

Brusel 14. června 2019
(OR. en)

10347/19

Interinstitucionální spis:
2019/0101(COD)

ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	14. června 2019
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2019) 208 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2019) 208 final.

Příloha: COM(2019) 208 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel
z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)
a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dne 13. prosince 2018 vynesl Tribunál rozsudek ve věci přímých žalob T-339/16 (*Ville de Paris v. Komise*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles v. Komise*) a T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid v. Komise*), jež byly podány proti nařízení Komise (EU) 2016/646, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6)¹. Nařízení (EU) 2016/646 stanovilo faktory shodnosti používané k posuzování souladu vozidla s mezními hodnotami emisí při provádění zkoušky emisí v reálném provozu. Napadené faktory shodnosti sloužily k postupnému snižování rozdílu mezi emisemi naměřenými v reálném provozu a emisemi naměřenými v laboratoři.

Tribunál nerozhodoval o technické nezbytnosti uvedených faktorů shodnosti. Shledal ovšem, že nařízení (EU) 2016/646 fakticky mění mezní hodnotu 80 mg/km stanovenou nařízením (ES) č. 715/2007 tím, že při zkouškách emisí v reálném provozu umožňuje vyšší úroveň emisí než při měření emisí v laboratorních podmínkách. Tribunál shledal, že faktory shodnosti mohly být zavedeny pouze samotným normotvůrcem, neboť se dotýkají podstatného prvku legislativního aktu (nařízení (ES) č. 715/2007²). Tribunál proto zrušil část nařízení (EU) 2016/646, která faktory shodnosti stanoví.

Zrušení je částečné povahy. Zkušební postup pro emise v reálném provozu stanovený nařízením Komise (EU) 2016/427³ a dále pozměněný nařízeními Komise (EU) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ a 2018/1832⁶ proto zůstává v platnosti a musí být v rámci schválení typu nadále prováděn.

Potřeba přijmout tento návrh přímo vyplývá z rozsudku Tribunálu ve věci přímých žalob T-339/16, T-352/16 a T-391/16 a jeho rychlé přijetí má zásadní význam pro zamezení právní

¹ Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

³ Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6), Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1.

⁴ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6), Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1.

⁵ Nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/1151, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6), Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 708.

⁶ Nařízení Komise (EU) 2018/1832 ze dne 5. listopadu 2018, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) 2017/1151 za účelem zlepšení zkoušek a postupů schválení typu z hlediska emisí pro lehká osobní vozidla a užitková vozidla, včetně zkoušek a postupů týkajících se shodnosti v provozu a emisí v reálném provozu, a za účelem zavedení zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie, Úř. věst. L 301, 27.11.2018, s. 1.

nejistotě ohledně schválení typu již udělených od 1. září 2017, jakož i budoucích schválení typu. Je totiž klíčové, aby hospodářské subjekty měly ohledně platných pravidel jasno co nejdříve a v každém případě do okamžiku, kdy rozsudek nabude účinku, tedy do 23. února 2020. Aby se minimalizovalo možné riziko právní nejistoty, byla lhůta uvedená v článku 3 stanovena na tři dny.

S cílem předejít právní nejistotě ve vztahu ke schválením typu již uděleným od 1. září 2017 odložil Tribunál účinky zrušení nejvýše o dvanáct měsíců (tedy do 23. února 2020), aby Komise získala čas na zajištění souladu s rozsudkem.

V mezidobí se Komise v zájmu zamezení nepřiměřené zátěži pro výrobce, kteří již svá vozidla navrhli s ohledem na dříve přijatý postup pro emise v reálném provozu, rozhodla navrhnout Evropskému parlamentu a Radě, aby dříve přijaté faktory shodnosti zavedly znovu.

