



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 3. mája 2007
(OR. en)

2005/0282 (COD)

PE-CONS 3602/07

ENT 9
ENV 43
CODEC 65

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet:	NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o homologizácii motorových vozidiel so zreteľom na emisie z osobných a ľahkých komerčných vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel
----------	--

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) Č. .../2007

Z

o homologizácii motorových vozidiel so zreteľom na emisie z osobných a ľahkých komerčných vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy²,

¹ Ú. v. EÚ C 318, 22.12.2006, s. 62.

² Stanovisko Európskeho parlamentu z 13. decembra 2006 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z ... (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

keďže:

- (1) Vnútrotný trh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, kde je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Preto existuje komplexný systém Spoločenstva pre homologizáciu motorových vozidiel zavedený smernicou Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel¹. Technické požiadavky na homologizáciu motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa preto mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia.
- (2) Toto nariadenie je jedným z celého radu regulačných predpisov súvisiacich s postupom homologizácie Spoločenstva podľa smernice 70/156/EHS. Uvedená smernica by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (3) Na žiadosť Európskeho parlamentu sa do právnych predpisov EÚ o motorových vozidlách zaviedol nový regulačný prístup. Preto toto nariadenie prijíma základné ustanovenia o emisiách z motorových vozidiel, zatiaľ čo technické špecifikácie budú ustanovené vo vykonávacích opatreniach prijatých v rámci postupov komitológie.

¹ Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/40/ES (Ú. v. EÚ L 161, 14.6.2006, s. 12).

- (4) Komisia začala v marci 2001 uskutočňovať program Čisté ovzdušie pre Európu (CAFE), ktorého hlavné prvky sú v hlavných črtách opísané v oznámení zo 4. mája 2005. To viedlo k prijatiu tematickej stratégie o znečistení ovzdušia oznámením z 21. septembra 2005. Jedným zo záverov tematickej stratégie na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií z dopravného odvetvia (leteckej, námornej a pozemnej dopravy), z domácností a z energetického, poľnohospodárskeho a priemyselného odvetvia. V tejto súvislosti by sa k úlohe znižovania emisií motorových vozidiel malo pristupovať ako k súčasť celkovej stratégie. Normy Euro 5 a Euro 6 sú jedným z opatrení určených na znižovanie emisií tuhých častíc a ozónových prekurzorov, ako sú oxidy dusíka a uhlíkovodíky.
- (5) Dosahovanie cieľov Európskej únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje pokračovanie v úsilí o znižovanie emisií motorových vozidiel. Priemysel by preto mal mať k dispozícii jasné informácie o budúcich hraničných hodnotách emisií. Toto je dôvod, prečo nariadenie okrem normy Euro 5 obsahuje aj fázu hraničných hodnôt emisií Euro 6.

- (6) Konkrétne treba výrazné znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili hraničné hodnoty znečistenia. To si vyžaduje dosahovanie ambiciózných hraničných hodnôt vo fáze Euro 6 bez toho, aby bolo nutné zriecť sa výhod dieselových motorov z hľadiska spotreby a emisií uhl'ovodíka a oxidu uhoľnatého. Včasné stanovenie tejto úrovne na znižovanie oxidov dusíka umožní výrobcom motorových vozidiel dlhodobé plánovanie výroby v celoeurópskom meradle.
- (7) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy, ak ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia a znižovanie zdravotných nákladov a zvyšovanie priemernej dĺžky života, ako aj dôsledky na celkový vplyv na emisie CO₂.

- (8) Na zlepšenie fungovania vnútorného trhu, najmä pokiaľ ide o voľný pohyb tovaru, slobodu usadiť sa a slobodu poskytovania služieb, je nevyhnutný neobmedzený prístup k informáciám o opravách vozidiel prostredníctvom štandardizovaného formátu, ktorý sa dá použiť na zber technických informácií a účinná hospodárska súťaž na trhu informačných služieb opráv a údržby vozidiel. Veľká časť takýchto informácií sa týka palubných diagnostických systémov (OBD) a ich vzájomného pôsobenia s ostatnými systémami vozidla. Treba stanoviť technické špecifikácie, ktorými by sa internetové stránky výrobcov mali riadiť, spolu s cieľovými opatreniami na zabezpečenie primeraného prístupu pre malé a stredné podniky (MSP). Spoločné normy, na ktorých sa dohodlo spolu so zainteresovanými stranami, ako je napríklad formát OASIS, môžu uľahčiť výmenu informácií medzi výrobcami a poskytovateľmi služieb. Preto je vhodné od začiatku požadovať používanie technických charakteristík formátu OASIS¹ a žiadať Komisiu, aby od CEN/ISO vyžadovala ďalší vývoj tohto formátu na normu s cieľom čoskoro nahradiť formát OASIS.
- (9) Najneskôr štyri roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia by mala Komisia prehodnotiť fungovanie systému prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel s cieľom zvážiť, či by bolo vhodné zjednotiť všetky ustanovenia, ktoré upravujú prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, v rámci revidovanej rámcovej smernice o homologizácii. Ak sa ustanovenia upravujúce prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel zapracujú do uvedenej smernice, zodpovedajúce ustanovenia v tomto nariadení sa zrušia za predpokladu, že existujúce práva na prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel zostávajú zachované.

¹ Organizácia za presadzovanie noriem pre štruktúrované informácie.

- (10) Komisia by mala pravidelne preskúmať emisie, ktoré zatiaľ nie sú regulované a ktoré vzniknú v dôsledku širšieho používania nových palivových zmesí, technológií motorov a systémov regulácie emisií a podľa potreby predložiť návrh Európskemu parlamentu a Rade s cieľom regulovať tieto emisie.
- (11) Toto nariadenie uvádza rozličné hraničné hodnoty pre všetky uhľovodíky a všetky uhľovodíky bez obsahu metánu s cieľom uľahčiť zavádzanie a udržiavanie vozidiel na alternatívne palivá, ktoré môžu mať nízke emisie oxidu dusíka a tuhých emisií, a zároveň stimulovať znižovanie emisií vozidiel poháňaných benzínom.
- (12) Malo by sa pokračovať v úsilí o implementáciu prísnejších emisných limitov, vrátane znižovania emisií oxidu uhličitého, a o zabezpečenie toho, že tieto limity sa vzťahujú na skutočný výkon pri použití vozidiel.
- (13) Na zabezpečenie kontroly emisií veľmi jemných tuhých častíc (PM 0.1 μm a menej) by Komisia mala čo najskôr prijať a zaviesť najneskôr pri nadobudnutí účinnosti fázy Euro 6 prístup k emisiám PM na základe množstva, ktorý by doplnil v súčasnosti používaný prístup založený na ich hmotnostnom obsahu. Prístup k emisiám založený na počte by sa mal vypracovať na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc OSN/EHK (Particulate Measurement Programme - PMP) a mal by byť v súlade s existujúcimi ambicióznymi cieľmi pre životné prostredie.

