EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013 v zvezi z uporabo standarda Euro 5 pri homologaciji dvo-ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Izraz „vozila kategorije L“ zajema širok razpon različnih tipov lahkih dvo-, tri- in štirikolesnih vozil, npr. kolesa na motorni pogon, dvo- in trikolesne mopede, dvo- in trikolesna motorna kolesa, motorna kolesa z bočno prikolico in štirikolesna vozila (štirikolesniki), kot so cestna štirikolesa, terenska vozila in kvadrimobili.

Homologacijske zahteve, ki se od 1. januarja 2016 uporabljajo za „vozila kategorije L“, so določene v Uredbi (EU) št. 168/2013 ter njenih štirih delegiranih in izvedbenih aktih[1].

Na podlagi obsežne študije o vplivu na okolje[2] je Komisija v skladu s členom 23(4) Uredbe (EU) št. 168/2013 pripravila osnutek poročila Parlamentu in Svetu. Na podlagi ugotovitev iz poročila so bila oblikovana priporočila za izboljšave Uredbe (EU) št. 168/2013, Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 44/2014 in Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 134/2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 168/2013. Priporočila so upoštevana v členu 1(1) in (2) te uredbe, ki predlaga spremembe členov 21 in 23 Uredbe (EU) št. 168/2013.

Ker se homologacijske zahteve iz Uredbe (EU) št. 168/2013 obvezno uporabljajo že od 1. januarja 2016, se predlaga čim hitrejše sprejetje tega akta, ki v nasprotju z večino homologacijskih aktov ne določa ločenega datuma začetka uporabe.

Uredba (EU) št. 168/2013 je vsa pooblastila Komisije za sprejemanje delegiranih aktov omejila na obdobje petih let, ki se izteče 21. marca 2018. Zaradi nenehne potrebe po stalnem posodabljanju elementov homologacijskih aktov glede na tehnološki napredek ali po uvajanju drugih sprememb v skladu s pooblastili osnutek predloga spreminja tudi člen 75(2) Uredbe (EU) št. 168/2013, da se določi pooblastilo za naslednjih pet let z možnostjo samodejnega podaljšanja.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga tega ukrepa je enaka pravni podlagi akta, ki se spreminja, tj. člen 114 PDEU.

• Sorazmernost

Uredba (EU) št. 168/2013, ki vsebuje homologacijske zahteve EU, temelji na načelu popolne harmonizacije. Zato se šteje, da so spremembe, ki se bodo na podlagi ugotovitev obsežne

---

[1] UL L 60, 2.3.2013, str. 52. 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.
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 134/2014 z dne 16. decembra 2013 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za okoljske značilnosti in zmogljivost pogonskega sistema ter o spremembi njene Priloge V (UL L 53, 21.2.2014, str. 1).
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 44/2014 z dne 21. novembra 2013 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za konstrukcijo vozil in splošnimi zahtevami za odobritev dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 25, 28.1.2014, str. 1).
Delegirana uredba Komisije (EU) št. 3/2014 z dne 24. oktobra 2013 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami glede funkcionalne varnosti vozil za homologacijo dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 7, 10.1.2014, str. 1–12).

[2] Poročilo o študiji: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Študija o vplivu okoljskega standarda Euro 5 za vozila kategorije L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

študije o vplivu na okolje uvedle v zahteve iz navedene uredbe, najprimernejši način za doseganje cilja iz uvodne izjave (9) Uredbe (EU) št. 168/2013, tj. da se zagotovi visoka raven varstva okolja.

- **Izbira instrumenta**

Uporaba uredbe je primerna, ker se spreminja obstoječa uredba.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

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

Komisija je na podlagi obsežne študije o vplivu na okolje v skladu z obveznostjo iz člena 23(4) in (5) Uredbe (EU) št. 168/2013 predložila poročilo Parlamentu in Svetu. V skladu z ugotovitvami iz poročila Komisije in z namenom zagotovitve pravilne uporabe Uredbe bi bilo treba s spremembo Uredbe dodati ali pojasniti opredeljene elemente.

Splošni rezultat študije jasno kaže, da so omejitve, datumi in zahteve iz Uredbe stroškovno ugodni in tehnično izvedljivi za vsa vozila kategorije L.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Poročilo Komisije vsebuje več priporočil za spremembe Uredbe (EU) št. 168/2013. Priporočila temeljijo na posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi, opravljenih med celotnim trajanjem študije. Poleg tega so bili na sestankih delovne skupine za motorna kolesa, ki so potekali maja, septembra in decembra 2016 ter marca in junija 2017 z udeležbo vseh pomembnih zainteresiranih strani in predstavnikov držav članic, predstavljeni pregledi napredka izvajanja študije.

Komisija je marca 2017 predstavila prvo različico dokumenta in prejela povratne informacije zainteresiranih strani iz sektorja, homologacijskih organov, tehničnih služb in socialnih partnerjev, ki podpirajo priloženi osnutek dokumenta.

