



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

**V Štrasburgu 16. januára 2019
(OR. en)**

**2018/0065 (COD)
LEX 1861**

**PE-CONS 65/1/18
REV 1**

**ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020**

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
O ZMENE NARIADENIA (EÚ) Č. 168/2013,
POKIAĽ IDE O UPLATŇOVANIE NORMY EURO 5
PRI TYPOVOM SCHVAĽOVANÍ DVOJ- ALEBO TROJKOLESOVÝCH VOZIDIEL
A ŠTVORKOLIEK**

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2019/...

zo 16. januára 2019

**o zmene nariadenia (EÚ) č. 168/2013,
pokiaľ ide o uplatňovanie normy Euro 5
pri typovom schvaľovaní dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 367, 10.10.2018, s. 32.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 29. novembra 2018 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 17. decembra 2018.

keďže:

- (1) Na základe správy Komisie Európskemu parlamentu a Rade o komplexnej štúdii o vplyve environmentálnej normy Euro 5 pre vozidlá kategórie L (ďalej len „štúdia o vplyve“) uskutočnenej podľa článku 23 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013¹ a zohľadňujúc problémy, s ktorými sa stretávajú schvaľovacie orgány a zainteresované strany pri uplatňovaní uvedeného nariadenia, by sa mali v nariadení (EÚ) č. 168/2013 vykonať určité zmeny a objasnenia, aby sa zabezpečilo jeho bezproblémové uplatňovanie.
- (2) Pokiaľ ide o požiadavku nainštalovať palubný diagnostický systém (ďalej len „systém OBD“) etapy II, ktorý zabezpečuje monitorovanie a hlásenie porúch a degradácie systému regulácie emisií, Komisia na základe štúdie o vplyve konštatovala, že pri určitých vozidlách existujú technické obmedzenia v súvislosti s monitorovaním katalyzátora a že s cieľom zabezpečiť jeho správne vykonanie sa vyžaduje ďalší vývoj. Neočakáva sa, že by monitorovanie katalyzátora bolo pripravené pre prvé kolo emisnej normy Euro 5, no počíta sa s ním na rok 2025. V článku 21 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 by sa preto mal stanoviť dostatočný čas, ktorý treba na zabezpečenie správneho vykonania požiadavky na systém OBD etapy II.
- (3) Keďže vozidlá kategórií L1e a L2e už sú oslobodené od požiadavky byť vybavené systémom OBD etapy I, od tejto požiadavky by mali byť oslobodené aj vozidlá kategórie L6e, ktoré sú navrhnuté a postavené na základe mopedových špecifikácií a vyrábané v pomerne malých objemoch.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (4) Treba objasniť výnimku pre vozidlá kategórií L1e a L2e z požiadavky byť vybavené systémom OBD etapy II a túto výnimku rozšíriť aj na ľahké štvorkolky (kategória L6e) a na subkategórie motocyklov enduro (L3e-AxE) a trialových motocyklov (L3e-AxT).
- (5) Motocykle enduro a trialové motocykle majú krátku životnosť a sú svojou povahou a používaním veľmi podobné ťažkým terénnym štvorkolkám (L7e-B), ktoré sú oslobodené od požiadavky byť vybavené systémom OBD etapy II. Uvedená výnimka by sa preto mala rozšíriť na motocykle enduro a trialové motocykle.
- (6) Komisia v štúdiu o vplyve konštatovala, že matematický postup na výpočet životnosti vozidla uvedený v článku 23 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 168/2013, ktorým sa vozidlá skúšajú po odjazdení 100 km, neodzrkadľuje skutočnú degradáciu systému regulácie emisií vozidla počas jeho životnosti. Uvedená metóda by sa už nemala používať, a mala by sa postupne zrušiť do roku 2025, aby sa zainteresovaným stranám poskytol dostatočný čas na prispôbenie. Na obdobie do roku 2025 by sa požadovaná akumulovaná vzdialenosť prejdená vozidlom pred tým, ako dôjde k jeho preskúšaniu, mala zvýšiť, aby sa zabezpečila spoľahlivosť výsledkov skúšok.