- (14) Na zabezpečenie väčšej opakovateľnosti pri meraní hmotnosti a počtu emisií tuhých častíc v laboratóriu by Komisia mala prijať postup merania, ktorý by nahradil súčasný. Toto sa uskutoční čo najskôr a malo by sa zaviesť najneskôr pri nadobudnutí účinnosti fázy Euro 6. Malo by sa to zakladať na výsledkoch Programu OSN/EHK na meranie tuhých častíc - PMP. Keď sa zavedie nový postup merania, mali by sa prehodnotiť emisné limity pre hmotnosť PM uvedené v tomto nariadení, pretože nový postup zaznamenáva nižšiu úroveň hmotnosti ako ten súčasný.
- (15) Komisia by mala pravidelne posudzovať potrebu revízie nového európskeho cyklu jazdy, ako skúšobného postupu, ktorý tvorí základ predpisov o homologizácii ES vo vzťahu k emisiám. Možno bude potrebná aj aktualizácia alebo nahradenie skúšobných cyklov tak, aby odrážali zmeny v špecifikácii vozidiel a v správaní vodičov. Možno budú potrebné úpravy na zabezpečenie toho, aby skutočné emisie zodpovedali emisiám nemeraným pri homologizácii. Bolo by taktiež potrebné zvážiť použitie prenosných systémov merania emisií a zavedenie regulačného pojmu „nepresahujúci“.
- (16) Systémy OBD sú dôležité na účely regulácie emisií počas používania vozidla. Z dôvodu významu regulácie skutočných emisií by Komisia mala pravidelne posudzovať požiadavky na takéto systémy a medze tolerancie pre chyby monitorovania.

- (17) Na zabezpečenie toho, aby nevznikali žiadne prekážky obchodu medzi členskými štátmi je potrebná štandardizovaná metóda merania spotreby paliva a emisií oxidu uhličitého. Okrem toho je potrebné zabezpečiť, aby zákazníci a používatelia dostávali objektívne a presné informácie.
- (18) Komisia by mala predtým, ako vypracuje svoj návrh na budúce emisné normy, iniciovať štúdie s cieľom stanoviť, či je pokračujúce rozdeľovanie kategórií vozidiel do skupín ešte potrebné a či možno uplatňovať emisné limity, ktoré sú neutrálne z hľadiska hmotnosti.
- (19) Členské štáty by mali mať možnosť prostredníctvom finančných stimulov urýchliť uvádzanie na trh takých vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva. Takéto stimuly by však mali byť v súlade s ustanoveniami zmluvy, najmä s pravidlami o štátnej pomoci. Je to potrebné, aby sa predišlo narušeniu vnútorného trhu. Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na právo členských štátov zahrnúť emisie do základu na výpočet dane z motorových vozidiel.

- (20) Vzhľadom na to, že právne predpisy Spoločenstva o emisiách a spotrebe paliva vozidiel sa vyvíjali viac ako 35 rokov a teraz sú rozptýlené vo viac ako 24 smerniciach, odporúča sa nahradiť tieto smernice novým nariadením a niekoľkými vykonávacím opatreniami. Nariadenie zabezpečí, aby boli podrobné technické ustanovenia priamo uplatniteľné na výrobcov, schvaľovacie orgány a technické služby a aby sa mohli aktualizovať omnoho rýchlejšie a efektívnejšie. Smernice 70/220/EHS¹, 72/306/EHS², 74/290/EHS³, 80/1268/EHS⁴, 83/351/EHS⁵, 88/76/EHS⁶, 88/436/EHS⁷, 89/458/EHS⁸,

¹ Smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2003/76/ES (Ú. v. EÚ L 206, 15.8.2003, s. 29).

² Smernica Rady 72/306/EHS z 2. augusta 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vo vzťahu k opatreniam, ktoré sa majú prijať proti emisiám znečisťujúcich látok z dieselových motorov vozidiel (Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2005/21/ES (Ú. v. EÚ L 61, 8.3.2005, s. 25).

³ Smernica Rady 74/290/EHS z 28. mája 1974, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 159, 15.6.1974, s. 61). Smernica zmenená a doplnená smernicou 2006/101/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 238).

⁴ Smernica Rady 80/1268/EHS zo 16. decembra 1980 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa spotreby paliva motorových vozidiel (Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 36). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/3/ES (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36).

⁵ Smernica Rady 83/351/EHS zo 16. júna 1983, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi zo zážihových motorov motorových vozidiel (Ú. v. ES L 197, 20.7.1983, s. 1).

⁶ Smernica Rady 88/76/EHS z 3. decembra 1987, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 36, 9.2.1988, s. 1).

⁷ Smernica Rady 88/436/EHS zo 16. júna 1988, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (zníženie emisie škodlivých častíc z dieselových motorov) (Ú. v. ES L 214, 6.8.1988, s. 1).

⁸ Smernica Rady 89/458/EHS z 18. júla 1989, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel, vzhľadom na európske normy emisií pre vozidlá s obsahom nižším než 1,4 litra (Ú. v. ES L 226, 3.8.1989, s. 1).

91/441/EHS¹, 93/59/EHS², 94/12/ES³, 96/69/ES⁴, 98/69/ES⁵, 2001/1/ES⁶, 2001/100/ES⁷ a 2004/3/ES⁸ je preto potrebné zrušiť. Okrem toho by členské štáty mali zrušiť aj právne predpisy transponujúce zrušené smernice do svojich právnych poriadkov.

