Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B** **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

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008	L 199	1	28.7.2008
►**M2**	Nařízení Komise (EU) č. 566/2011 ze dne 8. června 2011	L 158	1	16.6.2011

▼B

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Proto existuje komplexní systém Společenství pro schvalování typu motorových vozidel stanovený směrnicí Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([3]). Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.

(2) Toto nařízení je jedním z řady samostatných právních předpisů souvisejících s postupem schvalování typu Společenství podle směrnice 70/156/EHS. Uvedená směrnice by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(3) Na žádost Evropského parlamentu byl do právních předpisů EU o motorových vozidlech zaveden nový regulační přístup. Toto nařízení proto stanoví základní ustanovení týkající se emisí vozidel, zatímco technické specifikace budou stanoveny v prováděcích opatřeních postupem projednávání ve výborech.

([1]) Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 62.

([2]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 13. prosince 2006 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 30. května 2007.

([3]) Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 81).

▼B

(4) V březnu 2001 Komise zahájila program Čistý vzduch pro Evropu (CAFE), jehož hlavní prvky jsou uvedeny ve sdělení Komise ze dne 4. května 2005. To vedlo k přijetí tematické strategie o znečišťování ovzduší sdělením Komise ze dne 21. září 2005. Jedním ze závěrů tematické strategie je, že pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je nezbytné další snížení emisí z odvětví dopravy (letecké, námořní a silniční), z domácností a z odvětví energetiky, zemědělství a průmyslu. V této souvislosti je třeba k úkolu snižování emisí z motorových vozidel přistupovat jako k součásti celkové strategie. Normy Euro 5 a 6 jsou jedním z opatření, jejichž cílem je snížit emise částic a prekurzorů ozonu, jako jsou oxidy dusíku a uhlovodíky.

(5) Dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. Z tohoto důvodu by se měly průmyslovému odvětví poskytovat jasné informace o budoucích mezních hodnotách emisí. Proto také toto nařízení obsahuje kromě normy Euro 5 také fázi mezních hodnot emisí Euro 6.

(6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel. Podmínkou je splnění ambiciózních mezních hodnot ve fázi Euro 6, aniž by bylo nutné se vzdát výhod naftových motorů, pokud jde o spotřebu paliva a emise uhlovodíků a oxidu uhelnatého. Stanovení tohoto kroku pro snižování emisí oxidů dusíku již v rané fázi by poskytlo výrobcům vozidel jistotu, která jim umožní dlouhodobé, celoevropské plánování.

(7) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů, prodloužení očekávané délky života a důsledky pro celkový dopad emisí CO_2.

(8) V zájmu zlepšení fungování vnitřního trhu, zejména v oblasti volného pohybu zboží, svobody usazování a volného pohybu služeb je potřebný neomezený přístup k informacím o opravách vozidla prostřednictvím standardizované vyhledávací funkce, kterou je možno použít k vyhledání technických informací, a účinná hospodářská soutěž v oblasti služeb poskytujících informace o opravách a údržbě motorových vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických systémů (OBD) a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, kterými by se měli výrobci řídit, na svých internetových stránkách, spolu s cílenými opatřeními, která zajistí přiměřený

▼B

přístup malým a středním podnikům. Společné normy odsouhlasené za účasti dotčených subjektů, jako je formát OASIS ([1]), mohou usnadnit výměnu informací mezi výrobci a poskytovateli služeb. Je proto vhodné nejprve požadovat používání technických specifikací ve formátu OASIS a požádat Komisi, aby vyzvala CEN/ISO k dalším úpravám tohoto formátu, aby vznikla norma, která formát OASIS včas nahradí.

(9) Do čtyř let od vstupu tohoto nařízení v platnost by měla Komise přezkoumat fungování systému přístupu k veškerým informacím o opravách a údržbě vozidel s cílem rozhodnout, zda by nebylo vhodné provést konsolidaci všech ustanovení o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel v rámci revidované rámcové směrnice o schvalování typu. Pokud budou ustanovení o přístupu ke všem informacím o vozidlech začleněna do takovéto směrnice, měla by být odpovídající ustanovení v tomto nařízení zrušena, pokud budou zachována stávající práva na přístup k informacím o opravě a údržbě vozidla.

(10) Komise by měla pravidelně posuzovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů řízení emisí a v případě potřeby předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh, jehož cílem je přijmout právní úpravu pro tyto emise.

(11) V zájmu snadnějšího zavádění a fungování vozidel na alternativní pohon, která mohou mít nízké hodnoty emisí oxidů dusíku i částic, a rovněž v zájmu podpory snížení emisí vozidel na benzinový pohon toto nařízení zavádí zvláštní mezní hodnoty pro všechny uhlovodíky a pro všechny uhlovodíky jiné než methan.

(12) Mělo by se pokračovat v úsilí o uplatňování přísnějších emisních limitů, včetně snížení emisí oxidu uhličitého a zajistit, aby se limity týkaly skutečného výkonu vozidel při provozu.

(13) S cílem zajistit řízení emisí velmi jemných částic (PM 0,1 μm a méně) by Komise měla co nejdříve přijmout a nejpozději se vstupem fáze Euro 6 v platnost zavést jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, jenž je v současné době používán, přístup založený na počtu částic emisí PM. Přístup založený na počtu částic emisí PM by měl vycházet z výsledků programu EHK OSN pro měření částic (Particulate Measurement Programme – PMP) a být v souladu se stávajícími ambiciózními cíli, pokud jde o životní prostředí.

([1]) Organizace pro rozvoj strukturovaných informačních standardů (Organization for the Advancement of Structured Information Standards).

