

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 595/2009

z 18. júna 2009

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES

(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 výboru ⁽¹⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Vnútrotný trh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, kde je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Preto existuje komplexný systém Spoločenstva na typové schvaľovanie motorových vozidiel. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o 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 novým samostatným regulačným predpisom súvisiacim s postupom typového schvaľovania v Spoločenstve podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) ⁽³⁾. Prílohy IV, VI a XI k uvedenej smernici by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

- (3) Na základe žiadosti Európskeho parlamentu sa do právnych predpisov Spoločenstva o motorových vozidlách zaviedol nový regulačný prístup. Toto nariadenie by preto malo ustanoviť iba základné ustanovenia o emisiách z motorových vozidiel, zatiaľ čo technické špecifikácie by mali byť ustanovené vo vykonávacích opatreniach prijatých na základe komitologických postupov.

- (4) Šiesty environmentálny akčný program Spoločenstva, prijatý rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES z 22. júla 2002 ⁽⁴⁾, stanovuje potrebu znížiť znečistenie na takú úroveň, aby bol škodlivý dopad na ľudské zdravie čo najmenší, pričom osobitnú pozornosť venuje citlivým častiam populácie a životnému prostrediu ako takému. Právne predpisy Spoločenstva stanovili vnútroštátne emisné stropy, ako aj príslušné normy pre kvalitu okolitého ovzdušia s cieľom chrániť zdravie ľudí a citlivých jedincov zvlášť. Po svojom oznámení zo 4. mája 2001, ktorým sa ustanovil Program Čistý vzduch pre Európu (CAFE), Komisia prijala 21. septembra 2005 ďalšie oznámenie s názvom Tematická stratégia pre znečisťovanie ovzdušia. Jedným zo záverov uvedenej tematickej stratégie je, že na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 211, 19.8.2008, s. 12.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 16. decembra 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 8. júna 2009.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