Kromě toho Komise rovněž navrhuje, aby ji normotvůrce zmocnil každoročně přezkoumávat a snižovat faktory shodnosti stanovené normotvůrcem tak, aby odrážely pokrok v přesnosti přenosného systému pro měření emisí. Díky tomu bude možné dále postupně snižovat emise oxidů dusíku (NO_x) v reálném provozu.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Právní předpisy týkající se emisí jsou přijímány jako součást rámce EU pro schvalování typu osobních automobilů, dodávek, nákladních automobilů, autobusů a autokarů. Jednotlivé normy „Euro“ jsou označovány arabskými číslicemi pro lehká vozidla (osobní automobily a dodávky) a římskými číslicemi pro těžká vozidla (nákladní automobily, autobusy a autokary). Nejnovější normy jsou Euro 6 u lehkých vozidel a Euro VI u těžkých vozidel:

- Směrnice 2007/46/ES⁷ stanoví společný právní rámec pro schvalování typu osobních automobilů, dodávek, nákladních automobilů, autobusů a autokarů.
- Nařízení (ES) č. 715/2007, které se týká norem Euro 5 a Euro 6, stanoví pro automobily mezní hodnoty emisí regulovaných znečišťujících látek, zejména oxidů dusíku (NO_x, tedy kombinovaných emisí NO a NO₂) na 80 mg/km.
- Nařízení (ES) č. 692/2008 provádí a mění nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních a užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.
- Nařízení 2017/1151 (celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla) a 2018/1832 (emise v reálném provozu 4) definují nové zkušební postupy pro schválení typu vozidla a umožňují zkoušení v reálném provozu, včetně zkoušek prováděných nezávislými certifikovanými laboratořemi.
- Nařízení (ES) č. 595/2009 vyžaduje, aby nová těžká vozidla a motory splňovaly nové mezní hodnoty emisí, a zavádí dodatečné požadavky týkající se přístupu k informacím.
- Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 provádí a mění nařízení (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI).

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice), Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

Jednotlivé emisní normy Euro vedly k velmi výraznému snížení emisí částic ve výfukových plynech, jak z hlediska hmotnosti (PM), tak z hlediska počtu (PN), i emisí dalších znečišťujících látek, jako jsou uhlovodíky (HC) a oxid uhelnatý (CO). Emise NO_x – a zejména emise oxidu dusičitého (NO₂) – ze silniční dopravy však od zavedení norem Euro v roce 1991 nepoklesly tak, jak se očekávalo. To je způsobeno tím, že emise v podmínkách reálného provozu jsou často vyšší než emise naměřené během zkoušky pro schválení typu (zejména u vozidel se vznětovým motorem).

Za účelem řešení vysokých emisí z osobních vozidel při provozu na silnici, u kterých byl v posledních letech pozorován značný nesoulad s laboratorními zkouškami, vyvinula Komise zkušební postup pro emise v reálném provozu, který je použitelný od 1. září 2017. Tento zkušební postup, který lépe odráží skutečné emise na silnici a zmenšuje rozdíl mezi emisemi naměřenými v reálném provozu a emisemi naměřenými v laboratoři, zahrnuje měření emisí během realistické zkoušky na silnici pomocí přenosných palubních analyzátorů emisí.

Postup pro emise v reálném provozu doplňuje laboratorní postup s cílem ověřit, že úroveň emisí dusíku (NO_x) a PN naměřené během laboratorní zkoušky zůstávají nízké i v podmínkách reálného provozu. Lehká vozidla certifikovaná jako „Euro 6d-TEMP“ nebo „Euro 6d“ podle nejnovější verze emisních norem jsou certifikována s využitím zkoušek emisí v reálném provozu.

Vedle podstatné změny režimu zkoušek umožní nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a o dozoru nad trhem s nimi účinný dozor nad trhem, pokud jde o environmentální vlastnosti vozidel.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Díky společnému úsilí EU a vnitrostátních, regionálních a místních orgánů se kvalita ovzduší v Evropské unii v posledních desetiletích zlepšila. Toto zlepšení zahrnuje snížení emisí látek znečišťujících ovzduší od roku 2000 o 10 % až 70 % v závislosti na znečišťující látce (a pokles o 42 % u NO_x). Uvedená snížení vycházejí také z úspěchů při omezování emisí prostřednictvím začleňování požadavků na ochranu životního prostředí do politik v odvětví dopravy⁸.

