 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, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

⁶ Uredba Komisije (EU) 2016/427 od 10. ožujka 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL L 82, 31.3.2016., str. 1.).

⁷ Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 u pogledu emisija iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL L 109, 26.4.2016., str. 1.).

⁸ Uredba Komisije (EU) 2017/1154 od 7. lipnja 2017. o izmjeni Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća 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, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 692/2008 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na stvarne emisije tijekom vožnje lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL L 175, 7.7.2017., str. 708.).

⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL L 109, 26.4.2016., str. 1.).

- (7) Opći sud 13. prosinca 2018. donio je presudu u spojenim predmetima T-339/16, T-352/16 i T-391/16¹⁰ za pobijanje Uredbe Komisije (EU) 2016/646. Opći sud poništio je dio Uredbe (EU) 2016/646 kojom se utvrđuju faktori sukladnosti koji se upotrebljavaju za ocjenjivanje sukladnosti rezultata ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje s graničnim vrijednostima emisija utvrđenima u Uredbi (EZ) br. 715/2007. Sud je presudio da je samo zakonodavac mogao uvesti te faktore sukladnosti jer se odnose na ključan element Uredbe (EZ) br. 715/2007.
- (8) Opći sud nije doveo u pitanje tehničko opravdanje faktora sukladnosti. Stoga i s obzirom na činjenicu da na trenutačnom stupnju tehnološkog razvoja i dalje postoji razlika između stvarnih emisija izmjenjenih tijekom vožnje i emisija izmjenjenih u laboratoriju, primjereno je uvesti faktore sukladnosti u Uredbu (EZ) br. 715/2007.
- (9) Kako bi se proizvođačima omogućilo da se usklade s graničnim vrijednostima norme Euro 6 u kontekstu postupka ispitivanja RDE-a, kriteriji sukladnosti za RDE trebali bi se uvesti u dva koraka. U prvom bi se koraku, na zahtjev proizvođača, trebao upotrebljavati privremeni faktor sukladnosti, a u drugom bi se koraku trebao upotrebljavati samo konačni faktor sukladnosti. Komisija bi trebala preispitivati konačne faktore sukladnosti s obzirom na tehnički napredak.
- (10) Ugovorom iz Lisabona uvedena je mogućnost da zakonodavac na Komisiju prenese ovlast donošenja nezakonodavnih akata opće primjene radi dopune ili izmjene određenih elemenata zakonodavnog akta koji nisu ključni. Mjere koje se mogu obuhvatiti delegiranjem ovlasti u skladu s člankom 290. stavkom 1. UFEU-a načelno odgovaraju mjerama obuhvaćenima regulatornim postupkom s kontrolom utvrđenim člankom 5.a Odluke Vijeća 1999/468/EZ¹¹. Stoga je potrebno odredbe Uredbe (EZ) br. 715/2007 kojima je predviđena primjena regulatornog postupka s kontrolom prilagoditi članku 290. UFEU-a.
- (11) Kako bi se pridonijelo postizanju ciljeva Unije u pogledu kvalitete zraka i smanjile emisije iz vozila, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) u pogledu detaljnih pravila o specifičnim procedurama, ispitivanjima i zahtjevima za homologaciju. Delegirane ovlasti trebale bi uključivati dopunjavanje Uredbe (EZ) br. 715/2007 tim revidiranim pravilima i ispitnim ciklusima za mjerenje emisija, zahtjevima za provedbu zabrane uporabe poremećajnih uređaja koji smanjuju djelotvornost sustava za kontrolu emisija, mjerama potrebnima za provedbu obveze proizvođača da omogući neograničeni i standardizirani pristup podacima za popravke i održavanje vozila te donošenjem revidiranog postupka mjerenja čestica. Nadalje, delegirane ovlasti trebale bi uključivati i mijenjanje Uredbe (EZ) br. 715/2007 radi smanjenja konačnih faktora sukladnosti zbog tehničkog napretka prijenosnog sustava za mjerenje emisija (PEMS), radi ponovnog određivanja graničnih vrijednosti utemeljenih na masi čestica i radi uvođenja graničnih vrijednosti utemeljenih na broju čestica. 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

¹⁰ Presuda od 13. prosinca 2018., *Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid protiv Komisije*, T-339/16, T-352/16 i T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Odluka Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji (SL L 184, 17.7.1999., str. 23.).