- ďalšie zníženie emisií z odvetvia dopravy (leteckej, námornej a pozemnej dopravy), domácností a z odvetví energetiky, poľnohospodárstva a priemyslu. V tejto súvislosti by sa k úlohe znižovania emisií motorových vozidiel malo pristupovať ako k súčasť celkovej stratégie. Normy Euro VI sú jedným z opatrení navrhnutých na zníženie skutočných emisií znečisťujúcich látok z vozidiel v prevádzke, medzi ktoré patria tuhé znečisťujúce látky (PM), ako aj ozónové prekurzory ako napr. oxidy dusíka (NO_x) a uhlíkovodíky.
- (5) Dosahovanie cieľov Európskej únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií z motorových vozidiel. Z toho dôvodu by priemysel mal mať k dispozícii jasné informácie o budúcich limitných hodnotách emisií a primeranú lehotu na ich dosiahnutie a na vývoj potrebných technických zlepšení.
- (6) Je potrebné najmä znížiť emisie NO_x z ťažkých úžitkových vozidiel s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia a splniť limitné hodnoty znečistenia a vnútroštátne emisné stropy. Včasné stanovenie limitných hodnôt emisií NO_x umožní výrobcovi motorových vozidiel dlhodobé plánovanie výroby v meradle celej Európskej únie.
- (7) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich vplyv na konkurencieschopnosť trhov a výrobcov, na priame a nepriame náklady, ktoré vznikajú pri podnikateľskej činnosti, a ich prínosy, ktoré vznikajú v rámci stimulácie inovácií, zlepšovania kvality ovzdušia, znižovania zdravotných nákladov a narastajúcej dĺžky života.
- (8) Na zlepšenie fungovania vnútorného trhu, najmä pokiaľ ide o voľný pohyb tovaru, slobodu usadiť sa a slobodu poskytovania služieb, je potrebný neobmedzený prístup k informáciám o opravách vozidiel, a to prostredníctvom štandardizovaného formátu, ktorý sa dá použiť na vyhľadávanie technických informácií, ako aj účinná hospodárska súťaž na trhu informačných služieb týkajúcich sa opráv a údržby vozidiel. Veľká časť takýchto informácií sa týka palubných diagnostických systémov (ďalej len „OBD“) a ich vzájomného pôsobenia s ostatnými systémami vozidla. Je nevyhnutné stanoviť technické špecifikácie, ktorými sa majú riadiť internetové stránky výrobcov pokiaľ ide o poskytovanie informácií, spolu s cieľovými opatreniami na zabezpečenie primeraného prístupu pre malé a stredné podniky (ďalej len „MSP“).
- (9) Komisia by mala najneskôr do 7. augusta 2013 prehodnotiť fungovanie systému neobmedzeného prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel s cieľom rozhodnúť, či by bolo vhodné zjednotiť všetky ustanovenia, ktoré upravujú prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel v rámci revidovaných rámcových právnych predpisov o typovom schvaľovaní. Ak sa ustanovenia upravujúce prístup k týmto informáciám zjednotia takýmto spôsobom, zodpovedajúce ustanovenia v tomto nariadení sa zrušia za predpokladu, že existujúce práva prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel ostávajú zachované.
- (10) Komisia by mala podporovať vytvorenie medzinárodného štandardného formátu pre neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, napríklad prostredníctvom činnosti Európskeho výboru pre normalizáciu (CEN).
- (11) Je nevyhnutné ustanoviť spoločnú európsku normu pre formát OBD vozidla a informácií o opravách a údržbe. Kým sa schváli takáto norma, mali by sa ľahko dostupným spôsobom a vo formáte, ktorý zaručí nediskriminačný prístup, poskytnúť informácie z OBD vozidla a informácie o opravách a údržbe ťažkých úžitkových vozidiel. Informácie by sa mali uverejniť na internetových stránkach výrobcov alebo, ak to z dôvodu charakteru informácií nie je možné, inou vhodnou formou.
- (12) Komisia by mala pravidelne preskúmať emisie, ktoré zatiaľ nie sú regulované a ktoré vznikajú v dôsledku rozsiahlejšieho používania nových palivových zmesí, technológií motorov a systémov regulácie emisií. Komisia by mala tiež podľa potreby predložiť návrh Európskemu parlamentu a Rade s cieľom regulovať tieto emisie.
- (13) Je potrebné podporovať zavedenie vozidiel na alternatívne palivá, ktoré môžu mať nízke hodnoty emisií, pokiaľ ide o tuhé častice a NO_x . Preto by sa mali zaviesť limitné hodnoty pre uhlíkovodíky, metán a uhlíkovodíky, ktoré neobsahujú metán.
- (14) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých znečisťujúcich látok (PM 0,1 μm a menej) by Komisia mala byť splnomocnená prijať okrem v súčasnosti používaného prístupu na základe hmotnosti aj prístup, ktorý sa zakladá na množstve. Prístup k emisiám založený na množstve by sa mal vypracovať na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc (Particulate Measurement Programme – PMP) Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) a mal by byť v súlade s existujúcimi ambicióznymi cieľmi pre životné prostredie.
- (15) Na dosiahnutie týchto environmentálnych cieľov treba poukázať na to, že limity hodnôt množstva tuhých častíc by sa mali určiť s prihliadnutím na najvyššie úrovne výkonu, ktoré možno v súčasnosti dosiahnuť s použitím filtrov tuhých častíc uplatnením najlepších dostupných technológií.