Města v celé Evropské unii však nadále čelí závažným problémům s koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) ve venkovním ovzduší, přičemž silniční doprava i nadále nejvíce přispívá k překračování mezních hodnot, které v zájmu ochrany před riziky pro lidské zdraví a životní prostředí stanovila směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (směrnice 2008/50/ES). Za rok 2016 oznámilo překročení 19 členských států⁹, a to obvykle v městských oblastech a kvůli vysokým emisím NO_x (NO + NO₂) z místní dopravy. K tomu významně přispívají emise NO_x z osobních automobilů a dodávek se vznětovým motorem, které mohou být v podmínkách reálného provozu podstatně vyšší než regulační mezní hodnoty emisí naměřené při laboratorním zkušebním cyklu¹⁰.

Povinné mezní hodnoty emisí NO_x pro automobily se vznětovým motorem v EU byly postupně sníženy z 500 mg/km v normě Euro 3 (v normách Euro 1 a 2 nebyly stanoveny žádné mezní hodnoty NO_x pro vozidla se vznětovým motorem) na 80 mg/km v normě

⁸ Viz: COM(2018) 330, Evropa, která chrání: Čistý vzduch pro všechny.

⁹ Viz: EEA, 2019, *Air Quality in Europe* – zpráva za rok 2018.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Silniční doprava je zodpovědná za přibližně 40 % emisí oxidů dusíku v EU. Z celkových emisí oxidů dusíku pocházejících z dopravy připadá zhruba 80 % na vozidla se vznětovým motorem.

Euro 6¹¹. Existují však důkazy o tom, že navzdory těmto stále přísnějším mezním hodnotám pro NO_x, které jsou ověřovány v laboratorních podmínkách a ve standardizovaném zkušebním cyklu, skutečné emise NO_x v podmínkách reálného provozu nepoklesly ve stejné míře (Weiss et al., 2011).

V reakci na tuto situaci vyvinula Komise postup pro emise v reálném provozu. Tento nový zkušební postup má zásadní význam pro regulaci emisí NO_x v reálném provozu u automobilů se vznětovým motorem. Nejprve se od počátku roku 2016 používal pro účely monitorování jako doplněk laboratorní zkoušky a od 1. září 2017 je použitelný pro nové typy vozidel; od 1. září 2019 se bude týkat všech nových vozidel.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem návrhu je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

V souladu s ostatními právními předpisy v oblasti schvalování typu motorových vozidel je zvažované opatření založeno na článku 114 SFEU, který zajišťuje fungování vnitřního trhu.

Opatření Evropské unie je nezbytné, protože je třeba zabránit vzniku překážek pro jednotný trh, zejména v oblasti automobilového průmyslu, a protože znečištění ovzduší a změna klimatu mají nadnárodní charakter. I když jsou účinky hlavních toxických látek znečišťujících ovzduší nejzávažnější v blízkosti zdroje, dopady na kvalitu ovzduší nejsou pouze místní a vážný environmentální problém představuje i přeshraniční znečišťování, které často maří vnitrostátní řešení. Modelování atmosféry ukazuje, že znečištění způsobené emisemi v jednom členském státě přispívá ke znečištění v jiných členských státech. Řešení problému znečištění ovzduší vyžaduje společná opatření v měřítku EU.

• Proporcionalita

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože stanoví nezbytnou změnu právních předpisů a současně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů, tedy snížení emisí znečišťujících látek z motorových vozidel na jedné straně a zajištění právní jistoty pro výrobce vozidel na straně druhé. Vytváří také nezbytné právní podmínky pro to, aby byly v nejvyšší možné míře zachovány rovné podmínky pro výrobce.