▼B

(14) K zajištění větší opakovatelnosti při měření hmotnosti a počtu částic emisí v laboratoři by Komise měla zavést nový postup měření nahrazující postup současný. K tomu by mělo dojít co nejdříve, avšak nejpozději se vstupem fáze Euro 6 v platnost. Měl by být založen na výsledcích programu EKH OSN pro měření částic. Po zavedení nového postupu měření budou přehodnoceny mezní hodnoty pro hmotnost PM uvedené v tomto nařízení, protože nový postup zaznamenává nižší úroveň hmotnosti než stávající metoda.

(15) Komise by měla pravidelně posuzovat potřebu revize nového evropského jízdního cyklu jako zkušebního postupu, který tvoří základ předpisů o ES schvalování typu s ohledem na emise. Je možné, že bude potřebná aktualizace nebo nahrazení zkušebních cyklů vzhledem ke změnám ve specifikacích vozidel a v chování řidičů. Je rovněž možné, že revize budou nutné k zajištění toho, aby skutečné emise odpovídaly emisím naměřeným při schvalování typu. Je také třeba zvážit použití přenosných měřicích systémů a zavedení způsobu právní úpravy spočívajícího ve stanovení mezních hodnot, které nelze překročit.

(16) Palubní diagnostické systémy (OBD) jsou důležité pro kontrolu emisí během provozu vozidla. Vzhledem k významu kontrol skutečných emisí by Komise měla pravidelně posuzovat požadavky na tyto systémy a práh tolerance pro monitorování chyb.

(17) Za účelem toho, aby mezi členskými státy nevznikaly technické překážky obchodu, je potřebná standardizovaná metoda měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého. Dále je také nutné zajistit, aby zákazníci a uživatelé dostávali objektivní a přesné informace.

(18) Před vypracováním návrhu budoucích emisních norem by Komise měla zadat studie, které by zjistily, zda je i nadále nutné kategorie vozidel dále členit do skupin a zda lze uplatnit limity emisí neutrální z hlediska hmotnosti.

(19) Členské státy by měly mít prostřednictvím finančních pobídek možnost urychlit uvádění na trh takových vozidel, která splňují požadavky přijaté na úrovni Společenství. Takové pobídky by však měly být v souladu se Smlouvou, a to zejména s předpisy o státních podporách, aby nedocházelo k narušování vnitřního trhu. Tímto nařízením by nemělo být dotčeno právo členských států zahrnout emise do základu pro stanovení silniční daně pro motorová vozidla.

▼B

(20) Vzhledem k tomu, že právní předpisy Společenství o emisích a spotřebě paliva vznikaly více než 35 let a nyní jsou uvedeny ve více než 24 směrnicích, je vhodné tyto směrnice nahradit novým nařízením a několika prováděcími opatřeními. Tímto nařízením se má zajistit, že prováděcí technická pravidla budou přímo použitelná pro výrobce, schvalovací orgány a technické služby a že mohou být aktualizována mnohem rychleji a účinněji. Směrnice 70/220/EHS ([1]), 72/306/EHS ([2]), 74/290/EHS ([3]) a 80/1268/EHS ([4]), 83/351/EHS ([5]), 88/76/EHS ([6]), 88/436/EHS ([7]), 89/458/EHS ([8]), 91/441/EHS ([9]), 93/59/EHS ([10]), 94/12/ES ([11]),

([1]) Směrnice Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/76/ES (Úř. věst. L 206, 15.8.2003, s. 29).

([2]) Směrnice Rady 72/306/EHS ze dne 2. srpna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím znečišťujících látek ze vznětových motorů vozidel (Úř. věst. L 190, 20.8.1972, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2005/21/EC (Úř. věst. L 61, 8.3.2005, s. 25).

([3]) Směrnice Rady74/290/EHS ze dne 28. května 1974, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 159, 15.6.1974, s. 61). Směrnice pozměněná směrnicí 2006/101/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 238).

([4]) Směrnice Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980, která se týká emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva motorových vozidel (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES (Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 36).

([5]) Směrnice Rady 83/351/EHS ze dne 16. června 1983, kterou se mění směrnice Rady 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečisťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 197, 20.7.1983, s. 1).

([6]) Směrnice Rady 88/76/EHS ze dne 3. prosince 1987, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečisťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 36, 9.2.1988, s. 1).

([7]) Směrnice Rady 88/436/EHS ze dne 16. června 1988, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečisťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Omezení emisí znečišťujících částic ze vznětových motorů) (Úř. věst. L 214, 6.8.1988, s. 1).

([8]) Směrnice Rady 89/458/ES ze dne 18. července 1989, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel, pokud jde o evropské normy pro automobily se zdvihovým objemem motoru menším než 1,4 litru (Úř. věst. L 226, 3.8.1989, s. 1).

([9]) Směrnice Rady 91/441/EHS ze dne 26. června 1991, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 242, 30.8.1991, s. 1).

([10]) Směrnice Rady 93/59/EHS ze dne 28. června 1993, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 186, 28.7.1993, s. 21).

([11]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES ze dne 23. března 1994 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 100, 19.4.1994, s. 42).

▼B

96/69/ES ([1]), 98/69/ES ([2]), 2001/1/ES ([3]), 2001/100/ES ([4]) a 2004/3/ES ([5]) by proto měly být zrušeny. Členské státy by navíc měly zrušit prováděcí předpisy zrušených směrnic.

(21) V zájmu vyjasnění působnosti právních předpisů týkajících se emisí z vozidel by směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plynných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem ([6]) měla být změněna tak, aby se vztahovala na všechna těžká užitková vozidla a aby bylo zřejmé, že toto nařízení se vztahuje na lehká užitková vozidla.

(22) Pro zajištění plynulého přechodu ze stávajících směrnic k tomuto nařízení je třeba použitelnost tohoto nařízení odložit o určitou dobu po jeho vstupu v platnost. Během tohoto období by však výrobci měli mít možnost se rozhodnout, zda si nechají vozidla schválit podle stávajících směrnic nebo podle tohoto nařízení. Ustanovení o finančních pobídkách musí být navíc použitelná bezprostředně po vstupu tohoto nařízení v platnost. Vstupem tohoto nařízení v platnost není dotčena platnost schválení typu uděleného podle stávajících směrnic.