- (16) Komisia by mala v skúšobnom postupe, ktorý tvorí základ predpisov o typovom schvaľovaní ES vo vzťahu k emisiám, prijať celosvetové harmonizované jazdné cykly. Tiež by sa malo zväziť použitie prenosných systémov na meranie emisií, slúžiacich na overovanie skutočných hodnôt emisií z vozidiel v prevádzke a zavedenie postupu na regulovanie mimocyklových emisií.
- (17) Dodatočné vybavenie ťažkých úžitkových vozidiel filtermi tuhých častíc by mohlo spôsobiť vyššie emisie oxidu dusičitého (NO₂). Komisia by preto mala ako súčasť tematickej stratégie o znečistení ovzdušia predložiť legislatívny návrh na harmonizáciu vnútroštátnych právnych predpisov o dodatočnom vybavení a zabezpečiť, aby sa zahrnuli aj environmentálne podmienky.
- (18) OBD sú dôležité na regulovanie emisií počas prevádzky vozidla. Vzhľadom na zásadný význam regulácie skutočných emisií by Komisia mala pravidelne posudzovať požiadavky na takéto systémy a prahy tolerancie pre chyby pri monitorovaní.
- (19) S cieľom monitorovať v akej miere sa toto odvetvie ako celok podieľa na svetových emisiách skleníkových plynov by Komisia mala pre ťažké úžitkové vozidlá zaviesť meranie spotreby paliva a emisií oxidu uhličitého (CO₂).
- (20) V záujme podpory trhu čistých a energeticky účinných vozidiel by mala Komisia preskúmať uskutočniteľnosť a vypracovanie definície a metodiky energetickej spotreby a emisií CO₂ za celé vozidlá a nielen za motory bez toho, aby bolo narušené simulované a praktické skúšanie. Takáto definícia a metodika by sa mali vzťahovať aj na alternatívne koncepcie pohonu (napr. hybridné vozidlá) a účinky vylepšení vozidiel, napríklad čo sa týka aerodynamiky, hmotnosti, nosnosti a valivého odporu. Ak sa nájde vhodná metóda prezentácie a porovnaní, súvisiaca spotreba paliva a emisie CO₂ by sa mali zverejniť za jednotlivé typy vozidiel.
- (21) S cieľom lepšie regulovať skutočné emisie z vozidiel v prevádzke vrátane mimocyklových emisií a s cieľom uľahčiť proces zhody v prevádzke by sa mala v primeranom časovom horizonte prijať skúšobná metodika a výkonnostné požiadavky založené na použití prenosných systémov merania emisií.
- (22) Z hľadiska splnenia cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia, by Komisia mala zaviesť harmonizované ustanovenia, ktoré by zabezpečili, že mimocyklové emisie z ťažkých úžitkových vozidiel a motorov sú náležite regulované v rámci širokého spektra prevádzkových podmienok motora alebo podmienok okolia, v ktorých motor pracuje.
- (23) Správne fungovanie systému dodatočnej úpravy, konkrétnejšie v prípade NO_x, je základnou požiadavkou na splnenie stanovených noriem pre emisie znečisťujúcich látok. V tejto súvislosti by sa mali zaviesť opatrenia, ktoré by zaručili riadne fungovanie systémov spoliehajúcich sa na používanie činidla.
- (24) Členské štáty majú prostredníctvom finančných stimulov možnosť urýchliť uvádzanie takých vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva, na trh. Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na právo členských štátov zahrnúť emisie do metódy výpočtu dane z motorových vozidiel.
- (25) Členské štáty by sa pri navrhovaní opatrení na zaručenie dodatočného vybavenia ťažkých úžitkových vozidiel mali opierať o normy Euro VI.
- (26) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných v prípade porušenia ustanovení tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (27) Požiadavky na výkon motorov motorových vozidiel, ktoré sú uvedené v smernici Rady 80/1269/EHS zo 16. decembra 1980 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa výkonu motorov motorových vozidiel⁽¹⁾, by sa mali zahrnúť do tohto nariadenia a do nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel⁽²⁾. Preto by sa nariadenie (ES) č. 715/2007 malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť a smernica 80/1269/EHS by sa mala zrušiť.
- (28) S cieľom zjednodušiť právne predpisy Spoločenstva je vhodné nahradiť existujúce právne predpisy o emisiách z ťažkých úžitkových vozidiel, a to smernicu 2005/55/ES⁽³⁾ a smernicu Komisie 2005/78/ES⁽⁴⁾, nariadením. Uplatnenie nariadenia v praxi by malo zabezpečiť, aby boli podrobné technické ustanovenia priamo uplatniteľné na výrobcov, schvaľovacie orgány a technické služby a aby sa mohli aktualizovať omnoho rýchlejšie a efektívnejšie. Smernice 2005/55/ES a 2005/78/ES by sa preto mali zrušiť a nariadenie (ES) č. 715/2007 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 46.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽³⁾ Smernica 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 plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetrových motorov určených na používanie vo vozidlách a proti emisiám plynných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo skvapalneným ropným plynom, určených na používanie vo vozidlách (Ú. v. EÚ L 275, 20.10.2005, s. 1).