• Volba nástroje

Použití nařízení je vhodné, protože návrh mění stávající nařízení.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Nevztahuje se na tento návrh.

¹¹ Mezní hodnota NO_x podle normy Euro 6 byla zavedena v roce 2007 a je použitelná pro nové typy od září 2014 a pro nová vozidla od září 2015.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise před přijetím faktorů shodnosti pro emise v reálném provozu zaslala dotazník zúčastněným stranám v automobilovém průmyslu. V tomto dotazníku žádala o technické informace a údaje, ze kterých by mohla vycházet při svém posouzení. Otázky byly zaměřeny na tyto tři body:

- a) složení nového vozového parku vozidel se vznětovým motorem, pokud jde o technologie snižující emise NO_x;
- b) veškeré dostupné údaje o současné výkonnosti těchto vozidel z hlediska emisí v reálném provozu;
- c) informace o obecném potenciálu ke zlepšení jejich výkonnosti z hlediska emisí NO_x.

Byly obdrženy čtyři odpovědi. Přišly od Evropského sdružení výrobců automobilů (ACEA), Sdružení pro regulaci emisí prostřednictvím katalyzátoru (AECC), jednoho sdružení výrobců vozidel (předloženo pod podmínkou zachování anonymity) a jednoho významného dodavatele úrovně 1 (předloženo pod podmínkou zachování anonymity). Ani přes písemné žádosti a několik ústních žádostí v příslušných pracovních skupinách neposkytl informace žádný jednotlivý výrobce vozidel. Ze čtyř obdržených odpovědí obsahovala relevantní informace a údaje pouze odpověď AECC a odpověď dodavatele úrovně 1. U zbývajících dvou odpovědí se ukázalo, že mají v dané souvislosti jen velmi omezený význam.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Před přijetím nařízení (EU) č. 2016/646 provedlo Společné výzkumné středisko (JRC) Evropské komise metastudii týkající se údajů o emisích NO_x získaných ze zkoušek realizovaných pomocí přenosných systémů pro měření emisí (PEMS) na vozidlech Euro 6 se vznětovým motorem. Výsledný soubor údajů zahrnoval 36 vozidel různých typů se vznětovým motorem a 234 jednotlivých zkušebních jízd. Jednalo se o obsáhlý a spolehlivý soubor údajů, který ukázal, že medián úrovně emisí NO_x na silnici u vozidel Euro 6 se vznětovým motorem má přibližně hodnotu 4 (tj. je čtyřikrát vyšší než regulační mezní hodnota pro NO_x).

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh nevyžaduje posouzení dopadů. Tato iniciativa jednoduše mění právní nástroj, kterým se stanoví stejné stávající faktory shodnosti, jež jsou nezbytné pro správné uplatňování zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, a zmocňuje Komisi k tomu, aby faktor shodnosti dále upravovala směrem dolů v zájmu jeho přizpůsobení technickému pokroku. Faktory shodnosti nemají dopad na stávající mezní hodnoty emisí stanovené v nařízení (ES) č. 715/2007, které byly předmětem posouzení dopadů v době přijetí nařízení (ES) č. 715/2007¹².

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

¹² Pracovní dokument útvarů Komise – Příloha návrhu nařízení Evropského Parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice ../../ES – posouzení dopadů (KOM(2005) 683 v konečném znění).

/* SEC/2005/1745 */

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Nevztahuje se na tento návrh.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Nevztahuje se na tento návrh.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007² je jedním ze zvláštních regulačních aktů v rámci pro schvalování typu stanoveném směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES³.
- (2) Nařízení (ES) č. 715/2007 vyžaduje, aby nová lehká vozidla splňovala určité mezní hodnoty emisí (normy Euro 5 a Euro 6), a stanoví dodatečné požadavky týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla. Zvláštní technická ustanovení nezbytná k provedení uvedeného nařízení byla stanovena v nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁴ a následně v nařízení Komise (EU) 2017/1151⁵.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁴ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím

- (3) Zavedením a následnou revizí norem Euro byly postupně výrazně zpřísněny požadavky na schválení typu týkající se emisí z motorových vozidel. Zatímco u vozidel celkově došlo k podstatnému snížení emisí celé řady regulovaných znečišťujících látek, v případě emisí NO_x ze vznětových motorů ani v případě částic u motorů s přímým vstřikováním benzínu, které jsou montovány zejména do lehkých vozidel, tomu tak nebylo. Proto je třeba přijmout opatření k nápravě této situace.
- (4) Komise na základě vlastního výzkumu a externích informací provedla podrobnou analýzu postupů, zkoušek a požadavků týkajících se schválení typu, které jsou stanoveny v nařízení (ES) č. 692/2008, a zjistila, že emise z vozidel Euro 5 či Euro 6 v reálném provozu na silnici výrazně překračují emise naměřené v regulačním novém evropském jízdním cyklu (NEDC), a to zejména pokud jde o emise NO_x z vozidel se vznětovým motorem.
- (5) V důsledku toho vyvinula Komise novou metodiku pro zkoušení emisí z vozidel v podmínkách reálného provozu, tedy zkušební postup pro emise v reálném provozu. Zkušební postup pro emise v reálném provozu byl zaveden nařízeními Komise (EU) 2016/427⁶ a (EU) 2016/646⁷; následně byl převzat do nařízení (EU) 2017/1151 a dále zdokonalen nařízením Komise (EU) 2017/1154⁸.
- (6) Nařízení (EU) 2016/646⁹ zavedlo data použitelnosti zkušebnímu postupu pro emise v reálném provozu, jakož i kritéria souladu pro emise v reálném provozu. Za tímto účelem byly použity faktory shodnosti pro jednotlivé znečišťující látky s cílem zohlednit statistické a technické nejistoty v měřeních pomocí přenosných systémů pro měření emisí (PEMS).
- (7) Dne 13. prosince 2018 vynesl Tribunál rozsudek ve spojených věcech T-339/16, T-352/16 a T-391/16¹⁰ týkající se žaloby na neplatnost nařízení (EU) č. 2016/646. Tribunál zrušil část nařízení (EU) 2016/646, která stanovila faktory shodnosti používané k posuzování souladu výsledků zkoušek emisí v reálném provozu s mezními hodnotami emisí stanovenými v nařízení (ES) č. 715/2007. Tribunál

o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁶ Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/1151, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6) (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 708).

⁹ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

¹⁰ Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid v. Komise*, T-339/16, T-352/16 a T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

shledal, že tyto faktory shodnosti může zavést pouze normotvůrce, protože se dotýkají podstatného prvku nařízení (ES) č. 715/2007.