-
- ¹ Smernica Rady 91/441/EHS z 26. júna 1991, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 242, 30.8.1991, s. 1).
- ² Smernica Rady 93/59/EHS z 28. júna 1993, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 186, 28.7.1993, s. 21).
- ³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/12/ES z 23. marca 1994 o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 100, 19.4.1994, s. 42).
- ⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/69/ES z 8. októbra 1996, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 282, 1.11.1996, s. 64).
- ⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/69/ES z 13. októbra 1998 o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1).
- ⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/1/ES z 22. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 35, 6.2.2001, s. 34).
- ⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/100/ES zo 7. decembra 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 16, 18.1.2002, s. 32).
- ⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/3/ES z 11. februára 2004, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokiaľ ide o meranie emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva vozidiel kategórie N₁ (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36).

- (21) S cieľom ozrejmiť rozsah právnych predpisov o emisiách vozidiel, smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2005/55/ES z 28. septembra 2005 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na opatrenia, ktoré sa majú prijať proti emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov určených na používanie vo vozidlách a proti emisiám plyných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo skvapalneným ropným plynom, určených na používanie vo vozidlách¹ treba zmeniť a doplniť tak, aby zahŕňovala všetky ťažké nákladné vozidlá, aby bolo jasné, že toto nariadenie sa týka ľahkých nákladných vozidiel.
- (22) Na zabezpečenie hladkého prechodu z existujúcich smerníc k tomuto nariadeniu by sa jeho uplatňovanie malo odložiť o určité obdobie po nadobudnutí jeho účinnosti. Počas tohto obdobia by však výrobcovia mali mať možnosť rozhodnúť sa, či si dajú vozidlá schváliť podľa existujúcich smerníc alebo podľa tohto nariadenia. Okrem toho by sa ustanovenia o finančných stimuloch mali uplatňovať okamžite po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia nemá vplyv na platnosť homologizácií udelených podľa súčasných smerníc.
- (23) S cieľom zabezpečiť plynulý prechod zo súčasných smerníc na toto nariadenie je potrebné vo fáze Euro 5 stanoviť určité výnimky pre vozidlá určené na plnenie konkrétnych sociálnych potrieb. Táto výnimka by prestala platiť po vstupe fázy Euro 6 do platnosti.

¹ Ú. v. EÚ L 275, 20.10.2005, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2006/51/ES (Ú. v. EÚ L 152, 7.6.2006, s. 11).

- (24) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu¹.
- (25) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na stanovenie limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc v prílohe I, ako aj prehodnotiť limitné hodnoty pre hmotnosť tuhých častíc uvedených v uvedenej prílohe. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (26) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na stanovenie osobitných postupov, skúšok a požiadaviek na homologizáciu, ako aj revidovaný postup merania pre tuhé častice a limitnej hodnoty pre množstvo tuhých častíc, a prijatie opatrení, ktoré sa týkajú používania rušiacich zariadení, prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel a skúšobných cyklov používaných na meranie emisií. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je doplniť toto nariadenie novými nepodstatnými prvkami, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

¹ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (27) Keďže ciele tohto nariadenia, a to realizácia vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich sa emisií motorových vozidiel a zaručeného prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel pre nezávislých prevádzkovateľov za rovnakých podmienok ako pre autorizovaných predajcov a opravovne, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov ale možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

Článok 1

Predmet úpravy

1. Toto nariadenie zavádza spoločné technické požiadavky pre homologizáciu motorových vozidiel (ďalej len „vozidlá“) a náhradných dielov, ako sú náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, s ohľadom na emisie.
2. Toto nariadenie okrem toho stanovuje pravidlá pre prevádzkovú zhodu, životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania, palubné diagnostické systémy (OBD), meranie spotreby paliva a dostupnosť informácií o opravách a údržbe vozidiel.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na vozidlá kategórií M₁, M₂, N₁, a N₂ ako sú definované v prílohe II k smernici 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2610 kg.

2. Na žiadosť výrobcov sa homologizácia na základe tohto nariadenia môže rozšíriť z vozidiel stanovených v odseku 1 na vozidlá kategórií M₁, M₂, N₁ a N₂, ako sú definované v prílohe II k smernici 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2840 kg, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

- 1) „hybridné vozidlo“ znamená vozidlo aspoň s dvoma rozličnými meničmi energie a s dvoma rozličnými systémami akumulácie energie (vo vozidle) na účely pohonu vozidla;
- 2) „vozidlá určené na plnenie konkrétnych sociálnych potrieb“ znamenajú vozidlá na naftový pohon kategórie M₁, ktoré sú buď:
 - a) vozidlami na osobitné účely, ako sú definované v smernici 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou prevyšujúcou 2000 kg; alebo

- b) vozidlami s referenčnou hmotnosťou prevyšujúcu 2000 kg určenými na prepravu 7 alebo viac osôb vrátane vodiča s výnimkou vozidiel kategórie M₁G, ako sú definované v smernici 70/156/EHS; alebo
 - c) vozidlami s referenčnou hmotnosťou prevyšujúcou 1760 kg, ktoré sú vyrobené špeciálne na komerčné účely na prepravu invalidných vozíkov;
- 3) „referenčná hmotnosť“ znamená hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave po odpočítaní jednotnej hmotnosti vodiča 75 kg a pripočítaní jednotnej hmotnosti 100 kg.
 - 4) „plynné znečisťujúce látky“ znamenajú emisie výfukových plynov oxidu uhoľnatého, oxidov dusíka, vyjadrené ako ekvivalent oxidu dusičitého (NO₂), a uhl'ovodíkov;
 - 5) „tuhé znečisťujúce látky“ znamenajú zložky výfukového plynu, ktoré sa odstraňujú zo zriedeného výfukového plynu pri maximálnej teplote 325 K (52 °C) pomocou filtrov opísaných v skúšobnom postupe pre overovanie priemerných výfukových emisií;
 - 6) „výfukové emisie“ znamenajú emisie plyných a tuhých znečisťujúcich látok;
 - 7) „emisie z odparovania“ znamenajú pary uhl'ovodíkov unikajúce z palivového systému vozidla iné ako výfukové emisie;
 - 8) "kľuková skriňa" znamená vnútorný alebo vonkajší priestor motora, ktorý je spojený s olejovou nádržou vnútorným alebo vonkajším potrubím, cez ktoré môžu unikať plyny a výpary;