- (7) Technológia, ktorá je nevyhnutná na splnenie limitov normy Euro 5, už je k dispozícii. Komisia však v štúdiu o vplyve konštatovala, že dátum začatia uplatňovania emisných limitov normy Euro 5 pre určité vozidlá kategórie L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT a L3e-AxE) sa bude musieť odložiť z roku 2020 na rok 2024, aby sa oproti základnému scenáru zvýšil pomer nákladov a prínosov. Výrobcovia uvedených vozidiel, ktorými sú hlavne MSP, navyše potrebujú viac času na zabezpečenie toho, aby prechod smerom k hnacím sústavám s nulovými emisiami, ako napríklad elektrifikácia, mohol prebehnúť nákladovo efektívnym spôsobom.
- (8) Článok 30 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 vyžaduje, aby osvedčenie o typovom schválení EÚ obsahovalo ako prílohu výsledky skúšok. V záujme jasnosti by uvedené ustanovenie malo byť zmenené, aby bolo jasné, že to, na čo sa odkazuje je dokument o výsledkoch skúšok.
- (9) Mali by sa objasniť určité nezrovnalosti v dátume začatia uplatňovania limitných hodnôt hladiny zvuku pre normu Euro 5 podľa prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013, aby sa zabezpečilo, že existujúce limitné hodnoty (Euro 4) budú naďalej uplatniteľné až dovtedy, kým sa nestanovia nové limitné hodnoty pre normu Euro 5.
- (10) Nariadením (EÚ) č. 168/2013 sa Komisia splnomocnila prijímať delegované akty na obdobie piatich rokov, ktoré uplynulo 21. marca 2018. Keďže existuje nepretržitá potreba aktualizovať prvky právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania o technický pokrok, resp. zavádzať iné zmeny v súlade so splnomocneniami, uvedené nariadenie by sa malo zmeniť tak, aby sa stanovilo predĺženie delegovania o ďalších päť rokov s možnosťou automatického predĺženia.

- (11) V záujme právnej istoty by sa malo objasniť a spresniť splnomocnenie uvedené v nariadení (EÚ) č. 168/2013, na základe ktorého má Komisia prijímať delegované akty týkajúce sa technických požiadaviek súvisiacich s palubnou diagnostikou.
- (12) Keďže týmto nariadením sa mení nariadenie (EÚ) č. 168/2013 bez toho, aby došlo k rozšíreniu jeho regulačného obsahu, a keďže ciele tohto nariadenia nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (13) Nariadenie (EÚ) č. 168/2013 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 168/2013 sa mení takto:

1. Článok 21 sa nahrádza takto:

„Článok 21

Všeobecné požiadavky na palubné diagnostické systémy

1. Vozidlá kategórie L, s výnimkou vozidiel kategórií L1e, L2e a L6e, musia byť od dátumov začatia uplatňovania stanovených v prílohe IV vybavené systémom OBD, ktorý je v súlade s funkčnými požiadavkami a skúšobnými postupmi stanovenými v delegovaných aktoch uvedených v odseku 8.
2. Od dátumov stanovených v bode 1.8.1 prílohy IV musia byť vozidlá kategórií a subkategórií L3e, L4e, L5e-A a L7e-A vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektroniky systému regulácie emisií a hlási poruchy, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov stanovených v časti B1 prílohy VI.