- (8) Tribunál nezpochybnil technickou opodstatněnost faktorů shodnosti. Z toho důvodu a vzhledem k tomu, že v současné fázi technologického vývoje stále existuje rozdíl mezi emisemi naměřenými v reálném provozu a emisemi naměřenými v laboratoři, je vhodné doplnit faktory shodnosti do nařízení (ES) č. 715/2007.
- (9) Aby mohli výrobci plnit mezní hodnoty emisí Euro 6 v rámci zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, měla by být kritéria souladu pro emise v reálném provozu zavedena ve dvou krocích. V prvním kroku by se měl na žádost výrobce použít přechodný faktor shodnosti, zatímco jako druhý krok by se měl použít pouze konečný faktor shodnosti. Komise by měla konečné faktory shodnosti přezkoumávat s ohledem na technický pokrok.
- (10) Lisabonská smlouva normotvůrci umožnila přenést na Komisi pravomoc přijímat nelegislativní akty s obecnou působností, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné. Opatření, na něž se může vztahovat přenesení pravomoci podle čl. 290 odst. 1 SFEU, v zásadě odpovídají opatřením, na něž se vztahuje regulativní postup s kontrolou stanovený článkem 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES¹¹. Článku 290 SFEU je proto nutné přizpůsobit ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007, která stanoví použití regulativního postupu s kontrolou.
- (11) S cílem přispět k dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší a snížit emise z vozidel by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), pokud jde o podrobná pravidla týkající se zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schválení typu. V rámci tohoto přenesení pravomoci by mělo být nařízení (ES) č. 715/2007 doplněno o příslušná revidovaná pravidla, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí; požadavky na uplatňování zákazu používání odpojovacích zařízení, která snižují účinnost systémů regulace emisí; opatření nezbytná k uplatňování povinnosti výrobce poskytovat neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla; a o přijetí revidovaného postupu pro měření částic. Přenesení pravomoci by se mělo dále týkat změny nařízení (ES) č. 715/2007 za účelem úpravy konečných faktorů shodnosti směrem dolů za účelem zohlednění technického pokroku v oblasti přenosných systémů pro měření emisí a přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic a zavedení mezních hodnot pro počet částic. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci své přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Zejména aby byla zajištěna rovná účast na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci, měly by Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky členských států a jejich odborníci by měli mít systematicky přístup na zasedání expertních skupin Komise, které se vypracováním aktů v přenesené pravomoci zabývají.
- (12) Aby byla zajištěna kontinuita provádění s ohledem na technický pokrok, měly by být regulativní postupy s kontrolou již zahájené v době vstupu tohoto nařízení v platnost, u kterých již výbor zaujal stanovisko, dokončeny v souladu s článkem 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

¹¹ Rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi (Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23).

- (13) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění čl. 4 odst. 2 a 3 nařízení (ES) č. 715/2007 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹².
- (14) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovení pravidel týkajících se emisí z motorových vozidel s cílem přispět k dosažení základních cílů v oblasti kvality ovzduší, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, protože motorová vozidla s platným schválením typu mohou být uváděna na trh přes hranice států, ale spíše jich z důvodu rozsahu a účinků opatření může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (15) Nařízení (ES) č. 715/2007 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 715/2007 se mění takto:

- 1) v článku 2 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Na žádost výrobce lze schválení typu udělené podle tohoto nařízení pro vozidla, na která se vztahuje odstavec 1, rozšířit i na vozidla kategorií M₁, M₂, N₁ a N₂ podle definice v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 840 kg, která splňují požadavky stanovené tímto nařízením.“;
- 2) v článku 3 se návětí nahrazuje tímto:

„Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:“;
- 3) článek 4 se mění takto:
 - a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu ve Společenství, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením. Výrobci také prokáží, že všechna nová náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, u nichž je požadováno schválení typu, která jsou prodávána nebo uváděna do provozu ve Společenství, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením.

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I. Pro účely určení souladu s mezními hodnotami emisí Euro 6 uvedenými v příloze I tabulce 2 se hodnoty emisí zjištěné během platné zkoušky emisí v reálném provozu vydělí příslušným faktorem shodnosti stanoveným v příloze I tabulce 2a. Výsledek musí být nižší než mezní hodnoty emisí Euro 6 stanovené v tabulce 2 uvedené přílohy.“;
 - b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

„4. Zvláštní postupy a požadavky uvedené v odstavcích 2 a 3 stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.“;

4) článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení.“;

b) v odstavci 3 se úvodní věta nahrazuje tímto:

„Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem doplnění odstavců 1 a 2 prostřednictvím stanovení zvláštních požadavků a vypracování zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schválení typu stanovených v tomto odstavci, které se týkají zejména:“;

5) v čl. 6 odst. 7 se druhá věta nahrazuje tímto:

„V případě, že takové informace nejsou v dané době ještě dostupné nebo ještě nejsou v souladu s tímto nařízením, dodá je výrobce do šesti měsíců od data schválení typu.“;

6) článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Akty v přenesené pravomoci týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 14a akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění článků 6 a 7. To zahrnuje definici a aktualizaci technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o systému OBD a o opravách a údržbě vozidla poskytovány, přičemž bude věnována zvláštní pozornost zvláštním potřebám malých a středních podniků.“;