- 9) „palubný diagnostický “ alebo „OBD“ systém znamená systém regulácie emisií, ktorý je schopný identifikovať pravdepodobnú oblasť nesprávnej činnosti pomocou poruchových kódov uložených v pamäti počítača;
- 10) „rušiace zariadenie“ znamená konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený rýchlostný stupeň, podtlak v nasávacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, oneskorenia alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá znižuje efektívnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktorých výskyt sa môže odôvodnene očakávať pri bežnom prevádzkovaní alebo používaní vozidla;
- 11) „zariadenie na reguláciu znečisťovania“ znamená tie časti vozidla, ktoré regulujú a/alebo obmedzujú emisie z výfukových plynov a emisie z odparovania;
- 12) „pôvodné zariadenie na reguláciu znečisťovania“ znamená zariadenie na reguláciu znečisťovania alebo sústavu takýchto zariadení, na ktoré sa vzťahuje udelená homologizácia pre dané vozidlo;
- 13) „náhradné zariadenie na reguláciu znečisťovania“ znamená zariadenie na reguláciu znečisťovania alebo sústavu takýchto zariadení určené na nahradenie pôvodného zariadenia na reguláciu znečisťovania, a ktoré sa môže schváliť ako samostatný technický celok, ako je vymedzený v smernici 70/156/EHS;

- 14) „informácie o opravách a údržbe vozidiel“ znamenajú informácie potrebné na diagnostikovanie, obsluhu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, preprogramovanie alebo preinštalovanie vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajníam a opravovniam, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií. Tieto informácie obsahujú všetky požadované informácie o súčiastkach alebo vybavení vozidiel;
- 15) „nezávislý prevádzkovateľ“ znamená podnik iný ako autorizované predajne a opravovne, ktorý je priamo alebo nepriamo zapojený do opravy a údržby motorových vozidiel, najmä opravovne, výrobcov alebo distributérov opravárenských zariadení, nástrojov alebo náhradných dielov, vydavateľov technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovateľov dopravných záchranných služieb, a prevádzkovateľov ponúkajúcich kontrolné a testovacie služby a prevádzkovateľov ponúkajúcich školenia pre montážne podniky, výrobcov a opravovne vybavenia pre vozidlá na alternatívny pohon;
- 16) „biopalivá“ znamenajú palivá tekutého alebo plynného skupenstva, ktoré sa vyrábajú z biomasy;
- 17) „vozidlá a alternatívny pohon“ znamenajú vozidlá, ktoré sú navrhnuté na pohon aspoň jedným druhom paliva, ktoré je buď za atmosférickej teploty a tlaku plynného skupenstva alebo je z väčšej časti odvodené od iných ako minerálnych olejov.

Kapitola II

Povinnosti výrobcov týkajúce sa homologizácie

Článok 4

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia preukazujú, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú homologizované v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Výrobcovia tiež preukazujú, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečistenia, pre ktoré sa vyžaduje homologizácia a ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú homologizované v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto povinnosti zahŕňajú splnenie emisných limitov uvedených v prílohe I a vo vykonávacích opatreniach uvedených v článku 5.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy homologizácie na overenie súladu výroby, životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania a overenie súladu pri používaní.

Okrem toho technické opatrenia, ktoré prijímajú výrobcovia, musia umožňovať, aby sa v súlade s týmto nariadením účinne obmedzili výfukové emisie a emisie z odparovania v priebehu celej bežnej životnosti vozidiel v bežnej prevádzke. Preto sa opatrenia na overenie súladu pri používaní kontrolujú po uplynutí 5 rokov alebo po 100 000 km, podľa toho, čo nastane skôr. Testovanie životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania vykonávané pri homologizácii má platiť pre 160 000 km. Aby bol tento test životnosti úspešný, mali by mať výrobcovia možnosť využiť skúšku starnutia s ohľadom na vykonávacie predpisy uvedené v odseku 4.

Súlad pri používaní sa kontroluje najmä pre výfukové emisie na základe emisných limitov uvedených v prílohe I. V záujme zlepšenia kontroly emisií z odparovania a emisií pri nízkych teplotách okolia Komisia preskúma skúšobné postupy.

3. Výrobcovia uvedú údaje o emisiách oxidu uhličitého a o spotrebe paliva v doklade, ktorý sa odovzdáva kupujúcemu vozidla v čase kúpy vozidla.
4. V súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2 sa stanovia osobitné postupy a požiadavky na vykonanie odsekov 2 a 3.

Článok 5
Požiadavky a skúšky

1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby konštrukčné prvky, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, zostrojené a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.
2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú efektívnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:
 - a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo pokazeniu a bezpečnej prevádzky vozidla;
 - b) zariadenie nefunguje po splnení požiadaviek pri spustení motora; alebo
 - c) podmienky sú v podstatnej miere uvedené v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.

3. Osobitné postupy, skúšky a požiadavky na homologizáciu uvedené v tomto odseku, ako aj požiadavky na vykonávanie odseku 2, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť menej závažné prvky tohto nariadenia tým, že ich doplnia, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou podľa článku 15 ods. 3. Patria medzi ne špecifikácie požiadaviek týkajúcich sa:
- a) výfukových emisií, vrátane skúšobných cyklov, emisií pri nízkych teplotách okolia, emisií pri voľnobehu, opacity dymu a správneho fungovania a regenerácie systémov dodatočnej úpravy výfukových plynov;
 - b) emisií z odparovania a emisií z kľukovej skrine;
 - c) systémy OBD a fungovanie zariadení na reguláciu znečisťovania pri používaní vozidla;
 - d) životnosti zariadení proti znečisťovaniu, náhradných zariadení na reguláciu znečisťovania, prevádzkovej zhody, súladu výroby a vhodnosti ciest;
 - e) merania emisií skleníkových plynov a spotreby paliva;
 - f) hybridných vozidiel a vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami;
 - g) rozšírenia homologizácie a požiadaviek na výrobcov malých sérií;
 - h) skúšobné zariadenia; a
 - i) referenčných palív, ako je benzín, motorová nafta, plynné palivá a biopalivá, ako napríklad bioetanol, bionafta a bioplyn.

Uvedené požiadavky sa podľa potreby vzťahujú na vozidlá bez ohľadu na typ paliva, ktorým sú poháňané.