(23) Pro zajištění plynulého přechodu od stávajících směrnic k tomuto nařízení by měly být ve fázi Euro 5 stanoveny určité výjimky pro vozidla, která mají mít zvláštní sociální funkci. Tato výjimka by měla pozbýt platnosti okamžikem, kdy vstoupí v platnost fáze Euro 6.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/69/ES ze dne 8. října 1996, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 282, 1.11.1996, s. 64).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1).

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/1/ES ze dne 22. ledna 2001, kterou se mění směrnice Rady 70/220/EHS o opatřeních proti znečisťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 35, 6.2.2001, s. 34).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/100/ES ze dne 7. prosince 2001, kterou se mění směrnice Rady 70/220/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečisťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 16, 18.1.2002, s. 32).

([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES ze dne 11. února 2004, kterou se mění směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokud jde o měření emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva vozidel kategorie N_1 (Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 36).

([6]) Úř. věst. L 275, 20.10.2005, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2006/51/ES (Úř. věst. L 152, 7.6.2006, s. 11).

▼B

(24) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([1]).

(25) Zejména je třeba zmocnit Komisi k zavedení mezních hodnot pro počet tuhých částic v příloze I a k přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic uvedených v této příloze. Protože jsou tato opatření obecného významu a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, měla by být přijímána regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(26) Rovněž je třeba zmocnit Komisi k zavádění zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schválení typu, jakož i revidovaného postupu měření mezní hodnoty hmotnosti částic a počet tuhých částic a k přijetí opatření týkajících se používání odpojovacích zařízení, přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a zkušebních cyklů používaných pro měření emisí. Protože jsou tato opatření obecného významu a jejich účelem je doplnit toto nařízení o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijímána regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(27) Jelikož cílů tohoto nařízení, zejména realizace vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se emisí motorových vozidel a zajištění přístupu samostatných provozovatelů k informacím o opravách a údržbě vozidla za stejných podmínek, jaké mají autorizovaní obchodní zástupci a opravny, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel (dále jen „vozidel“) a náhradních dílů, jako jsou náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, z hlediska emisí.

([1]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

▼B

2. Toto nařízení navíc stanoví pravidla pro plnění podmínek shodnosti v provozu a životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD), měření spotřeby paliva a dostupnost informací o opravách a údržbě vozidla.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M_1, M_2, N_1 a N_2 podle přílohy II směrnice 70/156/EHS s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg.

2. Na žádost výrobce lze schválení typu udělené podle tohoto nařízení pro vozidla, na která se vztahuje článek 1, rozšířit i na vozidla kategorií M_1, M_2, N_1 a N_2 podle přílohy II směrnice 70/156/EHS s referenční hmotností nepřesahující 2 840 kg, která splňují podmínky stanovené tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření se použijí tyto definice:

1) „hybridním vozidlem“ se rozumí vozidlo s nejméně dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy akumulace energie (na vozidle) pro účely pohonu vozidla;

2) „vozidly, která mají zvláštní sociální funkci,“ se rozumějí vozidla kategorie M_1 se vznětovým motorem, která jsou buď:

   a) vozidly zvláštního určení definovanými ve směrnici 70/156/EHS s referenční hmotností přesahující 2 000 kg

   nebo

   b) vozidly s referenční hmotností přesahující 2 000 kg a určenými pro 7 nebo více osob včetně řidiče, s výjimkou, od 1. září 2012, vozidel kategorie M_1G podle definice ve směrnici 70/156/EHS

   nebo

   c) vozidly s referenční hmotností přesahující 1 760 kg, která jsou konstruována pro komerční účely tak, aby bylo možné používat uvnitř vozidla invalidní vozík;

3) „referenční hmotností“ se rozumí hmotnost vozidla v pohotovostním stavu zmenšená o jednotnou hmotnost řidiče 75 kg a zvětšená o jednotnou hmotnost 100 kg;

4) „plynnými znečišťujícími látkami“ se rozumějí plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, oxidy dusíku vyjádřené jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO_2) a uhlovodíky;

▼B

5) „znečišťujícími částicemi“ se rozumějí složky výfukových plynů, které jsou zachyceny ze zředěného výfukového plynu při maximální teplotě 325 K (52 °C) pomocí filtrů popsaných ve zkušebním postupu pro ověřování průměrných emisí z výfuku;

6) „emisemi z výfuku“ se rozumějí emise plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic;

7) „emisemi způsobenými vypařováním“ se rozumějí páry uhlovodíků vycházející z palivového systému motorového vozidla, přičemž se nejedná o emise z výfuku;

8) „klikovou skříní“ se rozumějí prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, z kterých mohou vycházet plyny a páry;

9) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ se rozumí takový systém pro kontrolu emisí, který je schopný rozeznat pravděpodobnou oblast nesprávné činnosti pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače;

10) „odpojovacím zařízením“ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla;

11) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumějí ty konstrukční části vozidla, které regulují nebo omezují emise z výfuku a emise způsobené vypařováním;

12) „původním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových zařízení, na které se vztahuje schválení typu vozidla;

13) „náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí zařízení k regulaci znečišťujících látek„nebo soubor takových zařízení, který je určen jako náhrada původního zařízení k regulaci znečišťujících látek“ a může být schválen jako samostatný technický celek podle směrnice 70/156/EHS;

14) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumějí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací. Tyto informace obsahují všechny informace požadované k montáži součástek nebo vybavení do vozidel;

▼B

15) „samostatným provozovatelem“ se rozumí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména opravny, výrobci nebo distributoři opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, poskytovatelé silničních asistenčních služeb, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel na alternativní paliva;

16) „biopalivy“ se rozumějí tekutá nebo plynná paliva určená pro dopravu a vyrobená z biomasy;

17) „vozidlem poháněným alternativním palivem“ se rozumí vozidlo navržené tak, aby mohlo používat nejméně jeden typ paliva, které je buď plynné za atmosférické teploty a tlaku, nebo je z podstatné části získáváno z neminerálních olejů.