7) článek 10 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. S účinkem ode dne 2. července 2007 vnitrostátní orgány nesmí odmítnout udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu pro nový typ vozidla, pokud o to výrobce požádá, z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva vozidel ani zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, pokud dotčené vozidlo splňuje podmínky tohoto nařízení, zejména mezní hodnoty Euro 5 uvedené příloze I tabulce 1 nebo mezní hodnoty Euro 6 uvedené v příloze I tabulce 2, s výhradou čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce.“;

b) odstavce 4 a 5 se nahrazují tímto:

„4. S účinkem ode dne 1. září 2014 a ode dne 1. září 2015 v případě kategorie vozidel N₁ třídy II a III a kategorie vozidel N₂ odmítnou vnitrostátní orgány udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu pro nové typy vozidel z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva, pokud tyto nové typy vozidel nesplňují podmínky tohoto nařízení, a zejména mezní hodnoty Euro 6 stanovené v příloze I tabulce 2.

Soulad s mezními hodnotami Euro 6 se při každé platné zkoušce emisí v reálném provozu stanoví podle čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce s ohledem na faktor shodnosti pro danou znečišťující látku uvedený v příloze I tabulce 2a.

5. S účinkem ode dne 1. září 2015 a ode dne 1. září 2016 v případě kategorie vozidel N₁ třídy II a III a kategorie vozidel N₂ nebudou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel, která nesplňují podmínky tohoto nařízení, zejména mezní hodnoty Euro 6 stanovené v příloze I tabulce 2, [„což bylo zjištěno v souladu s odst. 4 druhým pododstavcem,“] považovat osvědčení o shodě za platné pro účely článku 18 směrnice 2007/46/ES a zakázou registraci takových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

Soulad s mezními hodnotami Euro 6 se při každé platné zkoušce emisí v reálném provozu stanoví podle čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce s ohledem na faktor shodnosti pro danou znečišťující látku uvedený v příloze I tabulce 2a.“;

8) v článku 11 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. V případě nových náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek, která jsou určena pro vozidla schválená podle tohoto nařízení, zakázou vnitrostátní orgány jejich prodej nebo instalaci do vozidla, pokud nejsou takového typu, pro který bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.“;

9) v čl. 12 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. „Členské státy mohou stanovit finanční pobídky vztahující se na vozidla v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení.“;

10) v článku 14 se odstavce 2 a 3 nahrazují tímto:

„2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem přijetí následujících opatření na základě výsledků programu EHK OSN pro měření částic, realizovaného pod záštitou Světového fóra pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, aniž by byla snížena úroveň ochrany životního prostředí v Unii:

a) změna tohoto nařízení za účelem přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic a počet částic uvedených v příloze I;

b) doplnění tohoto nařízení přijetím revidovaného postupu pro měření počtu částic.

3. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, pokud jde o:

a) doplnění tohoto nařízení s cílem přizpůsobit postupy, zkoušky a požadavky, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí tak, aby přiměřeně odrážely emise v reálném provozu;

b) změnu tohoto nařízení za účelem přizpůsobení konečných faktorů shodnosti pro jednotlivé znečišťující látky uvedených v příloze I tabulce 2a technickému pokroku.“;

11) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 14a

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 3, článku 8 a čl. 14 odst. 2 a 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... *[datum vstupu v platnost]*. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 3, článku 8 a čl. 14 odst. 2 a 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 3, článku 8 a čl. 14 odst. 2 a 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

12) článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v čl. 40 odst. 1 směrnice 2007/46/ES. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
 2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“;
- 13) příloha I se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Tímto nařízením nejsou dotčeny již zahájené postupy podle čl. 5 odst. 3, článku 8 a čl. 14 odst. 2 a 3 nařízení (ES) č. 715/2007, ve kterých již výbor zaujal stanovisko v souladu s článkem 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.
V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*