KAPITOLA III

Prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

Článok 6

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia zabezpečia pre nezávislých prevádzkovateľov neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel na svojich internetových stránkach v štandardizovanom formáte, ľahko a rýchlo dostupným spôsobom a spôsobom, ktorý je nediskriminačný v porovnaní poskytovaním informácií a s prístupom, ktorý poskytujú autorizovaným predajcom a opravovniam. S cieľom uľahčiť dosiahnutie tohto cieľa sa informácie predkladajú jednotným spôsobom, ktorý je zo začiatku v súlade s technickými požiadavkami formátu OASIS¹. Výrobcovia okrem toho sprístupnia nezávislým prevádzkovateľom a autorizovaným predajcom a opravovniam školiace materiály.

¹ „Formát OASIS“ sa vzťahuje na technické špecifikácie dokumentu OASIS SC2-D5, formát informácií o opravách automobilov, verzia 1.0 z 28. mája 2003 (k dispozícii na adrese: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) a častí 3.2, 3.5, 3.6 a 3.8 dokumentu OASIS SC1-D2, špecifikácia požiadaviek na opravy automobilov, verzia 6.1 z 10. januára 2003 (k dispozícii na adrese: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf/00005.pdf>), výlučne s otvorenými textovými a grafickými formátmi.

2. Informácie uvedené v odseku 1 zahŕňajú:
- a) jednoznačné označenie vozidla;
 - b) príručky na obsluhu;
 - c) technické manuály;
 - d) informácie o technických prvkoch a diagnostické informácie (ako sú minimálne a maximálne teoretické hodnoty pre merania);
 - e) schémy zapojenia;
 - f) diagnostické kódy porúch (vrátane osobitných kódov výrobcu);
 - g) kalibračné identifikačné číslo softvéru platné pre daný typ vozidla;
 - h) poskytnuté informácie týkajúce sa značkových nástrojov a zariadení a doručené pomocou značkových nástrojov a zariadení; a
 - i) informácie o zaznamenávaní údajov a údaje o obojsmernom monitorovaní a skúškach.
3. Autorizované predajne alebo opravovne v rámci distribučného systému určitého výrobcu vozidiel sa na účely tohto nariadenia považujú za nezávislých prevádzkovateľov pokiaľ poskytujú služby opravy alebo údržby vozidiel, ktoré nevykonávajú ako členovia distribučného systému daného výrobcu vozidiel.

4. Informácie o opravách a údržbe vozidiel sú dostupné vždy, s výnimkou prípadov údržby informačného systému.
5. Na účely výroby a údržby náhradných alebo obslužných dielov a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom každému výrobcovi alebo opravárovi technických prvkov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.
6. Na účely navrhovania a výroby automobilového zariadenia pre vozidlá poháňané alternatívnymi palivami poskytnú výrobcovia informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom všetkým výrobným podnikom, montážnym podnikom alebo opravovniam zariadenia vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami, ktoré o tieto informácie prejavia záujem.
7. Pri požiadaní o homologizáciu ES alebo o národnú homologizáciu výrobca poskytne orgánu pre homologizáciu dôkaz o súlade s týmto nariadením pokiaľ ide o prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidla a k informáciám uvedeným v odseku 5. V prípade, ak tieto informácie nie sú v danom čase dostupné alebo ešte nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, výrobca ich poskytne do šiestich mesiacov odo dňa homologizácie. Ak takýto dôkaz o súlade nie je poskytnutý do uvedenej lehoty, orgán pre homologizáciu prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu.

Výrobca následne zmení a doplní informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na jeho internetovej stránke v rovnakom čase, ako ich sprístupní autorizovaným opravovňiam.

Článok 7

Poplatky za informácie o opravách a údržbe vozidiel

1. Výrobcovia môžu vyberať zodpovedajúce a primerané poplatky za prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie; poplatok nie je zodpovedajúci a primeraný, ak odrádza od prístupu k informáciám a nezohľadňuje rozsah, v akom ich nezávislý prevádzkovateľ používa.
2. Výrobcovia sprístupnia informácie o opravách a údržbe vozidiel denne, mesačne a ročne, pričom poplatky za takéto informácie sa majú líšiť v závislosti od časového obdobia, na ktoré sa prístup poskytuje.

Článok 8

Vykonávacie opatrenia

V súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 sa prijímú opatrenia potrebné na vykonanie článku 6 a článku 7, ktorých účelom je zmeniť a doplniť menej závažné prvky tohto nariadenia. Tieto majú obsahovať vymedzenie a aktualizáciu technických špecifikácií týkajúcich sa spôsobu, akým sa budú poskytovať informácie o opravách a údržbe vozidiel a o systémoch OBD, s osobitným dôrazom na špecifické potreby MSP.

Článok 9

Správa

Najneskôr do ...* poskytne Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní systému prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel s dôrazom na dôsledky na konkurenciu, fungovanie vnútorného trhu a výhody pre životné prostredie. V správe sa zväží, či by bolo vhodné zjednotiť všetky ustanovenia, ktoré upravujú prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, v rámci prepracovanej rámcovej smernice o homologizácii.

KAPITOLA IV

Povinnosti členských štátov

Článok 10

Homologizácia

1. Odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia alebo jeho vykonávacích opatrení, podľa toho, ktoré nastane neskôr, vnútroštátne orgány nesmú odmietnuť udelenie homologizácie ES alebo národnej homologizácie pre nový typ vozidla, ak o to výrobca požiada, z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva vozidiel, alebo zakázať registráciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky nového vozidla, ak príslušné vozidlo je v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 5 uvedenými v tabuľke 1 prílohy I alebo s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I.