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCŮ PŘI SCHVALOVÁNÍ TYPU

Článek 4

Povinnosti výrobců

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

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5.

2. Výrobci zajistí, že budou splněny postupy schvalování typu pro ověření shodnosti výroby, životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek a shodnosti v provozu.

Technická opatření, která výrobci přijmou, musejí kromě toho zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. Proto se opatření pro shodnost v provozu kontrolují po uplynutí 5 let nebo po 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Zkoušky životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek prováděné v rámci schvalování typu musí platit pro dobu najetí 160 000 km. Pro účely splnění požadavků zkoušky životnosti by měli mít výrobci možnost provádět zkoušku stárnutí na zkušebním stavu, podle prováděcích opatření uvedených v odstavci 4.

Shodnost v provozu se ověřuje zejména u emisí z výfuku zkoušených podle emisních limitů uvedených v příloze I. Aby se zlepšila kontrola emisí způsobených vypařováním a emisí při nízké teplotě okolí, musí zkušební postupy přezkoumat Komise.

▼B

3. Výrobci uvedou hodnoty emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva v dokumentu předaném kupujícímu vozidla při koupi vozidla.

4. Zvláštní postupy a požadavky pro provedení odstavců 2 a 3 se stanoví postupem podle čl. 15 odst. 2.

Článek 5

Požadavky a zkoušky

1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navržené, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.

2. Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:

a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla

nebo

b) zařízení je funkční pouze při startování motoru

nebo

c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.

3. Zvláštní postupy, zkoušky a požadavky pro schválení typu vozidla stanovené v tomto odstavci, stejně jako požadavky pro provádění odstavce 2, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jejich doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou uvedeným v čl. 15 odst. 3. Zahrnují stanovení požadavků, které se týkají:

a) emisí z výfuku, včetně zkušebních cyklů, emisí při nízkých teplotách okolí, emisí při volnoběhu, opacity kouře a správné činnosti a regenerace systémů následného zpracování;

b) emisí způsobených vypařováním a emisí z klikové skříně;

c) palubních diagnostických systémů a vlastnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek v provozu;

d) životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek, náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek, splnění podmínek shodnosti provozu, shodnosti výroby a způsobilosti k provozu na silnici;

▼B

e) měření emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva;

f) hybridních vozidel a vozidel poháněných alternativním palivem;

g) rozšíření schválení typu a požadavků pro výrobce malých sérií;

h) zkušebních zařízení

a

i) referenčních paliv, jako jsou benzín, motorová nafta, plynná paliva a biopaliva, např. bioethanol, bionafta a bioplyn.

Výše uvedené požadavky se případně vztahují na vozidla nezávisle na druhu paliva, kterým jsou poháněna.

KAPITOLA III

PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDEL

Článek 6

Povinnosti výrobce

1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách ve standardizovaném formátu, a to rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s daným ustanovením nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám. V zájmu snadnějšího dosažení tohoto cíle budou informace předkládány jednotně nejprve v souladu s technickými požadavky ve formátu OASIS ([1]). Výrobci také poskytnou nezávislým provozovatelům, autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám školicí materiály.

▼M2

2. Informace uvedené v odstavci 1 zahrnují:

a) jednoznačnou identifikaci vozidla;

b) příručky k obsluze včetně záznamů o službách a údržbě;

c) technické manuály;

d) informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);

([1]) „Formát OASIS“ vychází z technických specifikací dokumentu SC2-D5 organizace OASIS, Formát informací o opravách vozidla, verze 1.0, ze dne 28. května 2003 (k dispozici na: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) a z bodů 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 a 3.8 dokumentu SC1-D2 organizace OASIS, Specifikace požadavků na opravy vozidla, verze 6.1, ze dne 10. ledna 2003 (k dispozici na: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), použitím jen otevřených formátů pro text a grafiku.

▼M2

e) schémata zapojení;

f) diagnostické chybové kódy (včetně specifických kódů výrobce);

g) softwarové kalibrační identifikační číslo vztahující se na typ vozidla;

h) informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a poskytované a dodávané jejich prostřednictvím;

i) informace o zaznamenávání údajů a údaje o obousměrném monitorování a zkouškách a

j) standardizované pracovní jednotky nebo doba na úkony oprav nebo údržby, pokud jsou poskytovány autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám výrobce buď přímo, nebo prostřednictvím třetí strany.

▼B

3. Autorizovaní obchodní zástupci nebo opravny v rámci distribučního systému určitého výrobce vozidel se pro účely tohoto nařízení považují za samostatné provozovatele, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel.

4. Informace o opravách a údržbě vozidel musí být vždy dostupné, s výjimkou případů údržby informačního systému.

5. Pro účely výroby a údržby náhradních dílů a dílů pro údržbu a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení kompatibilních se systémem OBD poskytnou výrobci informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému výrobci nebo opravně konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení.

6. Pro účely projektování a výroby vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem poskytnou výrobci informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému zúčastněnému výrobci nebo servisnímu technikovi, který provádí instalaci nebo opravu vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem.

7. Při podávání žádosti o ES schválení typu nebo o vnitrostátní schválení typu výrobce předloží schvalovacímu orgánu důkaz o dodržení podmínek tohoto nařízení, pokud jde o přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím uvedeným v odstavci 5. V případě, že takové informace nejsou v dané době dostupné nebo ještě nejsou v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními, výrobce je dodá do šesti měsíců od data schválení. Pokud tento důkaz o dodržení podmínek není během této lhůty dodán, schvalovací orgán přijme potřebná opatření k zajištění jejich dodržování.

