Svet
Evropske unije

Bruselj, 14. junij 2019
(OR. en)

10347/19

Medinstitucionalna zadeva:
2019/0101 (COD)

ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	14. junij 2019
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2019) 208 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 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

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2019) 208 final.

Priloga: COM(2019) 208 final

EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 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

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Splošno sodišče je 13. decembra 2018 izdalo sodbo v neposrednih tožbah T-339/16 (*Ville de Paris/Komisija*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Komisija*) in T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Komisija*), vloženih zoper Uredbo Komisije (EU) 2016/646 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6)[1]. Z Uredbo (EU) 2016/646 so določeni faktorji skladnosti, ki se uporabljajo za oceno skladnosti vozila z mejnimi vrednostmi emisij med izvajanjem preizkusa dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo. Izpodbijani faktorji skladnosti so bili uporabljeni za postopno zmanjšanje neskladja med emisijami, izmerjenimi pri dejanski vožnji, in tistimi, izmerjenimi v laboratoriju.

Sodišče ni odločalo o tehnični nujnosti faktorjev skladnosti. Ugotovilo je, da je z Uredbo (EU) 2016/646 dejansko spremenjena mejna vrednost 80 mg/km, določena z Uredbo (EU) 715/2007, tako da dopušča višjo raven emisij v preizkusih dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, od tiste pri merjenju emisij v laboratorijskih pogojih. Sodišče je ugotovilo, da bi lahko le sam zakonodajalec uvedel faktorje skladnosti, saj zadevajo bistveni element zakonodajnega akta (Uredba (ES) št. 715/2007[2]). Sodišče je zato Uredbo (EU) 2016/646 razglasilo za nično v delu, v katerem določa faktorje skladnosti.

Razglasitev ničnosti je delna. Preizkusni postopek za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, kot je določen z Uredbo Komisije (EU) 2016/427[3] in nadalje spremenjen z uredbami Komisije (EU) 2016/646[4], 2017/1154[5] in 2018/1832[6], torej ostaja veljaven in ga je pri homologaciji še vedno treba izvajati.

---

1 UL L 109, 26.4.2016, str. 1.

2 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.

3 Uredba Komisije (EU) 2016/427 z dne 10. marca 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6), UL L 82, 31.3.2016, str. 1.

4 Uredba Komisije (EU) 2016/646 z dne 20. aprila 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6), UL L 109, 26.4.2016, str. 1.

5 Uredba Komisije (EU) 2017/1154 z dne 7. junija 2017 o spremembi Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 692/2008 in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z dejanskimi emisijami iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6), ki nastajajo med vožnjo, UL L 175, 7.7.2017, str. 708.

6 Uredba Komisije (EU) 2018/1832 z dne 5. novembra 2018 o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 zaradi izboljšanja preskusov in postopkov za homologacijo emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil, vključno s tistimi za skladnost v prometu in dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, ter zaradi uvedbe naprav za spremljanje porabe goriva in električne energije, UL L 301, 27.11.2018, str. 1.

Potreba po sprejetju trenutnega predloga izhaja neposredno iz sodbe Splošnega sodišča v neposrednih tožbah T-339/16, T-352/16 in T-391/16, njegovo hitro sprejetje pa je nujno, da se prepreči pravna negotovost glede homologacij, ki so že bile odobrene od 1. septembra 2017 dalje, ter glede prihodnjih homologacij. Dejansko je temeljnega pomena, da se gospodarskim subjektom čim prej zagotovi jasnost glede veljavnih pravil, v vsakem primeru pa do začetka veljavnosti sodbe 23. februarja 2020. Da bi čim bolj zmanjšali tveganje pravne negotovosti, je bilo obdobje v členu 3 določeno na tri dni.

Za preprečitev pravne negotovosti glede homologacij, ki so že bile odobrene od 1. septembra 2017 dalje, je Splošno sodišče odložilo učinke razglasitve ničnosti za največ 12 mesecev (tj. 23. februarja 2020), da bi Komisija imela čas za izvršitev sodbe.

Do tedaj in da bi preprečili neupravičeno breme za proizvajalce, ki so svoja vozila že zasnovali z upoštevanjem prej sprejetega postopka preizkušanja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, je Komisija sklenila Evropskemu parlamentu in Svetu predlagati ponovno vzpostavitev prej sprejetih faktorjev skladnosti.