od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi primiti sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica, a njihovi bi stručnjaci trebali sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (12) Kako bi se osigurao kontinuitet provedbe s obzirom na tehnički napredak, regulatorni postupci s kontrolom koji su u tijeku u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe za koje je odbor već dostavio svoje mišljenje trebali bi biti provedeni u skladu s člankom 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (13) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu članka 4. stavaka 2. i 3. Uredbe (EU) br. 715/2007, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹².
- (14) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno utvrđivanje pravila o emisijama iz motornih vozila radi pridonošenja osnovnim ciljevima kvalitete zraka, ne mogu dostatno ostvariti države članice jer se motorna vozila s valjanom homologacijom mogu prodavati izvan nacionalnih granica, nego se zbog njezina opsega ili učinaka djelovanja oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim 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 tih ciljeva.
- (15) Uredbu (EZ) br. 715/2007 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 715/2007 mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 2. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Homologacija tipa koja je dodijeljena u skladu s ovom Uredbom može se na zahtjev proizvođača proširiti od vozila iz stavka 1. na vozila kategorija M₁, M₂, N₁ i N₂, prema definiciji u Prilogu II. Direktivi 2007/46/EZ, čija referentna masa nije veća od 2 840 kg i koja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u ovoj Uredbi.”;
- (2) u članku 3. uvodna formulacija zamjenjuje se sljedećim:

„U ovoj Uredbi primjenjuju se sljedeće definicije:”;

¹² 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.).

(3) članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Proizvođači moraju dokazati da su sva nova vozila koja su prodana, registrirana ili stavljena u uporabu u Zajednici homologirana u skladu s ovom Uredbom. Proizvođači moraju također dokazati da su svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Zajednici homologirani u skladu s ovom Uredbom.

Te obveze uključuju poštovanje graničnih vrijednosti iz Priloga I. Za potrebe utvrđivanja sukladnosti s graničnim vrijednostima emisija prema normi Euro 6 iz tablice 2. Priloga I. vrijednosti emisija utvrđene u svakom valjanom ispitivanju za utvrđivanje stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE) dijele se s primjenjivim faktorom sukladnosti iz tablice 2.a Priloga I. Rezultat mora biti niži od graničnih vrijednosti emisija norme Euro 6 iz Tablice 2. tog Priloga.”;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Komisija provedbenim aktima određuje konkretne mjere i zahtjeve iz stavaka 2. i 3. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 2.”;

(4) članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, izrađeni i ugrađeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu sukladnost s ovom Uredbom.”;

(b) u stavku 3. uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„3. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 14.a kako bi se dopunili stavci 1. i 2. utvrđivanjem posebnih zahtjeva i razvijanjem posebnih postupaka, ispitivanja i zahtjeva za homologaciju tipa iz ovog stavka, a oni se odnose na sljedeće elemente:”;

(5) u članku 6. stavku 7. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„U slučaju da takvi podaci nisu još dostupni, ili da u tom trenutku još nisu u skladu s ovom Uredbom, proizvođač ih treba osigurati u razdoblju od šest mjeseci od dana dodjeljivanja homologacije tipa.”;

(6) članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Delegirani akti o pristupu podacima za popravke i održavanje vozila

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 14.a radi dopunjavanja članaka 6. i 7. To obuhvaća definiranje i osuvremenjivanje tehničkih specifikacija koje se odnose na način kojim se prenose informacije povezane s OBD-om i za popravke i održavanje vozila, pri čemu se posebna pozornost posvećuje specifičnim potrebama MSP-ova.”;

(7) članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. S učinkom od 2. srpnja 2007., ako to zahtijeva proizvođač, nacionalna tijela ne smiju, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, odbiti dodjeljivanje EZ homologacije tipa ili nacionalne homologacije tipa za novi tip vozila ni zabraniti registraciju, prodaju ni stavljanje u uporabu kad je odgovarajuće vozilo sukladno s ovom Uredbom, posebno s graničnim vrijednostima prema normi Euro 5 utvrđenima u tablici 1. Priloga I. ili s graničnim vrijednostima prema normi Euro 6 utvrđenim u tablici 2. Priloga I., u skladu s drugim podstavkom članka 4. stavka 1.”;

(b) stavci 4. i 5. zamjenjuju se sljedećim:

„4. S učinkom od 1. rujna 2014., i od 1. rujna 2015. u slučaju vozila kategorije N₁, razreda II i III, i kategorije N₂, nacionalna tijela dužna su, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, odbiti dodjeljivanje EZ homologacije tipa ili nacionalne homologacije tipa za nove tipove vozila koji nisu sukladni s ovom Uredbom, posebno s graničnim vrijednostima prema normi Euro 6 utvrđenima u tablici 2. Priloga I.