▼B

Výrobce zpřístupní na svých internetových stránkách následné změny a doplnění informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní autorizovaným opravnám.

▼M2

8. Pokud jsou záznamy o opravách a údržbě vozidla vedeny v centrální databázi výrobce vozidla nebo jeho jménem, musí mít samostatné opravny schválené a autorizované, jak je požadováno v bodě 2.2 přílohy XIV nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ([1]), k těmto záznamům bezplatný přístup a za stejných podmínek jako autorizovaní prodejci nebo opravny a musí mít možnost zadávat informace o provedených opravách a údržbě.

▼B

Článek 7

Poplatky za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Výrobci mohou účtovat přiměřený poplatek za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, na které se vztahuje toto nařízení; poplatek není přiměřený, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, ve kterém je samostatný subjekt využívá.

▼M2

2. Výrobci zpřístupní informace o opravách vozidla a údržbě včetně transakčních služeb, jako je přeprogramování nebo technická pomoc, na dobu jedné hodiny, dne, měsíce nebo roku, přičemž poplatky se musí lišit v závislosti na trvání období, na které se tento přístup poskytuje. Kromě časově omezeného přístupu mohou výrobci nabídnout přístup založený na operacích, za který jsou vybírány poplatky za jednotlivé operace a nikoli za dobu, po kterou je přístup umožněn. Tam, kde výrobci nabízejí oba systémy přístupu, samostatné opravny vyberou systém přístupu, který upřednostňují – buď přístup založený na době, nebo přístup založený na operacích.

▼B

Článek 8

Prováděcí opatření

Opatření nezbytná pro provedení článků 6 a 7, jež mají za účel změnit jiné než podstatné části tohoto nařízení jejich doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 15 odst. 3. Tato opatření zahrnují definici a aktualizaci technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o systému OBD a o opravách a údržbě vozidel poskytovány, přičemž bude věnována zvláštní pozornost zvláštním potřebám malých a středních podniků.

([1]) Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.

▼B

Článek 9

Zpráva

Nejpozději do 2. července 2011 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, přičemž se zhodnotí zejména vliv na hospodářskou soutěž, fungování vnitřního trhu a pozitivní dopad na životní prostředí. V této zprávě se posoudí, jestli je vhodné sloučit všechny předpisy pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel do revidované rámcové směrnice o schvalování typu.

KAPITOLA IV

POVINNOSTI ČLENSKÝCH STÁTŮ

Článek 10

Schválení typu

1. S účinkem ode dne 2. července 2007 vnitrostátní orgány nesmí odmítnout udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu, pokud o to výrobce požádá, z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva motorového vozidla, nebo zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, pokud toto vozidlo splňuje podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, zejména mezní hodnoty Euro 5 uvedené příloze I tabulce 1 nebo mezní hodnoty Euro 6 uvedené v příloze I tabulce 2.

2. S účinkem od 1. září 2009 a od 1. září 2010 v případě kategorie vozidel N_1 třídy II a III a kategorie vozidel N_2 vnitrostátní orgány odmítnou 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 jeho prováděcích opatření a zejména jeho příloh, s výjimkou mezních hodnot Euro 6 stanovených v příloze I tabulce 2. Pro zkoušku emisí z výfuků budou v případě vozidel, která mají zvláštní sociální funkci, použity stejné mezní hodnoty jako v případě vozidel kategorie N_1 třídy III.

3. S účinkem od 1. ledna 2011 a od 1. ledna 2012 v případě kategorie vozidel N_1 třídy II a III a kategorie vozidel N_2 a vozidel, která mají zvláštní sociální funkci, nebudou vnitrostátní orgány považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, zejména příloh, s výjimkou mezních hodnot Euro 6 stanovených v příloze I tabulce 2, za platné pro účely čl. 7 odst. 1 směrnice 70/156/EHS a zakážou registraci takových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva. Pro zkoušku emisí z výfuků budou v případě vozidel, která mají zvláštní sociální funkci, použity stejné mezní hodnoty jako v případě vozidel kategorie N_1 třídy III.

▼B

4. S účinkem od 1. září 2014 a od 1. září 2015 v případě kategorie vozidel N_1 třídy II a III a kategorie vozidel N_2 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 jeho prováděcích opatření a zejména mezní hodnoty Euro 6 stanovené v příloze I tabulce 2.

5. S účinkem od 1. září 2015 a od 1. září 2016 v případě kategorie vozidel N_1 třídy II a III a kategorie vozidel N_2 nebudou vnitrostátní orgány považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, zejména mezní hodnoty Euro 6 stanovené v příloze I tabulce 2, za platné pro účely čl. 7 odst. 1 směrnice 70/156/EHS a zakážou registraci takových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

▼M1

6. Mezní hodnota emisí pro hmotnost částic 5,0 mg/km uvedená v tabulkách 1 a 2 přílohy I vstupuje v platnost od dat stanovených v odstavcích 1, 2 a 3.

Mezní hodnota emisí pro hmotnost částic 4,5 mg/km a mezní hodnota pro počet částic uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy I vstupují v platnost v případě schvalování nových typů vozidel dne 1. září 2011 a v případě všech nových vozidel prodávaných, registrovaných nebo uváděných do provozu v rámci Společenství dne 1. ledna 2013.

▼B

Článek 11

Schválení typu náhradních dílů

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

2. Vnitrostátní orgány mohou nadále udělovat rozšíření ES schválení typu pro náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek splňující mezní hodnoty předcházející toto nařízení, a to za podmínek, které platily původně. Vnitrostátní orgány zakážou prodej těchto náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo jejich instalaci do vozidla, pokud pro typ těchto zařízení nebylo vydáno příslušné schválení typu.

3. Náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek určená pro vozidla, jejichž schválení typu pochází z doby před přijetím požadavků na schvalování typu náhradního dílu, jsou vyňata z působnosti odstavců 1 a 2.

▼B

Článek 12

Finanční pobídky

1. Členské státy mohou stanovit finanční pobídky vztahující se na vozidla v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení a jejich prováděcích opatření.

Tyto pobídky platí pro všechna nová vozidla nabízená k prodeji na trhu členského státu, která splňují přinejmenším mezní hodnoty emisí uvedené v příloze I tabulce 1 před daty uvedenými v čl. 10 odst. 3; přestanou platit k těmto datům.

Finanční pobídky vztahující se výhradně na vozidla, která splňují mezní hodnoty emisí uvedené v příloze I tabulce 2, mohou být poskytnuty pro taková nová vozidla nabízená k prodeji na trhu některého z členských států od dat uvedených v čl. 10 odst. 3 před daty uvedenými v čl. 10 odst. 5; přestanou platit k datům uvedeným v čl. 10 odst. 5.

2. Členské státy mohou poskytnout finanční pobídky pro dodatečné vybavování již užívaných vozidel a pro sešrotování vozidel, která tyto podmínky nesplňují.

3. Finanční pobídky uvedené v odstavcích 1 a 2 pro každý typ vozidla nesmějí převyšovat dodatečné náklady na technická zařízení potřebná ke splnění mezních hodnot emisí uvedených v příloze I, včetně nákladů na jejich instalaci do vozidla.

4. Komisi je nutno včas informovat o plánech na zavedení nebo změnu finančních pobídek uvedených v odstavcích 1 a 2.

Článek 13

Sankce

1. Členské státy přijmou předpisy, které stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení ze strany výrobců, a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatnění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy informují o těchto předpisech Komisi nejpozději do 2. ledna 2009 a neprodleně jí oznamují všechny následné změny těchto ustanovení.

2. K typům porušení podmínek, které podléhají sankci, patří:

a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;

b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti v provozu;

c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo k odejmutí schválení typu;

d) používání odpojovacích zařízení;

e) odmítnutí zpřístupnit informace.

▼B

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 14

Nové definování specifikací

1. Komise zváží zahrnutí emisí methanu do výpočtu emisí oxidu uhličitého. V případě nutnosti Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě opatření na řešení nebo snižování emisí methanu.

2. Po skončení programu EHK OSN pro měření částic, který se uskutečňuje pod záštitou Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla, a nejpozději současně se vstupem Euro 6 v platnost Komise přijme následující opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení mimo jiné jejich doplněním, aniž by byly sníženy současné náročné cíle, pokud jde o životní prostředí:

a) změny tohoto nařízení regulativním postupem s kontrolou uvedeným v čl. 15 odst. 3 za účelem přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic uvedených v příloze I tohoto nařízení a zavedení mezních hodnot založených na počtu částic uvedených v této příloze tak, aby byly ve značné míře v souladu s mezními hodnotami pro hmotnost benzínu a nafty;

b) přijetí revidovaného postupu pro měření částic a mezních hodnot pro počet částic regulativním postupem s kontrolou uvedeným v čl. 15 odst. 3.

3. Komise bude přezkoumávat postupy, zkoušky a požadavky uvedené v čl. 5 odst. 3 jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí. Pokud se v rámci přezkumu zjistí, že již nejsou přiměřené nebo neodrážejí skutečné emise, budou upraveny tak, aby přiměřeně odrážely emise vznikající při skutečném provozu na silnici. Nezbytná opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení mimo jiné jejich doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou uvedeným v čl. 15 odst. 3.

4. Komise bude přezkoumávat znečišťující látky, na které se vztahují požadavky a zkoušky uvedené v čl. 5 odst. 3. Pokud Komise dospěje k závěru, že je vhodné upravit emise dalších znečišťujících látek, předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na odpovídající změnu tohoto nařízení.

5. Komise provede přezkum mezních hodnot emisí stanovených v příloze I tabulce 4 pro emise oxidu uhelnatého a uhlovodíků z výfuku po zkoušce se startem za studena a případně předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na zpřísnění mezních hodnot.

6. Změny příslušných příloh směrnice 2005/55/ES se přijímají regulativním postupem s kontrolou uvedeným v čl. 15 odst. 3, aby obsahovaly požadavky na schválení typu pro všechna vozidla, na která se vztahuje tato směrnice.

▼B

Článek 15

Postup ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 16

Změny směrnic 70/156/EHS a 2005/55/ES

1. Směrnice 70/156/EHS se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

2. Směrnice 2005/55/ES se mění takto:

a) Název směrnice se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o schvalování typu těžkých vozidel a motorů z hlediska jejich emisí (Euro IV a V)“.

b) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Pro účely této směrnice se rozumí:

a) ‚vozidlem‘ každé motorové vozidlo definované v článku 2 směrnice 70/156/EHS s referenční hmotností přesahující 2 610 kg;

b) ‚motorem‘ zdroj pohonu vozidla, pro který může být uděleno schválení typu pro samostatný technický celek podle definice v článku 2 směrnice 70/156/EHS;

c) ‚vozidlem zvláště šetřícím životní prostředí‘ vozidlo poháněné motorem, které splňuje přípustné mezní hodnoty emisí stanovené v řádku C tabulky v oddíle 6.2.1 přílohy I.“

c) Oddíl 1 přílohy I se nahrazuje tímto:

„1. Tato směrnice se vztahuje na regulaci plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, shodnost vozidel/motorů v provozu a palubních diagnostických systémů pro všechna motorová vozidla a na motory, jak je uvedeno v článku 1, s výjimkou vozidel kategorií M_1, N_1, N_2 a M_2, pro která bylo uděleno schválení typu podle nařízení (ES) č. 715/2007 (*)