Komisija hkrati predlaga, naj zakonodajalec pooblasti Komisijo za letno zniževanje faktorjev skladnosti, ki jih določi zakonodajalec, da bi se upošteval napredek pri točnosti prenosne merilne opreme. To bo omogočilo še dodatno postopno zmanjšanje dejanskih emisij dušikovih oksidov (NO_x) med vožnjo.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Uredbe o emisijah so sprejete kot del okvira EU za homologacijo osebnih avtomobilov, dostavnih vozil, tovornjakov in avtobusov. Zaporedni standardi „Euro“ so označeni z arabskimi številkami za lahka vozila (osebni avtomobili in dostavna vozila) in z rimskimi številkami za težka vozila (tovornjaki in avtobusi). Najnovejša standarda sta Euro 6 za lahka in Euro VI za težka vozila:

– Direktiva 2007/46/ES[7] določa skupni pravni okvir za homologacijo osebnih avtomobilov, dostavnih vozil, tovornjakov in avtobusov.

– Standarda Euro 5 in 6 iz Uredbe (ES) št. 715/2007 določata mejne vrednosti emisij za osebne avtomobile za regulirana onesnaževala, zlasti dušikove okside (NOx, tj. kombinirane emisije NO in NO_2), na 80 mg/km.

– Z Uredbo (ES) št. 692/2008 se izvaja in spreminja Uredba (ES) št. 715/2007 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.

– Uredbi 2017/1151 (globalno usklajeni preizkusni ciklus za lahka vozila) in 2018/1832 (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo 4) določata nove preizkusne postopke za homologacijo vozil in omogočata preizkušanje v

[7] 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.

realnih pogojih, vključno s preizkušanjem, ki ga izvajajo neodvisni certificirani laboratoriji.

– Uredba (ES) št. 595/2009 določa, da morajo biti nova težka vozila in motorji skladni z novimi mejnimi vrednostmi emisij, ter uvaja dodatne zahteve glede dostopa do informacij.

– Z Uredbo Komisije (EU) št. 582/2011 se izvaja in spreminja Uredba (ES) št. 595/2009 glede emisij iz težkih vozil (Euro VI).

Zaporedni emisijski standardi Euro so privedli do precejšnjega zmanjšanja emisij izpušnih delcev tako v smislu mase (PM) kot v smislu števila delcev (PN) ter drugih onesnaževal, kot so ogljikovodiki (HC) in ogljikov monoksid (CO). Vendar emisije NO_X in zlasti emisije dušikovega dioksida (NO_2) v cestnem prometu niso bile zmanjšane v tolikšni meri, kot se je pričakovalo od uvedbe standardov Euro leta 1991. Razlog je v dejstvu, da so emisije med vožnjo „v realnih pogojih“ pogosto višje od tistih, ki so izmerjene med homologacijskim preizkusom (zlasti pri dizelskih vozilih).

Da bi obravnavala visoke emisije iz osebnih vozil na cesti, kjer je bilo v zadnjih letih opaženo precejšnje neskladje z laboratorijskimi preizkusi, je Komisija razvila preizkusni postopek za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, ki se uporablja od 1. septembra 2017. Pri tem preizkusnem postopku, ki bolje izraža dejanske emisije na cesti ter zmanjšuje neskladje med emisijami, izmerjenimi med dejansko vožnjo, in tistimi, izmerjenimi v laboratoriju, se uporabljajo prenosni analizatorji emisij na vozilih, ki merijo emisije v realnem preizkusu na cesti.

Postopek preizkušanja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, dopolnjuje laboratorijski postopek, da se preveri, da ravni emisij dušikovih oksidov NO_X in število delcev, izmerjeni v laboratorijskem preizkusu, ostanejo nizki tudi pri dejanski vožnji. Lahka vozila, ki so bila z zadnjo različico emisijskih standardov certificirana kot „Euro 6d-TEMP“ ali „Euro 6d“, so certificirana s preizkusom dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

Poleg bistvene spremembe sistema preizkušanja bo Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil omogočila učinkovit tržni nadzor okoljske učinkovitosti vozil.