* Štyri roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. S účinnosťou od 1. septembra 2009 a v prípade vozidiel kategórie N₁ triedy II a III a kategórie N₂ od 1. septembra 2010 vnútroštátne orgány odmietnu udelenie homologizácie ES alebo národnej homologizácie pre nové typy vozidiel z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva, ak príslušné nové typy vozidiel nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s prílohami s výnimkou limitných hodnôt normy Euro 6 uvedených v tabuľke 2 prílohy I. Na účely testovania výfukových emisií sú limitné hodnoty uplatňované na vozidlá určené na plnenie konkrétnych sociálnych potrieb rovnaké ako na vozidlá kategórie N₁ triedy III.
3. S účinnosťou od 1. januára 2011 a v prípade vozidiel kategórie N₁ triedy II a III a kategórie N₂ a vozidiel určených na plnenie konkrétnych sociálnych potrieb od 1. januára 2012 vnútroštátne orgány nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s prílohami s výnimkou limitných hodnôt normy Euro 6 uvedených v tabuľke 2 prílohy I, za platné na účely článku 7 ods. 1 smernice 70/156/EHS a z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva zakážu registráciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky. Na účely testovania výfukových emisií sú limitné hodnoty uplatňované na vozidlá určené na plnenie konkrétnych sociálnych potrieb rovnaké ako na vozidlá kategórie N₁ triedy III.

4. S účinnosťou od 1. septembra 2014 a v prípade vozidiel kategórie N₁ triedy II a III a kategórie N₂ od 1. septembra 2015 vnútroštátne orgány odmietnu udelenie homologizácie ES alebo národnej homologizácie pre nové typy vozidiel z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva, ak príslušné nové typy vozidiel nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I.
5. S účinnosťou od 1. septembra 2015 a v prípade vozidiel kategórie N₁ triedy II a III a kategórie N₂ od 1. septembra 2016 vnútroštátne orgány nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I, za platné na účely článku 7 ods. 1 smernice 70/156/EHS a z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva zakážu registráciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.

Článok 11

Homologizácia náhradných dielov

1. Pri nových náhradných zariadeniach na reguláciu znečisťovania, ktoré sa majú montovať do vozidiel schválených podľa tohto nariadenia, vnútroštátne orgány zakážu ich predaj alebo inštaláciu do vozidla, ak nie sú takého typu, na aký bola vydaná homologizácia podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích predpisov.

2. Vnútroštátne orgány môžu naďalej predlžovať homologizácie ES vydané podľa noriem, ktoré predchádzali tomuto nariadeniu pre náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania za podmienok, ktoré sa pôvodne uplatňovali. Vnútroštátne orgány zakážu predaj náhradných zariadení na reguláciu znečisťovania alebo ich inštaláciu do vozidla, okrem prípadov, keď sú tieto zariadenia typu, ktorý už bol homologizovaný.
3. Náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, ktoré sa majú montovať do vozidiel a homologizované pred prijatím požiadaviek homologizácie náhradných dielov sú vyňaté z požiadaviek odsekov 1 a 2.

Článok 12

Finančné stimuly

1. Členské štáty môžu prijať ustanovenia týkajúce sa finančných stimulov, ktoré sa uplatňujú na sériovo vyrábané vozidlá, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto stimuly majú platiť pre všetky nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu, ktoré sú v súlade aspoň s hodnotami emisných limitov v tabuľke 1 prílohy I pred dátumami uvedenými v článku 10 ods. 3; prestanú platiť od týchto dátumov.

Pre nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu od dátumov uvedených v článku 10 ods. 3 pred dátumami uvedenými v článku 10 ods. 5 sa môžu poskytovať finančné stimuly, ktoré sa však týkajú výhradne vozidiel spĺňajúcich hodnoty emisných limitov v tabuľke 2 prílohy I; prestanú platiť od dátumov uvedených v článku 10 ods. 5.

2. Členské štáty môžu poskytovať finančné stimuly na zdokonaľovanie používaných vozidiel a na vyradenie vozidiel, ktoré nespĺňajú limity.
3. Finančné stimuly uvedené v odsekoch 1 a 2 nesmú pre žiadny typ vozidla presahovať dodatočné náklady na technické zariadenia potrebné na zabezpečenie splnenia emisných limitov špecifikovaných v prílohe I vrátane nákladov na ich inštaláciu do vozidla.
4. Komisia musí byť vo vhodnej dobe informovaná o akýchkoľvek plánoch na zavedenie alebo úpravu finančných stimulov uvedených v odsekoch 1 a 2.

Článok 13

Sankcie

1. Členské štáty prijímú ustanovenia o pokutách za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých na základe tohto nariadenia výrobcami a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do^{*} a bezodkladne jej oznámia prípadné následné zmeny a doplnenia, ktoré sa ich budú týkať.

^{*} 18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia

2. Druhy porušení, ktoré sú predmetom pokút zahŕňajú:
- a) chybné výpovede počas postupov homologizácie alebo postupov vedúcich k stiahnutiu;
 - b) falšovanie výsledkov testov homologizácie alebo prevádzkovej zhody;
 - c) zadržiavanie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k stiahnutiu alebo odobratiu homologizácie;
 - d) používanie defektných zariadení; a
 - e) odmietnutie prístupu k informáciám.

KAPITOLA V

Záverečné ustanovenia

Článok 14

Nové vymedzenie špecifikácií

1. Komisia zváži zahrnutie emisií metánu do výpočtu emisií oxidu uhličitého. V prípade potreby Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh s opatreniami na doloženie či obmedzenie emisií metánu.

2. Po skončení Programu merania tuhých častíc OSN/EHK, ktorý sa uskutočňuje pod záštitou Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, a najneskôr pri nadobudnutí účinnosti normy Euro 6 Komisia prijme tieto opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného tým, že ho doplnia bez zníženia súčasných cieľov, pokiaľ ide o životné prostredie:
- a) zmena a doplnenie tohto nariadenia v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 na účely prehodnotenia limitných hodnôt pre hmotnosť tuhých častíc uvedených v prílohe I tohto nariadenia a zavedenia limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc uvedených v tejto prílohe tak, aby boli v značnej miere v súlade s hodnotami hmotnostných limitov pre benzín a naftu;
 - b) prijatie revidovaný postup merania pre tuhé častice a limitnú hodnotu pre množstvo tuhých častíc v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3.
3. Komisia bude pravidelne posudzovať postupy, skúšky a požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 a skúšobné cykly používané na meranie emisií. Ak sa pri skúmaní preukáže, že už nie sú primerané alebo neodrážajú skutočné emisie, budú prispôbované tak, aby náležite odrážali emisie vytvárané skutočnou jazdou na ceste. V súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 sa prijímú potrebné opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť menej závažné prvky tohto nariadenia.

