



Pročišćeni zakonodavni dokument

29.11.2018

EP-PE_TC1-COD(2018)0065

*****I**

STAJALIŠTE EUROPSKOG PARLAMENTA

usvojeno u prvom čitanju od 29. studenoga 2018. radi donošenja Uredbe (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) br. 168/2013 u pogledu primjene stupnja Euro 5 za homologaciju tipa vozila na dva ili tri kotača i četverocikala
(EP-PE_TC1-COD(2018)0065)

PE615.969v01-00

STAJALIŠTE EUROPSKOG PARLAMENTA

usvojeno u prvom čitanju od 29. studenoga 2018.

radi donošenja Uredbe (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) br. 168/2013 u pogledu primjene stupnja Euro 5 za homologaciju tipa vozila na dva ili tri kotača i četverocikala

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 367, 10.10.2018., str. 32.

² Stajalište Europskog parlamenta od 29. studenoga 2018.

budući da:

- (1) Na temelju izvješća Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o sveobuhvatnoj studiji učinka okolišnog stupnja Euro 5 za vozila kategorije L („studija učinka”) provedenoj u skladu s člankom 23. stavkom 4. Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹ te uzimajući u obzir probleme s kojima su se u primjeni te uredbe susretala homologacijska tijela i dionici, u Uredbu (EU) br. 168/2013 trebalo bi unijeti određene izmjene i pojašnjenja kako bi se osigurala njezina nesmetana primjena.
- (2) Kad je riječ o zahtjevu za postavljanjem ugrađenog sustava za dijagnostiku (OBD) faze II., kojim se osigurava praćenje kvarova i slabljenja sustava za kontrolu emisija te izvješćivanje o njima, Komisija je na temelju studije učinka zaključila da postoje tehnička ograničenja koja se odnose na nadzor katalizatora za određena vozila te da je za osiguranje njegove ispravne provedbe potreban daljnji razvoj. Ne očekuje se da će nadzor katalizatora biti spreman za prvu fazu emisijskog stupnja Euro 5, no predviđen je za 2025. U članku 21. Uredbe (EU) br. 168/2013 trebalo bi stoga predvidjeti razdoblje potrebno da se osigura pravilno ispunjavanje zahtjeva u pogledu sustava OBD faze II.

¹ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

- (3) Budući da su *vozila* kategorija L1e i L2e već izuzeta od zahtjeva za opremljenošću sustavom OBD faze *I.*, od tog bi zahtjeva trebalo izuzeti i vozila kategorije L6e, koja su konstruirana i izrađena na temelju specifikacija mopeda te su proizvedena u omanjim količinama.
- (4) ***Potrebno je pojasniti izuzeće za vozila kategorija L1e i L2e od zahtjeva za opremljenošću sustavom OBD faze II. i tim izuzećem obuhvatiti potkategorije lakih četverocikala (kategorija L6e) te motocikle „enduro” (L3e-AxE) i „trial” (L3e-AxT).***
- (5) Motocikli „enduro” i „trial” imaju kratak radni vijek, a karakteristikama i namjenom veoma su slični teškim terenskim četverociklima (L7e-B) koji su izuzeti od zahtjeva za opremljenošću sustavom OBD faze II. Stoga bi to izuzeće trebalo proširiti na motocikle „enduro” i „trial”.