• **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Po zaslugi skupnih prizadevanj Evropske unije ter nacionalnih, regionalnih in lokalnih organov se je kakovost zraka v EU v zadnjih desetletjih izboljšala. To vključuje zmanjšanje emisij onesnaževal zraka od leta 2000 za 10 % do 70 %, odvisno od onesnaževala (in 42-odstotno zmanjšanje za NO_x). Ta zmanjšanja temeljijo tudi na uspešnem uravnavanju emisij z vključevanjem zahtev za varstvo okolja v prometni sektor.[8]

Kljub temu se mesta po vsej Evropski uniji še vedno soočajo z resnimi težavami s koncentracijami dušikovega dioksida (NO_2) na prostem, pri čemer cestni promet še vedno največ prispeva k preseganju mejnih vrednosti, določenih z direktivo o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (Direktiva 2008/50/ES) za zaščito pred tveganji za zdravje

[8] Glej: COM(2018) 330, Evropa, ki varuje: čist zrak za vse.

ljudi in okolje. V letu 2016 je 19 držav članic poročalo o preseganjih[9], običajno na mestnih območjih in zaradi visokih emisij NO_x (NO + NO_2) v lokalnem prometu. Emisije NO_x iz dizelskih osebnih avtomobilov in dostavnih vozil, ki so pri dejanski vožnji lahko znatno višje od predpisanih mejnih vrednosti emisij, izmerjenih v laboratorijskem preizkusnem ciklu, znatno prispevajo k temu.[10]

Obvezne mejne vrednosti emisij NO_x za dizelske osebne avtomobile so bile v EU postopno zmanjšane s 500 mg/km pri standardu Euro 3 (za dizelska vozila Euro 1 in 2 niso bile določene mejne vrednosti NO_x) na 80 mg/km pri standardu Euro 6[11]. Vendar obstajajo dokazi, da se kljub vse strožjim mejnim vrednostim NO_x, ki se preverjajo v laboratorijskih pogojih in v standardiziranem preizkusnem ciklu, dejanske emisije NO_x pri dejanski vožnji niso zmanjšale v enaki meri (Weiss in sod., 2011).

Komisija je v odgovor na to oblikovala postopek preizkušanja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo. Ta novi preizkusni postopek je nujen za uravnavanje emisij NO_x, ki jih dizelska vozila ustvarjajo med dejansko vožnjo. Najprej se je od začetka leta 2016 uporabljal za namene spremljanja kot dopolnitev laboratorijskega preizkušanja, za nove tipe vozil pa se uporablja od 1. septembra 2017; od 1. septembra 2019 se bo uporabljal za vsa nova vozila.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

V skladu z drugo zakonodajo o homologaciji motornih vozil obravnavani ukrep temelji na členu 114 PDEU, ki zagotavlja delovanje notranjega trga.

Ukrepanje na ravni Unije je nujno zaradi preprečevanja pojavljanja ovir za enotni trg, predvsem na področju avtomobilske industrije, ter zaradi nadnacionalne narave onesnaževanja zraka in podnebnih sprememb. Čeprav so učinki glavnih strupenih onesnaževal zraka najhujši blizu vira nastanka, učinki na kakovost zraka niso omejeni na lokalno raven, čezmejno onesnaževanje pa je resna okoljska težava, zaradi katere so nacionalne rešitve pogosto neučinkovite. Atmosfersko modeliranje kaže, da onesnaževanje v eni državi članici prispeva k onesnaževanju v drugih državah članicah. Za rešitev težave onesnaževanja zraka je potrebno usklajeno ukrepanje na ravni EU.

• Sorazmernost

Predlog je sorazmeren, ker omogoča potrebno pravno spremembo in hkrati ne presega tistega, kar je potrebno za dosego ciljev zmanjšanja emisij onesnaževal iz motornih vozil na eni strani

---

9 Glej: Evropska agencija za okolje, 2019. „Air quality in Europe – 2018 report“ (Kakovost zraka v Evropi – poročilo za leto 2018), https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

10 Cestni promet je vzrok za približno 40 % emisij dušikovih oksidov v EU. Od skupnih emisij dušikovih oksidov iz prometa jih približno 80 % povzročajo vozila na dizelski pogon.

11 Mejna vrednost NO_x iz standarda Euro 6 je bila uvedena leta 2007 in se je za nove tipe začela uporabljati septembra 2014, za nova vozila pa septembra 2015.

in zagotovitev pravne varnosti za proizvajalce vozil na drugi strani. Določa pravne pogoje, potrebne za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za vse proizvajalce, kolikor je to mogoče.