4. Komisia bude pravidelne posudzovať znečisťujúce látky podliehajúce požiadavkám a skúškam uvedeným v článku 5 ods. 3. Ak Komisia dospeje k záveru, že je vhodné regulovať emisie ďalších znečisťujúcich látok, predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na primeranú zmenu a doplnenie tohto nariadenia.
5. Komisia posúdi emisné limity stanovené v tabuľke 4 prílohy I pre emisie oxidu uhľnatého a uhl'ovodíkov pri skúške pri štartovaní za studena a prípadne predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh s cieľom sprísniť emisné limity.
6. Príslušné prílohy smernice 2005/55/ES sa zmenia a doplnia v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3, aby obsahovali požiadavky na homologizáciu všetkých vozidiel, na ktoré sa vzťahuje rozsah pôsobnosti danej smernice.

Článok 15

Výbor

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Článok 16

Zmeny a doplnenia smerníc 70/156/EHS a 2005/55/ES

1. Smernica 70/156/EHS sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.
2. Smernica 2005/55/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

- a) názov sa nahrádza takto:

„Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/55/ES z 28. septembra 2005 o homologizácii ťažkých úžitkových vozidiel a motorov vzhľadom na ich emisie (Euro 4 a Euro 5)“;

- b) článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „vozidlo“ znamená akékoľvek motorové vozidlo definované v článku 2 smernice 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2610 kg;
 - b) „motor“ znamená hybný hnací zdroj vozidla, ktorému ako samostatnej technickej jednotke vymedzenej v článku 2 smernice 70/156/EHS možno udeliť homologizáciu;
 - c) „zdokonalené vozidlo, priaznivé pre životné prostredie (EEV – enhanced environment-friendly vehicle)“ znamená vozidlo poháňané motorom, ktorý vyhovuje prípustným limitným hodnotám emisií stanoveným v riadku C tabuliek uvedených v oddiele 6.2.1 prílohy I“;
- c) oddiel 1 prílohy I sa nahrádza takto:
- „1. Táto smernica sa uplatňuje na kontrolu plyných a tuhých znečisťujúcich látok, životnosti zariadení na kontrolu emisií, plnenia požiadaviek vozidlami, príp. motormi, ktoré sú v prevádzke, a palubných diagnostických systémov (OBD) vo všetkých motorových vozidlách a na motory uvedené v článku 1 s výnimkou vozidiel kategórie M₁, N₁, N₂ a M₂, ktorým bola udelená homologizácia na základe nariadenie (ES) č. .../...⁺“.

⁺ Ú. v. : vložte prosím názov tohto nariadenia a zodpovedajúcu poznámku pod čiarou.

Článok 17

Zrušenie

1. Tieto smernice sa zrušujú s účinnosťou od ...^{*}:

- smernica 70/220/EHS,
- smernica 72/306/EHS,
- smernica 74/290/EHS,
- smernica 77/102/EHS,
- smernica 78/665/EHS,
- smernica 80/1268/EHS,
- smernica 83/351/EHS,
- smernica 88/76/EHS,
- smernica 88/436/EHS,
- smernica 89/458/EHS,
- smernica 91/441/EHS,
- smernica 93/59/EHS,
- smernica 93/116/ES,
- smernica 94/12/ES,

^{*} 66 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

- smernica 96/44/ES,
- smernica 96/69/ES,
- smernica 98/69/ES,
- smernica 98/77/ES,
- smernica 1999/100/ES,
- smernica 1999/102/ES,
- smernica 2001/1/ES,
- smernica 2001/100/ES,
- smernica 2002/80/ES,
- smernica 2003/76/ES,
- smernica 2004/3/ES.

2. Prílohy II a V smernice Komisie 89/491/EHS zo 17. júla 1989, ktorou sa prispôsobujú technickému pokroku smernice Rady 70/157/EHS, 70/220/EHS, 72/245/EHS, 72/306/EEC, 80/1268/EHS a 80/1269/EHS týkajúce sa motorových vozidiel¹ sa zrušujú s účinnosťou od ...*.
3. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy vzťahujúce sa na toto nariadenie.

¹ Ú. v. ES L 238, 15.8.1989, s. 43.

* 66 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

4. Členské štáty zrušia svoje vykonávacie právne predpisy prijaté podľa smerníc uvedených v odseku 1 s účinnosťou od ...^{*}.

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje od ...^{**}, s výnimkou článku 10 ods. 1 a článku 12, ktoré sa uplatňujú od ...^{***}.
3. Zmeny a doplnenia alebo vykonávacie opatrenia uvedené v článku 5 ods. 3 a článku 14 ods. 5 sa prijímajú do ...^{****}.

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

V

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

^{*} 66 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
^{**} 18 mesiacov a 1 deň odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
^{***} Deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
^{****} 12 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

PRÍLOHY

PRÍLOHA I – Emisné limity

PRÍLOHA II – Zmeny a doplnenia smernice 70/156/ES.

PRÍLOHA I

Emisné limity

Tabuľka 1: Emisné limity Euro 5

		Referenčná hmotnosť (RH) (kg)	Limitné hodnoty													
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Hmotnosť všetkých uhľovodíkov (THC)		Hmotnosť uhľovodíkov bez obsahu metánu (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)		Súčet hmotností všetkých uhľovodíkov a oxidov dusíka (THC + NOx)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		Množstvo tuhých častíc ⁽¹⁾ (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategória	Trieda		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	všetky	100 0	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	100 0	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	181 0	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	227 0	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
N ₂			227 0	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

Kľúč: PI = zapálenie zážihové, CI = zapálenie kompresné

⁽¹⁾ Číslo normy sa stanoví čo najskôr a najneskôr do nadobudnutia účinnosti normy Euro 6.

⁽²⁾ Normy pre hmotnosti tuhých častíc pri zážihových motoroch sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekom.

Tabuľka 2: Emisné limity Euro 6

		Referenčná hmotnosť (RH) (kg)	Limitné hodnoty													
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Hmotnosť všetkých uhľovodíkov (THC)		Hmotnosť uhľovodíkov bez obsahu metánu (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)		Súčet hmotností všetkých uhľovodíkov a oxidov dusíka (THC + NOx)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		Množstvo tuhých častíc ⁽¹⁾ (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategória	trieda		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	všetky	1000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		
N ₂			2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		

Kľúč: PI = zapálenie zážihové, CI = zapálenie kompresné

⁽¹⁾ Číslo normy sa stanoví v tejto fáze.