- (6) Komisija je u studiji učinka zaključila da matematički postupak utvrđivanja trajnosti iz članka 23. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) br. 168/2013, u kojem se vozila ispituju nakon prijeđenih 100 km, ne odražava stvarno slabljenje sustava za kontrolu emisija tijekom radnog vijeka vozila. Tu metodu više ne bi trebalo primjenjivati te bi je trebalo postupno ukinuti do 2025. kako bi se dionicima dalo dovoljno vremena za prilagodbu. U razdoblju do 2025. trebalo bi povećati zahtijevanu akumuliranu udaljenost koju vozilo mora prijeći prije ispitivanja kako bi se osigurala pouzdanost rezultata.
- (7) Tehnologija potrebna za poštovanje granica stupnja Euro 5 već je dostupna. Komisija je, međutim, u okviru studije učinka zaključila da će se datum početka primjene graničnih vrijednosti emisija stupnja Euro 5 za određena vozila kategorije L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT i L3e-AxE) trebati odgoditi s 2020. na **2024.** kako bi se povećao omjer troškova i koristi u odnosu na početnu vrijednost. Usto, proizvođačima tih vozila, uglavnom malim i srednjim poduzećima, treba više vremena kako bi osigurali da se prijelaz na pogonske sklopove s nultim emisijama, primjerice elektrifikacija, može učiniti na troškovno učinkovit način.

- (8) *U članku 30. Uredbe (EU) br. 168/2013 zahtijeva se da certifikat o EU homologaciji tipa sadrži, kao prilog, rezultate ispitivanja. Ta odredba trebala bi se, radi jasnoće, izmijeniti kako bi se pojasnilo da se upućuje na obrazac s rezultatima ispitivanja.*
- (9) Trebalo bi pojasniti određene nedosljednosti u pogledu datuma početka primjene graničnih vrijednosti buke za Euro 5 iz Priloga IV. Uredbi (EU) br. 168/2013 kako bi se osiguralo da postojeće granične vrijednosti (Euro 4) ostanu primjenjive do uvođenja novih graničnih vrijednosti Eura 5.
- (10) Uredbom (EU) br. 168/2013 Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u petogodišnjem razdoblju koje *je isteklo* 21. ožujka 2018. Budući da postoji trajna potreba za ažuriranjem elemenata zakonodavstva o homologaciji tipa zbog tehničkog napretka ili uvođenja drugih izmjena u skladu s ovlastima, tu bi uredbu trebalo izmijeniti tako da se predvidi produljenje tog delegiranja za idućih pet godina s mogućnošću prešutnog produljenja.

- (11) Radi pravne sigurnosti ovlast Komisije da donosi delegirane akte o tehničkim zahtjevima koji se odnose na ugrađeni sustav za dijagnostiku iz Uredbe (EU) br. 168/2013 trebala bi biti jasnija i preciznija.
- (12) S obzirom na to da se ovom Uredbom mijenja Uredba (EU) br. 168/2013, a da se pritom ne proširuje sadržaj koji se njome uređuje, te s obzirom na to da ciljeve ove Uredbe ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega i njihovih učinaka 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.
- (13) Uredbu (EU) br. 168/2013 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

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

1. članak 21. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 21.

Opći zahtjevi za ugrađene sustave za dijagnostiku

1. Od datuma početka primjene određenih u Prilogu IV. vozila kategorije L, osim vozila L1e, L2e i L6e, moraju biti opremljena sustavom OBD koji je u skladu sa zahtjevima za funkcionalnost i postupcima ispitivanja određenima u delegiranim aktima iz stavka 8.
2. Od datuma određenih u točki 1.8.1. Priloga IV. vozila kategorija i potkategorija L3e, L4e, L5e-A i L7e-A moraju biti opremljena sustavom OBD faze I. koji nadzire pojavu bilo kakvih kvarova strujnog kruga i elektronike sustava za kontrolu emisija i dojavljuje o tim kvarovima koji prouzrokuju prekoračenje graničnih vrijednosti emisija određenih u Prilogu VI. (B1).