- **Izbira instrumenta**

Uporaba uredbe je primerna, ker spreminja obstoječo uredbo.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanje ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Ni relevantno.

- **Posvetovanja z deležniki**

Komisija je pred sprejetjem faktorjev skladnosti dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, deležnikom v avtomobilskem sektorju poslala vprašalnik. Z vprašalnikom so se poskušale pridobiti tehnične informacije in podatki, ki bi Komisiji pomagali pri oceni. Vprašanja so bila osredotočena na naslednje tri zadeve:

(a) sestava novega voznega parka dizelskih vozil v zvezi s tehnologijami za zmanjšanje emisij NO_x;

(b) morebitni razpoložljivi podatki o trenutni učinkovitosti teh vozil glede dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo;

(c) informacije o splošnem potencialu za izboljšanje njihovih rezultatov glede emisij NO_x.

Prispeli so štirje odgovori. Poslali so jih Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA), Združenje za uravnavanje emisij s katalizatorji (AECC), eno od združenj proizvajalcev vozil (odgovor posredovan pod pogojem anonimnosti) in večji prvorazredni dobavitelj (odgovor posredovan pod pogojem anonimnosti). Kljub pisnemu in več ustnim pozivom v ustreznih delovnih skupinah ni podatkov prispeval noben posamezen proizvajalec vozil. Med štirimi odgovori sta samo AECC in prvorazredni dobavitelj zagotovila ustrezne informacije in podatke. Uporabnost preostalih dveh odgovorov se je v danem okviru izkazala za zelo omejeno.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Pred sprejetjem Uredbe (EU) 2016/646 je Skupno raziskovalno središče Komisije izvedlo metaštudijo o podatkih o emisijah NO_x iz preizkusov prenosnih sistemov za merjenje emisij na dizelskih vozilih Euro 6. Dobljeni nabor podatkov je zajemal 36 dizelskih vozil različnih tipov in 234 posameznih preizkusnih voženj. Nabor podatkov je bil izčrpen in zanesljiv ter je pokazal, da je bila srednja raven emisij NO_x dizelskih vozil Euro 6 na cesti približno 4 (tj. štirikratnik predpisane mejne vrednosti NO_x).

- **Ocena učinka**

Za ta predlog ni potrebna ocena učinka. Ta pobuda zgolj spreminja pravni instrument, s katerim so določeni isti obstoječi faktorji skladnosti, ki so potrebni za pravilno uporabo preizkusnega postopka za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, hkrati pa pooblašča Komisijo, da še dodatno zniža faktor skladnosti, da bi ga prilagodila tehničnemu napredku. Faktorji skladnosti ne vplivajo na obstoječe mejne vrednosti emisij, kot so določene v Uredbi (ES) št. 715/2007 in ki so bile ob sprejetju Uredbe (ES) št. 715/2007[12] predmet ocene učinka.

- **Temeljne pravice**

Ta predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni relevantno.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Izvedbeni načrti ter ureditve spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ni relevantno.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Ni relevantno.

[12] Delovni dokument služb Komisije – Priloga k Predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije, o dostopu do informacij za popravilo vozil in o spremembi Direktive 72/306/EGS in Direktive ../../ES – Ocena učinka {COM(2005) 683 final}.
/* SEC/2005/1745 */

2019/0101 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 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

(Besedilo velja za EGP)

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 odbora[1],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta[2] je eden od posamičnih regulativnih aktov v okviru postopka homologacije, določenega z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta[3].

(2) Uredba (ES) št. 715/2007 določa zahtevo, da so nova lahka vozila skladna z nekaterimi mejnimi vrednostmi emisij (standarda Euro 5 in Euro 6), ter dodatne zahteve za dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil. Posebne tehnične določbe, potrebne za izvajanje navedene uredbe, so bile opredeljene v Uredbi Komisije (EU) št. 692/2008[4] in pozneje v Uredbi Komisije (EU) 2017/1151[5].

---

1 UL C , , str. .

2 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).

3 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).

4 Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih

(3) Z uvedbo in poznejšo revizijo standardov Euro so bile homologacijske zahteve glede emisij iz motornih vozil postopoma znatno poostrene. Medtem ko so se emisije s predpisi urejenih onesnaževal iz vozil na splošno znatno zmanjšale, to ne drži za emisije NO_x iz dizelskih motorjev ali delcev iz motorjev z neposrednim vbrizgom bencina, vgrajenih zlasti v lahka vozila. Zato je treba sprejeti ukrepe za izboljšanje tega stanja.