Sukladnost s graničnim vrijednostima prema normi Euro 6 tijekom svakog valjanog ispitivanja RDE-a utvrđuje se tako što se uzima u obzir faktor sukladnosti specifičan za svaku pojedinu onečišćujuću tvar utvrđen u tablici 2.a Priloga I. u skladu s drugim podstavkom članka 4. stavka 1.

5. S učinkom od 1. rujna 2015., i od 1. rujna 2016. u slučaju vozila kategorije N₁, razreda II i III, i kategorije N₂, nacionalna tijela dužna su, u slučaju novih vozila koja nisu sukladna s ovom Uredbom, posebno s graničnim vrijednostima prema normi Euro 6 utvrđenima u tablici 2. Priloga I., [„kako je utvrđeno u skladu s drugim podstavkom stavka 4.”,] smatrati da potvrde o sukladnosti više nisu važeće u smislu članka 18. Direktive 2007/46/EZ te, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva, zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih vozila.

Sukladnost s graničnim vrijednostima prema normi Euro 6 tijekom svakog valjanog ispitivanja RDE-a utvrđuje se tako što se uzima u obzir faktor sukladnosti specifičan za svaku pojedinu onečišćujuću tvar utvrđen u tablici 2.a Priloga I. u skladu s drugim podstavkom članka 4. stavka 1.”;

(8) članak 11. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Za nove zamjenske uređaje za kontrolu onečišćenja koji su namijenjeni za ugradnju u vozila homologirana na temelju ove Uredbe, nacionalna tijela dužna su zabraniti njihovu prodaju ili ugradnju u vozilo ako ne pripadaju tipu za koji je dodijeljena homologacija tipa u skladu s ovom Uredbom.”;

(9) u članku 12. stavku 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice mogu predvidjeti financijske poticaje koji se primjenjuju za serijski proizvedena vozila koja su u skladu s ovom Uredbom.”;

(10) u članku 14. stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 14.a radi donošenja sljedećih mjera na temelju rezultata programa mjerenja čestica UNECE-a, koji je proveden pod pokroviteljstvom Svjetskog foruma za usklađivanje pravilnika o vozilima, pri čemu ne smije snižavati razinu zaštite okoliša u Uniji:

(a) izmjena ove Uredbe radi promjene graničnih vrijednosti mase čestica i broja čestica utvrđenih u Prilogu I.;

(b) dopuna ove Uredbe donošenjem revidiranog postupka mjerenja broja čestica.

3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 14.a kojima se:

(a) dopunjuje ova Uredba radi prilagodbe postupaka, ispitivanja i zahtjeva te ispitnih ciklusa za mjerenje emisija kako bi oni primjereno odražavali stvarne emisije tijekom vožnje;

(b) izmjenjuje ova Uredba kako bi tehničkom napretku prilagodila konačne faktore sukladnosti specifične za pojedine onečišćujuće tvari utvrđene u tablici 2.a Priloga I.”;

(11) umeće se sljedeći članak 14.a:

„Članak 14.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 3., članka 8. i članka 14. stavaka 2. i 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... *[datum stupanja na snagu]*. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet 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 5. stavka 3., članka 8. i članka 14. stavaka 2. i 3. 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 5. stavka 3., članka 8. i članka 14. stavaka 2. i 3. 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.”;

(12) članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor iz članka 40. stavka 1. Direktive 2007/46/EZ. 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.”;
- (13) Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba ne utječe na postupke u tijeku u skladu s člankom 5. stavkom 3., člankom 8. i člankom 14. stavcima 2. i 3. Uredbe (EZ) br. 715/2007 u okviru kojih je odbor već donio mišljenje u skladu s člankom 5.a Odluke 1999/468/EZ.

Članak 3.

Ova Uredba stupa na snagu trećeg 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*