⁽⁴⁾ Smernica Komisie 2005/78/ES zo 14. novembra 2005, ktorou sa vykonáva smernica 2005/55/ES, a ktorou sa menia a dopĺňajú jej prílohy I, II, III, IV a VI (Ú. v. EÚ L 313, 29.11.2005, s. 1).

- (29) 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 Komisiu⁽¹⁾.
- (30) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená zaviesť limitné hodnoty pre množstvo tuhých častíc do prílohy I, špecifikovať, ak je to vhodné, hodnoty prípustnej úrovne zložky NO₂ v limitnej hodnote NO_x, stanoviť špecifické postupy, skúšky a požiadavky v súvislosti s typovým schvaľovaním, ako aj postup merania množstva tuhých častíc a prijať opatrenia týkajúce sa mimocyklových emisií, používania prenosných systémov merania emisií, prístupu k informáciám o oprave a údržbe vozidiel a skúšobných cyklov používaných na meranie emisií. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (31) Keďže cieľ tohto nariadenia, konkrétne realizáciu vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich sa emisií z motorových vozidiel a zaručeného prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel pre nezávislých prevádzkovateľov za rovnakých podmienok, aké majú autorizovaní predajcovia a opravovne, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku nepresahuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Toto nariadenie ustanovuje spoločné technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, motorov a náhradných dielov s ohľadom na ich emisie.

Toto nariadenie tiež stanovuje pravidlá, ktoré sa týkajú zhody prevádzkovaných vozidiel a motorov, životnosti zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok, systémov OBD, merania spotreby paliva a emisií CO₂ a dostupnosti informácií o OBD vozidiel a informácií o opravách a údržbe vozidiel.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórií M₁, M₂, N₁ a N₂, ako sú definované v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg, a na všetky motorové vozidlá kategórií M₃ a N₃, ako sú definované v uvedenej prílohe.

Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bol dotknutý článok 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007.

Na žiadosť výrobcu sa typové schválenie hotového vozidla udelené podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení rozšíri aj na jeho nedokončené vozidlo s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg. Typové schválenia sa rozšíria, ak môže výrobca preukázať, že všetky plánované verzie karosérie na nedokončenom vozidle zvýšia referenčnú hmotnosť na viac než 2 610 kg.

Na žiadosť výrobcu sa typové schválenie vozidla udelené podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení môže rozšíriť na jeho varianty a verzie s referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 380 kg pod podmienkou, že tiež spĺňajú požiadavky týkajúce sa merania emisií skleníkových plynov a spotreby paliva stanovené v nariadení (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacích opatreniach.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „motor“ je hybný pohonný zdroj vozidla, ktorému možno udeliť typové schválenie ako samostatnej technickej jednotke vymedzenej v článku 3 bode 25 smernice 2007/46/ES;
2. „plynné znečisťujúce látky“ sú emisie výfukových plynov oxidu uhoľnatého, NO_x, vyjadrených ako ekvivalent NO₂, a uhlíkovodíkov;
3. „tuhé znečisťujúce látky“ sú 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;
4. „výfukové emisie“ sú emisie plyných a tuhých znečisťujúcich látok;
5. „kľuková skriňa“ je vnútorný alebo vonkajší priestor motora, ktorý je spojený s olejovou vaňou vnútorným alebo vonkajším potrubím, cez ktoré môžu unikáť plyny a výpary;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