(4) Komisija je na podlagi lastnih raziskav in zunanjih informacij opravila podrobno analizo postopkov, preizkusov in zahtev za homologacijo iz Uredbe (ES) št. 692/2008 ter ugotovila, da emisije, ki dejansko nastajajo med vožnjo na cesti z vozili Euro 5 ali Euro 6, znatno presegajo emisije, izmerjene v predpisanem novem evropskem voznem ciklu (NEDC), zlasti glede emisij NO_x iz dizelskih vozil.

(5) Komisija je zato razvila novo metodologijo za preizkušanje emisij iz vozil med dejansko vožnjo, tj. preizkusni postopek za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo. Preizkusni postopek za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, je bil uveden z uredbama Komisije (EU) 2016/427[6] in (EU) 2016/646[7], nato je bil prenesen v Uredbo (EU) 2017/1151 in dodatno izboljšan z Uredbo Komisije (EU) 2017/1154[8].

(6) Z Uredbo (EU) 2016/646[9] so bili uvedeni datumi začetka uporabe preizkusnega postopka za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, ter merila skladnosti za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo. V ta namen so bili uporabljeni faktorji skladnosti za posamezna onesnaževala, da bi se upoštevale statistične in tehnične negotovosti meritev, opravljenih s prenosnimi sistemi za merjenje emisij (PEMS).

(7) Splošno sodišče je 13. decembra 2018 izdalo sodbo v združenih zadevah T-339/16, T-352/16 in T-391/16[10] v zvezi s tožbo za razglasitev ničnosti Uredbe (EU) 2016/646. Splošno sodišče je Uredbo (EU) 2016/646 razglasilo za nično v delu, v katerem določa faktorje skladnosti, ki se uporabljajo za oceno skladnosti rezultatov preizkušanja

---

potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

5 Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

6 Uredba Komisije (EU) 2016/427 z dne 10. marca 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL L 82, 31.3.2016, str. 1).

7 Uredba Komisije (EU) 2016/646 z dne 20. aprila 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL L 109, 26.4.2016, str. 1).

8 Uredba Komisije (EU) 2017/1154 z dne 7. junija 2017 o spremembi Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 692/2008 in o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z dejanskimi emisijami iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6), ki nastajajo med vožnjo (UL L 175, 7.7.2017, str. 708).

9 Uredba Komisije (EU) 2016/646 z dne 20. aprila 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL L 109, 26.4.2016, str. 1).

10 Sodba z dne 13. decembra 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles in Ayuntamiento de Madrid/Komisija*, T-339/16, T-352/16 in T-391/16, EU:T:2018:927.

dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, z mejnimi vrednostmi emisij, določenimi v Uredbi (ES) št. 715/2007. Ugotovilo je, da lahko le zakonodajalec uvede te faktorje skladnosti, saj zadevajo bistven element Uredbe (ES) št. 715/2007.

(8) Splošno sodišče ni dvomilo o tehnični upravičenosti faktorjev skladnosti. Zato in ker je na trenutni stopnji tehnološkega razvoja še vedno prisotno neskladje med emisijami, izmerjenimi med dejansko vožnjo, in tistimi, izmerjenimi v laboratoriju, je primerno uvesti faktorje skladnosti v Uredbo (ES) št. 715/2007.

(9) Da bi proizvajalcem omogočili skladnost z mejnimi vrednostmi emisij standarda Euro 6 v okviru preizkusnega postopka za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, bi bilo treba merila skladnosti za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, uvesti v dveh fazah. V prvi fazi bi se moral na zahtevo proizvajalca uporabljati začasni faktor skladnosti, v drugi fazi pa bi bilo treba uporabljati samo dokončni faktor skladnosti. Komisija bi morala dokončne faktorje skladnosti pregledovati ob upoštevanju tehničnega napredka.