3. Od dátumov stanovených v bode 1.8.2 prílohy IV musia byť vozidlá kategórií a subkategórií L3e, L4e, L5e a L7e vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektroniky systému regulácie emisií a ktorý aktivuje hlásenie, keď dôjde k prekročeniu emisných prahov stanovených v časti B1 prílohy VI. Systémy OBD etapy I pre uvedené kategórie a subkategórie vozidiel hlásia aj aktiváciu každého prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora.
4. Od dátumov stanovených v bode 1.8.3 prílohy IV musia byť vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektroniky systému regulácie emisií a ktorý aktivuje hlásenie, keď dôjde k prekročeniu emisných prahov stanovených v časti B2 prílohy VI. Systémy OBD etapy I pre uvedené kategórie vozidiel hlásia aj aktiváciu každého prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora.
5. Od dátumov stanovených v bode 1.8.4 prílohy IV musia byť vozidlá kategórií a subkategórií L3e, L4e, L5e-A a L7e-A vybavené navyše systémom OBD etapy II, ktorý, s výnimkou monitorovania katalyzátora, monitoruje a hlási poruchy a degradáciu systému regulácie emisií, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov OBD stanovených v časti B1 prílohy VI.

6. Od dátumov stanovených v bode 1.8.5 prílohy IV musia byť vozidlá kategórií a subkategórií L3e, L4e, L5e-A a L7e-A okrem toho vybavené systémom OBD etapy II, ktorý monitoruje a hlási poruchy a degradáciu systému regulácie emisií, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov OBD stanovených v časti B2 prílohy VI.
7. Odseky 5 a 6 sa neuplatňujú na motocykle enduro subkategórie L3e-AxE a trialové motocykle subkategórie L3e-AxT.
8. S cieľom harmonizovať podávanie správ o funkčnej bezpečnosti systému OBD alebo poruchách systému regulácie emisií a s cieľom uľahčiť účinnú a efektívnu opravu vozidla je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty dopĺňujúce toto nariadenie stanovením podrobných technických požiadaviek súvisiacich s palubnou diagnostikou, pokiaľ ide o kategórie a subkategórie vozidiel uvedené v časti C1 prílohy II – Požiadavky na konštrukciu vozidla a všeobecné požiadavky na typové schválenie, riadok vzťahujúci sa na číslo 11, vrátane funkčných požiadaviek na systém OBD a skúšobných postupov v prípade tém uvedených v odsekoch 1 až 7 tohto článku a podrobných technických požiadaviek súvisiacich so skúškou typu VIII uvedenou v prílohe V.“

2. V článku 23 sa v odseku 3 písmeno c) nahrádza takto:

„c) Matematický postup na výpočet životnosti vozidla:

Do 31. decembra 2024 musí byť pri každej zložke emisie výsledok vynásobenia faktora zhoršenia uvedeného v časti B prílohy VII výsledkom skúšky vplyvu vozidla na životné prostredie, ktoré najazdilo viac ako 100 km po prvom naštartovaní na konci výrobnéj linky, nižší než limit skúšky vplyvu na životné prostredie stanovený v časti A prílohy VI.

Bez ohľadu na prvý pododsek, pri nových typoch vozidiel od 1. januára 2020 a pri existujúcich typoch vozidiel od 1. januára 2021 do 31. decembra 2024 musí byť pri každej zložke emisie výsledok vynásobenia faktora zhoršenia uvedeného v časti B prílohy VII výsledkom skúšky vplyvu vozidla na životné prostredie, ktoré najazdilo viac než 2 500 km pri vozidle s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vozidla < 130 km/h a 3 500 km pri vozidle s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vozidla ≥ 130 km/h po prvom naštartovaní na konci výrobnéj linky, nižší než limit výfukových emisií stanovený v časti A prílohy VI.“

3. V článku 30 sa v odseku 1 písmeno b) nahrádza takto:

„b) dokument o výsledkoch skúšok;“

4. V článku 44 sa v odseku 1 druhý pododsek nahrádza takto:

„Prvý pododsek sa uplatňuje iba na vozidlá na území Únie, na ktoré sa v čase ich výroby vzťahovalo platné typové schválenie EÚ, ale ktoré neboli prihlásené do evidencie ani uvedené do prevádzky pred skončením platnosti uvedeného typového schválenia EÚ.“