⁽²⁾ Normy pre hmotnosti tuhých častíc pri zážihových motoroch sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekom.

Tabuľka 3: Emisný limit pre skúšku emisií z odparovania

Hmotnosť emisií pri odparovaní (g/test)
2,0

Tabuľka 4: Emisné limity pre výfukové emisie oxidu uhoľnatého a uhl'ovodíkov pri skúške pri štartovaní za studena

Teplota pri skúške 266 K (– 7 °C)			
Kategória vozidla	Trieda	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) L ₁ (g/km)	Hmotnosť uhl'ovodíkov (HC) L ₂ (g/km)
M	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N ₂		30	3,2

PRÍLOHA II

Zmeny a doplnenia smernice 70/156/EHS

Smernica 70/156/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

- 1) V článku 2 sa za poslednú zarážku vkladá táto veta:

„Ak sa v tejto smernici odkazuje na osobitné smernice alebo nariadenia, odkaz zahŕňa aj ich vykonávacie akty.“

- 2) Za slová „osobitná smernica“ sa vkladajú slová „alebo nariadenie“ v týchto ustanoveniach:

článok 2, prvá zarážka; článok 2, deviata zarážka; článok 2, desiata zarážka; článok 2, štrnásť zarážka; článok 3 ods. 1; článok 3 ods. 4; článok 4 ods. 1 písm. c); článok 4 ods. 1 písm. d); článok 5 ods. 5; článok 6 ods. 3; článok 7 ods. 2; článok 13 ods. 4; článok 13 ods. 5; príloha IV, časť II, prvý odsek; príloha V oddiel 1 písm. a); príloha V oddiel 1 písm. b); príloha V oddiel 1 písm. c); príloha VII, poznámka pod čiarou 1; príloha X, oddiel 2.1.; príloha X, oddiel 3.3.; príloha XI, dodatok 4, význam písmen: X; príloha XII, oddiel B ods. 2; príloha XIV, oddiel 2 písm. a); príloha XIV, oddiel 2 písm. c); príloha XIV, oddiel 2 písm. d).

- 3) Za slová „osobitné smernice“ sa vkladajú slová „alebo nariadenia“ v týchto ustanoveniach:

Článok 2, ôsma zarážka; článok 3 ods. 1; článok 3 ods. 2; článok 4 ods. 1 písm. a) prvá a druhá zarážka; článok 4 ods. 1 písm. b); článok 4 ods. 3; článok 5 ods. 4 tretí pododsek; článok 5 ods. 6; článok 8 ods. 2; článok 8 ods. 2 písm. c); článok 9 ods. 2; článok 10 ods. 2; článok 11 ods. 1; článok 13 ods. 2; článok 14 ods. 1 bod (i); zoznam príloh: názov prílohy XIII; príloha IV, časť I, prvý a druhý riadok; príloha IV, časť II, poznámka pod čiarou 1 k tabuľke; príloha V oddiel 1 písm. b); príloha V oddiel 3; príloha V oddiel 3 písm. a); príloha V oddiel 3 písm. b); príloha X, oddiel 2.2.; príloha X, oddiel 2.3.5.; príloha X, oddiel 3.5; príloha XIV, oddiel 1.1.; príloha XIV, oddiel 2 písm. c).

- 4) Za slovo „smernica“ sa vkladajú slová „alebo nariadenie“ v týchto ustanoveniach:

článok 5 ods. 3 tretí pododsek; príloha IV, časť I, tretí riadok; príloha IV, časť I, poznámka pod čiarou X k tabuľke; príloha VII (1) oddiel 2; príloha VII (1) oddiel 3; príloha VII (1) oddiel 4; príloha X poznámka pod čiarou 2; príloha X oddiel 1.2.2; príloha XI, dodatok 4, význam písmen: N/A;

5) V článku 8 ods. 2 písm. c) sa za slová „smernica (smernice)“ vkladajú slová „alebo nariadenie (nariadenia)“.

6) V prílohe IV časti I sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

„

Predmet	Číslo smernice/nariadenia	Odkaz na úradný vestník	Uplatniteľnosť									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Emisie/ Prístup k informáciám	.../.../ES (ES) č. .../...	L ..., ..., s.	X ¹⁰	X ¹⁰		X ¹⁰	X ¹⁰					

¹⁰ Týka sa vozidiel s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2610 kg. Na žiadosť výrobcu možno uplatňovať na vozidlá s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2840 kg.“;

7) V prílohe IV časti I sa body 11 a 39 vypúšťajú.

8) V prílohe VII sa v oddiele 5 bode 4 za slová „v prípade smernice“ vkladajú slová „alebo nariadenia“.

9) V prílohe VII sa v oddiele 5 za slová „najnovšia smernica“ vkladajú slová „alebo nariadenie“.

10) V prílohe XI dodatku 1 sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

”

Bod	Predmet	Číslo smernice/nariadenia	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
2	Emisie/Prístup k informáciám	.../.../ES (ES) č. .../...	Q	G+Q	G+Q	

“
,

11) V prílohe XI dodatku 1 sa body 11 a 39 vypúšťajú;

- 12) V prílohe XI dodatku 2 sa záchlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

”

Bod	Predmet	Číslo smernice/ nariadenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisie/Prístup k informáciám	.../.../ES (ES) č. .../...	A	A		A	A					

“.

- 13) V prílohe XI dodatku 2 sa body 11 a 39 vypúšťajú.

- 14) V prílohe XI dodatku 3 sa záchlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

”

Bod	Predmet	Číslo smernice/ nariadenia	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisie/Prístup k informáciám	.../.../ES (ES) č. .../...	Q		Q	Q					

“.

15) V prílohe XI dodatku 3 sa bod 11 vypúšťa.

16) V prílohe XI dodatku 4 sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

”

Bod	Predmet	Číslo smernice/nariadenia	Mobilné žeriavy kategórie N
2	Emisie/Pristup k informáciám	.../.../ES (ES) č. .../...	N/A

“.
”

17) V prílohe XI dodatku 4 sa bod 11 vypúšťa.