(*) Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1“

▼B

Článek 17

Zrušení

1. Tyto směrnice se zrušují s účinností od 2. ledna 2013.

— směrnice 70/220/EHS,

— směrnice 72/306/EHS,

— směrnice 74/290/EHS,

— směrnice 77/102/EHS,

— směrnice 78/665/EHS,

— směrnice 80/1268/EHS

— směrnice 83/351/EHS,

— směrnice 88/76/EHS,

— směrnice 88/436/EHS,

— směrnice 89/458/EHS,

— směrnice 91/441/EHS,

— směrnice 93/59/EHS,

— směrnice 93/116/ES,

— směrnice 94/12/ES,

— směrnice 96/44/ES,

— směrnice 96/69/ES,

— směrnice 98/69/ES,

— směrnice 98/77/ES,

— směrnice 1999/100/ES,

— směrnice 1999/102/ES,

— směrnice 2001/1/ES,

— směrnice 2001/100/ES,

— směrnice 2002/80/ES,

— směrnice 2003/76/ES,

— směrnice 2004/3/ES.

2. Přílohy II a V směrnice Komise 89/491/EHS ze dne 17. července 1989, kterou se přizpůsobují technickému pokroku směrnice Rady 70/157/EHS, 70/220/EHS, 72/245/EHS, 72/306/EHS, 80/1268/EHS a 80/1269/EHS týkající se motorových vozidel ([1]), se zrušují s účinkem od 2. ledna 2013.

3. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

([1]) Úř. věst. L 238, 15.8.1989, s. 43.

▼B

4. Členské státy zruší své prováděcí právní předpisy přijaté v souladu se směrnicemi uvedenými v odstavci 1 s účinkem od 2. ledna 2013.

Článek 18

Vstup v platnost

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

2. Toto nařízení se použije ode dne 3. ledna 2009, s výjimkou čl. 10 odst. 1 a čl. 12, které se použijí ode dne 2. července 2007.

3. Změny nebo prováděcí opatření uvedená v čl. 5 odst. 3 a čl. 14 odst. 6 se přijmou do 2. července 2008.

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

▼B

PŘÍLOHA I

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ

▼M1

Tabulka 1

Mezní hodnoty emisí Euro 5

		Referenční hmotnost (RM) (Kg)	Mezní hodnoty													
			Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)		Hmotnost všech uhlovodíků: THC		Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC)		Hmotnost oxidů dusíku (NO_x)		Součet hmotností uhlovodíků a oxidů dusíku (THC + NO_x)		Hmotnost částic (PM)		Počet částic (P)	
			L_1 (Mg/km)		L_2 (Mg/km)		L_3 (Mg/km)		L_4 (Mg/km)		L_{2+4} (Mg/km)		L_5 (Mg/km)		L_6 (#/Km)	
Kategorie	Třída		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Všechny	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5.0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5.0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5.0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Všechny	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5.0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Legenda: PI = zážehový motor, CI = vznětový motor

►M2 ——————— ◄

([3]) Před použitím mezní hodnoty se zavede nový postup měření.

▼M1

Tabulka 2

Mezní hodnoty emisí Euro 6

		Referenční hmotnost (RM) (Kg)	Mezní hodnoty													
			Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)		Hmotnost všech uhlovodíků: THC		Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC)		Hmotnost oxidů dusíku (NO_x)		Součet hmotností uhlovodíků a oxidů dusíku (THC + NO_x)		Hmotnost částic: (PM)		Počet částic (P)	
			L_1 (Mg/km)		L_2 (Mg/km)		L_3 (Mg/km)		L_4 (Mg/km)		L_{2+4} (Mg/km)		L_5 (Mg/km)		L_6 (#/Km)	
Kategorie	Třída		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI [4]	CI
M	—	Všechny	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	VŠECHNY	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$

Legenda: PI = zážehový motor, CI = vznětový motor

►M2 ——————— ◄

([3]) Před použitím mezní hodnoty 4,5 mg/km se zavede revidovaný postup měření.

([4]) Před použitím mezní hodnoty se zavede nový postup měření.

►M2 ——————— ◄

▼B

Tabulka 3

Mezní hodnota emisí pro zkoušky emisí způsobených vypařováním

Hmotnost emisí způsobených vypařováním (g/zkouška)
2,0

Tabulka 4

Mezní hodnoty emisí oxidu uhelnatého a uhlovodíků v emisích z výfuku po zkoušce se startem za studena

Zkušební teplota 266 K (–7 °C)			
Kategorie vozidla	Třída	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) L_1 (g/km)	Hmotnost uhlovodíků (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

▼B

PŘÍLOHA II

Změny směrnice 70/156/EHS

Směrnice 70/156/EHS se mění takto:

1) V článku 2 se za poslední odrážku vkládá tato věta:

„Odkazuje-li se v této směrnici na zvláštní směrnici nebo nařízení, odkazuje se současně i na jejich prováděcí předpisy.“

2) Za slovo „zvláštní směrnice“ v jednotném čísle v odpovídajícím pádu se doplňují slova „nebo nařízení“ v jednotném čísle v odpovídajícím pádu v těchto ustanoveních:

článek 2 první odrážka; článek 2 devátá odrážka; článek 2 desátá odrážka; článek 2 čtrnáctá odrážka; čl. 3 odst. 1; čl. 3 odst. 4; čl. 4 odst. 1 písm. c); čl. 4 odst. 1 písm. d); čl. 5 odst. 5; čl. 6 odst. 3; čl. 7 odst. 2; čl. 13 odst. 4; čl. 13 odst. 5; příloha I první pododstavec; příloha III část III; příloha IV část II první odstavec; příloha V oddíl 1 písm. a); příloha V oddíl 1 písm. b); příloha V oddíl 1 písm. c); příloha VI strana 2 certifikátu ES schválení typu; příloha VII bod 1 část 4; příloha VII pozn. pod čarou 1; příloha X oddíl 2.1.; příloha X oddíl 3.3.; příloha XI dodatek 4 význam písmen: X; příloha XII oddíl B odst. 2; příloha XIV oddíl 2 písm. a); příloha XIV oddíl 2 písm. c); příloha XIV oddíl 2 písm. d).