2018/0065 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013 v zvezi z uporabo standarda 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 odbora,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Na podlagi poročila Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o obsežni študiji o vplivu okoljskega standarda Euro 5 za vozila kategorije L[3] v skladu s členom 23(4) Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta[4] v zvezi z emisijsko stopnjo Euro 5 ter ob upoštevanju težav, s katerimi so se soočali homologacijski organi 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 vgradnji sistema za diagnostiko v vozilu (OBD) stopnje II, ki spremlja in sporoča napake in poslabšanja sistema za uravnavanje emisij, je Komisija na podlagi obsežne študije o vplivu na okolje ugotovila, da pri nekaterih vozilih obstajajo tehnične omejitve v zvezi z nadzorom katalizatorja in da je za njegovo pravilno izvajanje potreben dodaten razvoj. Nadzor katalizatorja predvidoma še ne bo pripravljen 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) Pojasniti je treba izvzetje iz zahteve glede sistema OBD stopnje II za mopede (kategoriji L1e in L2e) ter izvzetje razširiti na lahke štirikolesnike (kategorija L6e) in podkategoriji motornih koles enduro (L3e-AxE) in trial (L3e-AxT).

(4) Ker so mopedi kategorij L1e in L2e že izvzeti iz zahteve glede sistema OBD stopnje II, 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.

(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

---

[3] Poročilo o študiji: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Študija o vplivu okoljskega standarda Euro 5 za vozila kategorije L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

[4] 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).

glede sistema OBD stopnje II. Navedeno izvzetje bi bilo zato treba razširiti na motorna kolesa enduro in trial.

(6) Komisija je v poročilu Evropskemu parlamentu in Svetu na podlagi obsežne študije o vplivu na okolje ugotovila, da matematični postopek ugotavljanja vzdržljivosti iz člena 23(3)(c) 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 zato 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 se zagotovi zanesljivost rezultatov preskusa.

(7) Tehnologija, potrebna za upoštevanje mejnih vrednosti Euro 5, je že na voljo, vendar je Komisija v poročilu Evropskemu parlamentu in Svetu na podlagi obsežne študije o vplivu na okolje v skladu s členom 23(4) Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z emisijsko stopnjo Euro 5 ugotovila, da bi bilo treba datum začetka uporabe mejnih vrednosti emisij Euro 5 za nekatera vozila kategorije L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT in L3e-AxE) z leta 2020 pomakniti na leto 2022, da se izboljša razmerje med stroški in koristmi v primerjavi z osnovnim scenarijem. Poleg tega proizvajalci teh vozil, ki so večinoma MSP, potrebujejo več časa za zagotovitev, da bo prehod k pogonskim sistemom brez emisij, npr. z elektrifikacijo, stroškovno učinkovit.

(8) Treba bi bilo pojasniti nekatere nedoslednosti v zvezi z datumom uporabe mejnih vrednosti hrupa za Euro 5 iz Priloge IV k Uredbi (EU) št. 168/2013, da se zagotovi, da obstoječe mejne vrednosti (Euro 4) ostanejo veljavne, dokler se ne določijo nove mejne vrednosti za Euro 5.

(9) Z Uredbo (EU) št. 168/2013 se je na Komisijo preneslo pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za obdobje petih let, ki se izteče 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 člen 75(2) navedene uredbe spremeniti, da se pooblastilo podaljšanja za naslednjih pet let z možnostjo samodejnega podaljšanja.

(10) Zaradi pravne varnosti bi bilo treba pooblastilo Komisiji za sprejemanje delegiranih aktov glede tehničnih zahtev v zvezi s diagnostiko v vozilu iz Uredbe (EU) št. 168/2013 natančneje pojasniti in opredeliti.

(11) 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 dosego navedenih ciljev.

(12) 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, sprejetih na podlagi odstavka 8 in od datumov uporabe, kot so določeni v Prilogi IV.

2. Od datumov, določenih v točki 1.8.1 Priloge IV, so vozila (pod)kategorij 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 (pod)kategorij L3e, L4e, L5e in L7e opremljena s sistemom OBD stopnje I, ki spremlja napake električnega tokokroga in elektronike sistema za uravnavanje emisij ter se sproži, ko so presežene mejne vrednosti emisij, določene v Prilogi VI(B1). Sistemi OBD stopnje I za navedene (pod)kategorije 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 (pod)kategorij L3, L4e, L5e in L7e opremljena s sistemom OBD stopnje I, ki spremlja napake električnega tokokroga in elektronike sistema za uravnavanje emisij ter se sproži, ko so presežene mejne vrednosti emisij, določene v Prilogi VI(B2). Sistemi OBD stopnje I za navedene (pod)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 (pod)kategorij 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 (pod)kategorij 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 kategorije L3e-AxE in motorna kolesa trial kategorije L3e-AxT.

8. Za harmonizacijo sistema OBD, ki poroča o napakah 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 v zvezi s podrobnimi tehničnimi zahtevami za OBD za kategorije vozil, določene v Prilogi II, C1 – Zahteve za konstrukcijo in splošne zahteve za homologacijo vozila|, vrstica 11, vključno z zahtevami za delovanje OBD in preskusnimi postopki za vidike iz odstavkov 1 do 7 tega člena, ter v zvezi s podrobnimi tehničnimi zahtevami, povezanimi 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 hitrostjo < 130 km/h, oziroma 3 500, če gre za vozilo z najvišjo hitrostjo ≥ 130 km/h, pod mejnimi vrednostmi preskušanja okoljske učinkovitosti, določenimi v Prilogi VI(A).“;

(3) 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 desetih 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.“;

(4) Priloga IV se spremeni 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 Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*