3. Od datuma određenih u točki 1.8.2. Priloga IV. vozila kategorija i potkategorija L3e, L4e, L5e i L7e moraju biti opremljena sustavom OBD faze I. koji nadzire pojavu bilo kakvih kvarova strujnog kruga i elektronike sustava za kontrolu emisija i aktivira dojavu kod prekoračenja graničnih vrijednosti emisija određenih u Prilogu VI. (B1). Sustavi OBD faze I. za te kategorije i potkategorije vozila također dojavljuju aktiviranje bilo kojeg načina rada koji znatno smanjuje zakretni moment motora.
4. Od datuma određenih u točki 1.8.3. Priloga IV. vozila kategorija **L3e**, L4e, L5e i L7e moraju biti opremljena sustavom OBD faze I. koji nadzire pojavu bilo kakvih kvarova strujnog kruga i elektronike sustava za kontrolu emisija i aktivira dojavu kod prekoračenja graničnih vrijednosti emisija određenih u Prilogu VI. (B2). Sustavi OBD faze I. za te kategorije vozila također dojavljuju aktiviranje bilo kojeg načina rada koji znatno smanjuje zakretni moment motora.
5. Od datuma određenih u točki 1.8.4. Priloga IV. vozila kategorija i potkategorija L3e, L4e, L5e-A i L7e-A dodatno moraju biti opremljena sustavom OBD faze II. koji nadzire i dojavljuje pojavu kvarova i slabljenja sustava za kontrolu emisija, osim nadzora katalizatora, koji prouzročuju prekoračenje graničnih vrijednosti emisija OBD-a određenih u Prilogu VI. (B1).

6. Od datuma određenih u točki 1.8.5. Priloga IV. vozila kategorija i potkategorija L3e, L4e, L5e-A i L7e-A dodatno moraju biti opremljena sustavom OBD faze II. koji nadzire i dojavljuje pojavu kvarova i slabljenja sustava za kontrolu emisija koji prouzrokuju prekoračenje graničnih vrijednosti emisija OBD-a određenih u Prilogu VI. (B2).
7. Stavci 5.i 6. ne primjenjuju se na motocikle „enduro” iz potkategorije L3-AxE i motocikle „trial” iz potkategorije L3e-AxT.
8. Kako bi se uskladio način na koji sustav OBD dojavljuje kvarove u funkcionalnoj sigurnosti ili kvarove sustava za kontrolu emisija i olakšao uspješan i učinkovit popravak vozila, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akate u skladu s člankom 75. kojima se ova Uredba dopunjuje utvrđivanjem detaljnih tehničkih zahtjeva koji se odnose na ugrađeni sustav za dijagnostiku s obzirom na kategorije i potkategorije vozila utvrđene u Prilogu II. odjeljku C1 – Zahtjevi za konstrukciju i opći zahtjevi za homologaciju vozila, u retku koji se odnosi na br. 11, uključujući zahtjeve za funkcionalnost OBD-a i postupke ispitivanja za predmete iz stavaka od 1. do 7. ovog članka, te detaljnih tehničkih zahtjeva koji se odnose na ispitivanje tipa VIII. iz Priloga V.”;

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

„(c) matematički postupak utvrđivanja trajnosti:

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

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

3. u članku 30. stavku 1. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) *obrazac* s rezultatima ispitivanja;“;

4. u članku 44. stavku 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Prvi podstavak primjenjuje se samo na vozila unutar područja Unije koja su bila obuhvaćena važećom EU homologacijom tipa u vrijeme njihove proizvodnje, ali koja nisu bila ni registrirana ni stavljena u uporabu prije nego što je EU homologacija tipa prestala važiti.”;

5. članak 75. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

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

6. *prilozi II., IV., V. i VI. mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.*

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

PRILOG

Prilozi II., IV., V. i VI. mijenjaju se kako slijedi:

1. u Prilogu II., odjeljku C1, u retku koji se odnosi na br. 11, znak „X” briše se za podkategorije L6e-A i L6e-B;

2. u Prilogu IV. tablica se mijenja kako slijedi:

(a) točke 1.1.2.1., 1.1.2.2. i 1.1.2.3. zamjenjuju se sljedećim:

„1.1.2.1.	Euro 4: Prilog VI. A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017.	1.1.2018.	31.12.2020.; za L2e-U i L6e-B: 31.12. 2024.
1.1.2.2.	Euro 4: Prilog VI. A1	L3e, L4e, L5e L7e	1.1.2016.	1.1.2017.	31.12.2020.; za L3e-AxE i L3e-AxT 31.12. 2024.
1.1.2.3.	Euro 5: Prilog VI. A2	L1e – L7e	1.1.2020.; za L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT i L6e-B: 1.1. 2024.	1.1.2021.; za L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT i L6e-B: 1.1. 2025.	”;