(10) Z Lizbonsko pogodbo je bila uvedena možnost, da zakonodajalec na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje nezakonodajnih aktov, ki se splošno uporabljajo in se sprejmejo za dopolnitev ali spremembo nekaterih nebistvenih elementov zakonodajnega akta. Ukrepi, ki jih je mogoče zajeti v prenose pooblastil iz člena 290(1) PDEU, načeloma ustrezajo tistim, zajetim z regulativnim postopkom s pregledom, določenim s členom 5a Sklepa Sveta 1999/468/ES[11]. Zato je treba določbe Uredbe (ES) št. 715/2007, ki določajo uporabo regulativnega postopka s pregledom, prilagoditi členu 290 PDEU.

(11) Da bi prispevali k doseganju ciljev Unije glede kakovosti zraka in zmanjšali emisije iz vozil, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov v zvezi s podrobnimi pravili o posebnih postopkih, preizkusih in zahtevah za homologacijo. Navedeni prenos pooblastil bi moral vključevati dopolnitev Uredbe (ES) št. 715/2007 s takimi revidiranimi pravili in preizkusnih ciklov, ki se uporabljajo za merjenje emisij; zahteve za izvajanje prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij; potrebne ukrepe za izvajanje obveznosti proizvajalca, da zagotovi neomejen in standardiziran dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil; sprejetje revidiranega postopka merjenja za delce. Hkrati bi moral prenos pooblastil vključevati spremembo Uredbe (ES) št. 715/2007 za namene znižanja dokončnih faktorjev skladnosti, da se upošteva tehnični napredek pri PEMS, in ponovne določitve mejnih vrednosti mas delcev ter uvedbe mejne vrednosti števila delcev. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet zlasti prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njunim strokovnjakom pa bi morala biti sistematično omogočena udeležba na sestankih strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

[11] Sklep Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil (UL L 184, 17.7.1999, str. 23).

(12) Da bi zagotovili kontinuiteto izvajanja ob upoštevanju tehničnega napredka, bi bilo treba regulativne postopke s pregledom, ki so ob začetku veljavnosti te uredbe še v teku in o katerih je odbor že podal svoje mnenje, zaključiti v skladu s členom 5a Sklepa 1999/468/ES.

(13) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje člena 4(2) in (3) Uredbe (ES) št. 715/2007 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[12].

(14) Ker ciljev te uredbe, in sicer določitve pravil o emisijah iz motornih vozil za prispevek k doseganju osnovnih ciljev kakovosti zraka, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, saj se motorna vozila z veljavno homologacijo lahko prodajajo prek nacionalnih meja, temveč se zaradi obsega in učinkov ukrepa lažje dosežejo 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 navedenih ciljev.

(15) Uredbo (ES) št. 715/2007 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 715/2007 se spremeni:

(1) člen 2(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Na željo proizvajalca se lahko homologacija, podeljena v skladu s to uredbo, z vozil iz odstavka 1 razširi tudi na vozila kategorij M_1, M_2, N_1 in N_2, kakor jih opredeljuje Priloga II k Direktivi 2007/46/ES, katerih referenčna masa ne presega 2 840 kg in ki izpolnjujejo zahteve iz te uredbe. “;

(2) v členu 3 se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov: “;

(3) člen 4 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo. Proizvajalci morajo dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za

[12] 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).

uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Skupnosti, homologirane v skladu s to uredbo.

Te obveznosti vključujejo skladnost z mejnimi vrednostmi emisij, določenimi v Prilogi I. Za namene določitve skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij Euro 6 iz preglednice 2 Priloge I se vrednosti emisij, določene med katerim koli veljavnim preskusom merjenja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, delijo z ustreznim faktorjem skladnosti iz preglednice 2a Priloge I. Rezultat mora ostati nižji od mejnih vrednosti emisij Euro 6 iz preglednice 2 navedene priloge.“;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Komisija z izvedbenimi akti opredeli posebne postopke in zahteve iz odstavkov 2 in 3. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(2). “;

(4) člen 5 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo omogočijo skladnost vozila s to uredbo.“;

(b) v odstavku 3 se uvodni stavek nadomesti z naslednjim:

„3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a za dopolnitev odstavkov 1 in 2 z določitvijo posebnih zahtev in oblikovanjem posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo, določenih v tem odstavku, zlasti v zvezi z:“;

(5) v členu 6(7) se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Če take informacije v tistem trenutku še niso na voljo ali niso skladne s to uredbo, jih proizvajalec zagotovi v šestih mesecih od dne podelitve homologacije. “;