6. „zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú tie komponenty vozidla, ktoré regulujú a/alebo obmedzujú výfukové emisie;
7. „palubný diagnostický (OBD) systém“ je systém vo vozidle alebo spojený s motorom, ktorý je schopný zistiť poruchy a prípadne na ne upozorniť pomocou výstražného systému, identifikovať pravdepodobnú oblasť poruchy pomocou informácií uložených v pamäti počítača a oznámiť tieto údaje mimo vozidla;
8. „vypínacia (alebo rušiaci) stratégia“ je stratégia regulácie emisií, ktorá znižuje účinnosť regulovania emisií v rámci prevádzkových podmienok motora alebo podmienok okolia, v ktorých pracuje motor, ktoré sa vyskytujú buď počas normálnej prevádzky vozidla alebo mimo skúšobných postupov typového schvaľovania;
9. „pôvodné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“ je zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto zariadení, na ktoré sa vzťahuje udelené typové schválenie pre dané vozidlo;
10. „náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“ je zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto zariadení, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok a ktoré sa môžu schváliť ako samostatná technická jednotka v zmysle článku 3 bodu 25 smernice 2007/46/ES;
11. „informácie o opravách a údržbe vozidiel“ sú všetky informácie potrebné na diagnostikovanie, obsluhu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, preprogramovanie, preinštalovanie alebo diaľkovú diagnostickú podporu vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajcom a opravovním, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií. Tieto informácie obsahujú všetky požadované informácie o súčiastkach alebo vybavení vozidiel;
12. „výrobca“ je osoba alebo orgán, ktorý schvaľovaciemu orgánu zodpovedá za všetky aspekty postupu typového schválenia alebo povolenia a za zabezpečenie zhody výroby. Nie je dôležité, aby osoba alebo orgán boli priamo zapojené do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, na ktoré sa vzťahuje postup schválenia;
13. „nezávislý prevádzkovateľ“ je podnik iný ako autorizovaný predajca a opravovňa, ktorý je priamo alebo nepriamo zapojený do opravy a údržby motorových vozidiel, sú to najmä opravovne, výrobcovia alebo distributéri opravárenských zariadení, nástrojov alebo náhradných dielov, vydavateľa technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovatelia dopravných záchranných služieb, prevádzkovatelia ponúkajúci kontrolné a skúšobné služby, prevádzkovatelia ponúkajúci odborné vzdelávanie montážnym technikom, výrobcom a opravárom vybavenia pre vozidlá na alternatívne palivá;
14. „vozidlá na alternatívne palivá“ sú vozidlá konštruované tak, aby mohli používať aspoň jeden druh paliva, ktoré je pri atmosférickej teplote a tlaku buď plynného skupenstva alebo je z väčšej časti získané z iných ako minerálnych olejov;
15. „referenčná hmotnosť“ je hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave po odpočítaní jednotnej hmotnosti vodiča 75 kg a pripočítaní jednotnej hmotnosti 100 kg;
16. „neoprávnený zásah“ je znefunkčnenie, úprava alebo zmena systému regulácie emisií alebo pohonného systému vozidla vrátane akýchkoľvek softvérových alebo iných logických riadiacich prvkov týchto systémov, ktoré či už zámerne alebo nie, zhoršujú emisné charakteristiky vozidla.

Komisia môže upraviť definíciu v bode 7 prvého pododseku s cieľom zohľadniť technický pokrok v systémoch OBD. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

Článok 4

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, všetky nové motory, ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva a všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré si vyžadujú typové schválenie podľa článkov 8 a 9 a ktoré sa predávajú alebo uvádzajú na trh na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Výrobcovia zabezpečia dodržiavanie postupov typového schvaľovania na overenie zhody výroby, životnosti zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok a zhody v prevádzke.