(b) točke 1.8.1., 1.8.2. i 1.8.3. zamjenjuju se sljedećim:

„1.8.1.	OBD-I, zahtjevi za funkcionalnost	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016.	1.1.2017.	31.12.2020.
	OBD-I, postupak ispitivanja učinka na okoliš (ispitivanje tipa VIII.)				
	OBD-I, postupak ispitivanja učinka na okoliš – granične vrijednosti, Prilog VI. (B1)				
1.8.2.	OBD-I, zahtjevi za funkcionalnost, uključujući svaki način rada koji znatno smanjuje zakretni moment motora	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020.	1.1.2021.	31.12.2024.
	OBD-I, postupak ispitivanja učinka na okoliš (ispitivanje tipa VIII.)				
	OBD-I, postupak ispitivanja učinka na okoliš – granične vrijednosti, Prilog VI. (B1)				
1.8.3.	OBD-I, zahtjevi za funkcionalnost, uključujući svaki način rada koji znatno smanjuje zakretni moment motora	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024.	1.1.2025.	”;
	OBD-I, postupak ispitivanja učinka na okoliš (ispitivanje tipa VIII.)				
	OBD-I, postupak ispitivanja učinka na okoliš – granične vrijednosti, Prilog VI. (B2)				

(c) umeću se sljedeće točke:

„1.8.4.	OBD-II, zahtjevi za funkcionalnost osim nadzora katalizatora	L3e (<i>osim L3e-AxE i L3e-AxT</i>), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020.	1.1.2021.	31.12.2024.
	OBD-II, postupci ispitivanja učinka na okoliš (ispitivanje tipa VIII.)				
	OBD-II, postupak ispitivanja učinka na okoliš – granične vrijednosti, Prilog VI. (B1)				
1.8.5.	OBD-II, zahtjevi za funkcionalnost	L3e (<i>osim L3e-AxE i L3e-AxT</i>), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024.	1.1.2025.	”;
	OBD-II, postupci ispitivanja učinka na okoliš (ispitivanje tipa VIII.)				
	OBD-II, postupak ispitivanja učinka na okoliš – granične vrijednosti, Prilog VI. (B2)				

(d) točke 1.9.1. i 1.9.2. zamjenjuju se sljedećim:

„1.9.1.	Postupak ispitivanja razine buke i granične vrijednosti, Prilog VI. (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017.	1.1.2018.	
1.9.2.	Postupak ispitivanja razine buke i granične vrijednosti ⁽³⁾ , Prilog VI. (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016.	1.1.2017.	”;

(e) točka 1.9.4. zamjenjuje se sljedećim:

„1.9.4.	Pravilnici UNECE-a br. 9, 41, 63, 92 i povezane nove granične vrijednosti koje predloži Komisija	L1e – L7e			”;
---------	--	-----------	--	--	----

3. u Prilogu V., odjeljku B, sadržaj polja u prvom stupcu, drugom retku, zamjenjuju se sljedećim:

„Ispitivanje tipa I. ⁽¹⁹⁾ masa krutih čestica (samo Euro 5)“;

4. Prilog VI. mijenja se kako slijedi:

(a) u odjeljku B1, briše se prvi redak koji se odnosi na kategoriju vozila „L6e-A“;

(b) u odjeljku B2, u prvom retku:

i. riječi „L3e-L7e ⁽⁶⁾“ zamjenjuju se sljedećim:

„L3e, L4e, L5e, L7e“;

ii. riječi „Sva vozila kategorije L osim kategorije L1e i L2e“ zamjenjuju se sljedećim:

„Sva vozila kategorije L osim kategorije L1e, L2e i L6e“.