3) Za slova „zvláštní směrnice“ v množném čísle v odpovídajícím pádu se doplňují slova „nebo nařízení“ v množném čísle v odpovídajícím pádu v těchto ustanoveních:

článek 2 osmá odrážka; čl. 3 odst. 1; čl. 3 odst. 2; čl. 4 odst. 1 písm. a) první a druhá odrážka; čl. 4 odst. 1 písm. b); čl. 4 odst. 3; čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec; čl. 5 odst. 6; čl. 8 odst. 2; čl. 8 odst. 2 písm. c); čl. 9 odst. 2; čl. 10 odst. 2; čl. 11 odst. 1; čl. 13 odst. 2; čl. 14 odst. 1 bod i); seznam příloh: název přílohy XIII; příloha I první pododstavec; příloha IV část I první a druhý řádek; příloha IV část II pozn. pod čarou 1 k tabulce; příloha V oddíl 1 písm. b); příloha V oddíl 3; příloha V oddíl 3 písm. a); příloha V oddíl 3 písm. b); příloha VI body 1 a 2; příloha VI strana 2 certifikátu ES schválení typu; příloha X oddíl 2.2; příloha X oddíl 2.3.5; příloha X oddíl 3.5; příloha XII nadpis; příloha XIV oddíl 1.1; příloha XIV oddíl 2 písm. c).

4) Za slovo „směrnice“v jednotném čísle v odpovídajícím pádu se doplňují slova „nebo nařízení“ v jednotném čísle v odpovídajícím pádu v těchto ustanoveních:

čl. 5 odst. 3 třetí pododstavec; příloha IV část I poznámka pod čarou X k tabulce; příloha VI strana 2 certifikátu ES schválení typu nadpisy tabulek; příloha VII odst. 1 oddíl 2; příloha VII odst. 1 oddíl 3; příloha VII odst. 1 oddíl 4; příloha VIII části 1, 2, 2.1, 2.2 a 3; příloha IX strana 2 pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie M_1 body 45, 46.1, 46.2; příloha IX strana 2 pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie M_2 a M_3 body 45, 46.1; příloha IX strana 2 pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie N_1, N_2 a N_3 body 45, 46.1; příloha IX strana 2 pro nedokončená vozidla kategorie M_1 body 45, 46.1; příloha IX strana 2 pro nedokončená vozidla kategorie M_2 a M_3 body 45, 46.1; příloha IX strana 2 pro nedokončená vozidla kategorie N_1, N_2 a N_3 body 45, 46.1; příloha X poznámka pod čarou 2; příloha X oddíl 1.2.2; příloha XI dodatek 4 význam písmen: N/A; příloha XV nadpis tabulky.

▼B

Za slova „směrnice“ v množném čísle v odpovídajícím pádu se doplňují slova „nebo nařízení“ v množném čísle v odpovídajícím pádu v těchto ustanoveních:

příloha IX strana 2 pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie M_1; příloha IX strana 2 pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie M_2 a M_3; příloha IX strana 2 pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie N_1, N_2 a N_3; příloha IX strana 2 pro nedokončená vozidla kategorie M_1; příloha IX strana 2 pro nedokončená vozidla kategorie M_2 a M_3; příloha IX strana 2 pro nedokončená vozidla kategorie N_1, N_2 a N_3; příloha XV nadpis tabulky; příloha XV.

5) V čl. 8 odst. 2 písm. c) se za slovo „směrnice“ doplňují slova „nebo nařízení“.

6) V příloze IV části I se záhlaví tabulky a bod 2 tabulky nahrazují tímto:

„Předmět	Číslo směrnice/ nařízení	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emise/přístup k informacím	…/…/ES (ES) č. …/…	L …, …, s. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Pro vozidla, jejichž referenční hmotnost nepřesahuje 2 610 kg. Na žádost výrobce se může vztahovat na vozidla, jejichž referenční hmotnost nepřesahuje 2 840 kg.“

7) V příloze IV části I se zrušují body 11 a 39.

8) V příloze VII bodu 4 se za slova „příklad pro směrnici“ vkládají slova „nebo nařízení“.

9) V příloze VII 5 bodu 5 se za slova „poslední směrnice“ vkládají slova „nebo nařízení“.

10) V příloze XI dodatku 1 se záhlaví tabulky a bod 2 tabulky nahrazujeí tímto:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice/ nařízení	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emise/přístup k informacím	…/…/ES (ES) č. …/…	Q	G + Q	G + Q“	

11) V příloze XI dodatku 1 se zrušují body 11 a 39.

12) V příloze XI dodatku 2 se záhlaví tabulky a bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice/ nařízení	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emise/Přístup k informacím	…/…/ES (ES) č. …/…	A	A		A	A“					

13) V příloze XI dodatku 2 se zrušují body 11 a 39.

▼B

14) V příloze XI dodatku 3 se záhlaví tabulky a bod 2 tabulky nahrazují tímto:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice/ nařízení	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emise/Přístup k informacím	…/…/ES (ES) č. …/…	Q		Q	Q“					

15) V příloze XI dodatku 3 se vypouští bod 11.

16) V příloze XI dodatku 4 se záhlaví tabulky a bod 2 tabulky nahrazují tímto:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice/ nařízení	Automobilový jeřáb kategorie N
2	Emise/Přístup k informacím	…/…/ES (ES) č. …/…	N/A“

17) V příloze XI dodatku 4 se zrušuje bod 11.