5. V článku 75 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 18 ods. 3, článku 20 ods. 2, článku 21 ods. 8, článku 22 ods. 5 a 6, článku 23 ods. 6 a 12, článku 24 ods. 3, článku 25 ods. 8, článku 32 ods. 6, článku 33 ods. 6, článku 50 ods. 4, článku 54 ods. 3, článku 57 ods. 12, článku 65 a článku 74 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 22. marca 2013. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o päťročné obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr do 22. júna 2022 a deväť mesiacov pred uplynutím každého ďalšieho päťročného obdobia.“

6. Prílohy II, IV, V a VI sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA

Prílohy II, IV, V a VI sa menia takto:

1. V prílohe II, časti C1, čísla v riadku vzťahujúcom sa na číslo 11, sa vypúšťa označenie „X“ pre subkategórie L6e-A a L6e-B
2. V prílohe IV sa tabuľka mení takto:
 - a) body 1.1.2.1, 1.1.2.2 a 1.1.2.3 sa nahrádzajú takto:

„1.1.2.1.	Euro 4: príloha VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; pre L2e-U a L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Príloha VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; pre L3e-AxE a L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Príloha VI A2	L1e-L7e	1.1.2020; pre L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT a L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; pre L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT a L6e-B: 1.1.2025	“;

b) body 1.8.1, 1.8.2 a 1.8.3 sa nahrádzajú takto:

„1.8.1.	OBD etapy I, funkčné požiadavky	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	OBD etapy I, postup environmentálnej skúšky (skúška typu VIII)				
	OBD etapy I, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B1)				
1.8.2.	OBD etapy I, funkčné požiadavky vrátane akéhokoľvek prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD etapy I, postup environmentálnej skúšky (skúška typu VIII)				
	OBD etapy I, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B1)				
1.8.3.	OBD etapy I, funkčné požiadavky vrátane akéhokoľvek prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	“;
	OBD etapy I, postup environmentálnej skúšky (skúška typu VIII)				
	OBD etapy I, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B2)				

c) vkladajú sa tieto body:

„1.8.4.	OBD etapy II, funkčné požiadavky s výnimkou monitorovania katalyzátora	L3e (s výnimkou L3e-AxE a L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD etapy II, postupy environmentálnej skúšky (skúška typu VIII)				
	OBD etapy II, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B1)				
1.8.5.	OBD etapy II, funkčné požiadavky,	L3e (s výnimkou L3e-AxE a L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	“;
	OBD etapy II, postupy environmentálnej skúšky (skúška typu VIII),				
	OBD etapy II, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B2)				

d) body 1.9.1 a 1.9.2 sa nahrádzajú takto:

„1.9.1.	Postup skúšky na určenie hladiny zvuku a limitné hodnoty, príloha VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Postup skúšky na určenie hladiny zvuku a limitné hodnoty ⁽³⁾ , príloha VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	“;

e) bod 1.9.4 sa nahrádza takto:

„1.9.4.	Predpisy EHK OSN č. 9, 41, 63, 92 a súvisiace nové limitné hodnoty navrhnuté Komisiou	L1e-L7e			“
---------	---	---------	--	--	---

3. V oddiele B prílohy V sa obsah bunky v prvom stĺpci v druhom riadku nahrádza takto:

„Skúška typu I (19) Hmotnosť častíc (len Euro 5)“

4. Príloha VI sa mení takto:

a) v oddiele B1 sa vypúšťa prvý riadok týkajúci sa kategórie vozidiel L6e-A;

b) v oddiele B2, prvý riadok:

i) text „L3e-L7e (6)“ sa nahrádza takto:

„L3e, L4e, L5e, L7e“

ii) slová „Všetky vozidlá kategórie L okrem kategórie L1e a L2e“ sa nahrádzajú takto:

„Všetky vozidlá kategórie L okrem kategórie L1e, L2e a L6e“