(6) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Delegirani akti o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a za dopolnitev členov 6 in 7. To vključuje opredelitev in posodobitev tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o diagnostičnih sistemih v vozilih ter o popravilu in vzdrževanju vozil, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti posebnim potrebam MSP.“;

(7) člen 10 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Z učinkom od 2. julija 2007, če tako zahteva proizvajalec, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva vozil, ne smejo zavrniti podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil ali prepovedati registracijo, prodajo ali začetek uporabe novega vozila, kadar je zadevno vozilo skladno s to uredbo, zlasti z mejnimi vrednostmi Euro 5, določenimi v preglednici 1 Priloge I, ali z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v preglednici 2 Priloge I, ob upoštevanju drugega pododstavka člena 4(1).“;

(b) odstavka 4 in 5 se nadomestita z naslednjim:

„4. Z učinkom od 1. septembra 2014 in od 1. septembra 2015 v primeru vozil kategorije N_1, razreda II in III in kategorije N_2, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki niso skladna s to uredbo, zlasti z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v preglednici 2 Priloge I.

Skladnost z mejnimi vrednostmi Euro 6 se med katerim koli veljavnim preskusom merjenja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, določi z upoštevanjem faktorjev skladnosti za posamezna onesnaževala iz preglednice 2a Priloge I v skladu z drugim pododstavkom člena 4(1).

5. Z učinkom od 1. septembra 2015 in od 1. septembra 2016 v primeru vozil kategorije N_1, razreda II in III in kategorije N_2, nacionalni organi v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo, zlasti z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v preglednici 2 Priloge I, [„kot je določeno v skladu z drugim pododstavkom odstavka 4“,] štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene člena 18 Direktive 2007/46/ES in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo prodajo ali začetek uporabe.

Skladnost z mejnimi vrednostmi Euro 6 se med katerim koli veljavnim preskusom merjenja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, določi z upoštevanjem faktorjev skladnosti za posamezna onesnaževala iz preglednice 2a Priloge I v skladu z drugim pododstavkom člena 4(1).”;

(8) člen 11(1) se nadomesti z naslednjim:

„1. Za nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, namenjene za vgradnjo v vozila, homologirana po tej uredbi, nacionalni organi prepovejo prodajo ali vgradnjo v vozilo, če niso takega tipa, da mu je bila v skladu s to uredbo podeljena homologacija.“;

(9) v členu 12(1) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice lahko predvidijo finančne spodbude, ki se uporabljajo za vozila iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo.“;

(10) v členu 14 se odstavka 2 in 3 nadomestita z naslednjim:

„2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a, da bi sprejela naslednja ukrepa na podlagi rezultatov Programa za merjenje delcev Gospodarske komisije ZN za Evropo (UN/ECE), opravljenega pod

nadzorom Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih, ne da bi pri tem znižala raven varstva okolja znotraj Unije:

(a) sprememba te uredbe zaradi revizije mejnih vrednosti mase in števila delcev iz Priloge I;

(b) dopolnitev te uredbe s sprejetjem revidiranega postopka merjenja števila delcev.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 14a za:

(a) dopolnitev te uredbe, da bi se postopki, preskusi in zahteve ter preskusni cikli za merjenje emisij prilagodili in ustrezno odražali dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo;

(b) spremembo te uredbe, da bi se dokončni faktorji skladnosti za posamezna onesnaževala iz preglednice 2a Priloge I prilagodili tehničnemu napredku.“;

(11) vstavi se naslednji člen 14a:

„Člen 14a

Izvajanje prenosa pooblastila

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

2. Komisiji se podeli pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 5(3), člena 8 ter člena 14(2) in (3) za petletno obdobje z začetkom od …. *[datum začetka veljavnosti]*. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 5(3), člena 8 ter člena 14(2) in (3) lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. 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 datum, 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 iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 5(3), členom 8 ter členom 14(2) in (3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v

dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka Evropski parlament in Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

(12) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 40(1) Direktive 2007/46/ES. Navedeni 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.“;

(13) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba ne vpliva na postopke v teku na podlagi člena 5(3), člena 8 ter člena 14(2) in (3) Uredbe (ES) št. 715/2007, v okviru katerih je odbor že podal svoje mnenje v skladu s členom 5a Sklepa 1999/468/ES.

Člen 3

Ta uredba začne veljati tretji 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	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*