Technické opatrenia prijaté výrobcom musia zabezpečiť efektívne obmedzenie výfukových emisií podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení počas celej bežnej životnosti motora a za normálnych podmienok použitia.

Na tento účel sa stanovuje počet najjazdených kilometrov a časové obdobie, vzhľadom na ktoré sa vyžaduje vykonanie skúšok životnosti zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok pre typové schvaľovanie a skúšanie zhody prevádzkovaných vozidiel alebo motorov:

- a) 160 000 km alebo päť rokov, podľa toho, čo nastane skôr, v prípade motorov montovaných do vozidiel kategórie M₁, N₁ a M₂;

b) 300 000 km alebo šesť rokov, podľa toho, čo nastane skôr, v prípade motorov montovaných do vozidiel kategórie N₂, N₃ s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 16 t a kategórie M₃ triedy I, triedy II a triedy A a triedy B s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 t;

c) 700 000 km alebo sedem rokov, podľa toho, čo nastane skôr, v prípade motorov montovaných do vozidiel kategórie N₃ s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou presahujúcou 16 t a kategórie M₃, triedy III a triedy B s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou presahujúcou 7,5 t.

3. Komisia stanoví osobitné postupy a požiadavky na splnenie požiadaviek odsekov 1 a 2 tohto článku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

Článok 5

Požiadavky a skúšky

1. Výrobcovia zabezpečia súlad s emisnými limitmi stanovenými v prílohe I.

2. Výrobcovia vybaví vozidlá a motory tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované takým spôsobom, aby vozidlo alebo motor bolo pri bežnom používaní v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

3. Používanie vypínacích (alebo rušiacich) stratégií, ktoré znižujú účinnosť zariadení na reguláciu emisií, sa zakazuje.

4. Komisia prijme opatrenia na vykonávanie tohto článku vrátane opatrení, ktoré sa týkajú aj:

a) výfukových emisií vrátane skúšobných cyklov, používania prenosných systémov merania emisií, slúžiacich na overenie skutočných hodnôt emisií z vozidiel v prevádzke, overenia a obmedzenia mimocyklových emisií, stanovenia limitných hodnôt pre množstvá tuhých častíc, pričom sa dodržia jestvujúce prísne environmentálne požiadavky, a emisií pri voľnobežných otáčkach;

b) emisií kľukovej skrine;

c) systémov OBD a prevádzkovej výkonnosti zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok;

d) životnosti zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok, náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok,

zhody motorov a vozidiel v prevádzke, zhody výroby a spôsobilosti na premávku na cestách;

e) emisií CO₂ a spotreby paliva;

f) udelenia rozšírenia typových schválení;

g) skúšobného zariadenia;

h) referenčných palív, ako je benzín, motorová nafta, plynne palivá a biopalivá, ako napríklad bioetanol, bionafta a bioplyn;

i) merania výkonu motora;

j) správneho fungovania a regenerácie zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok;

k) špecifických ustanovení na zabezpečenie správneho uplatňovania opatrení na regulovanie NO_x; takýmito ustanoveniami sa má zabezpečiť, aby vozidlá nemohli byť v prevádzke, ak sú opatrenia na regulovanie NO_x neúčinné napríklad z dôvodu neprítomnosti požadovaného čidla, nesprávneho toku recirkulácie výfukových plynov (EGR) alebo znefunkčenia EGR.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, okrem iného aj jeho doplnením, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

Článok 6

Prístup k informáciám

1. Výrobcovia poskytnú nezávislým prevádzkovateľom neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám z OBD vozidla, k diagnostickým a iným zariadeniam, nástrojom vrátane príslušného softvéru a informáciám o opravách a údržbe vozidiel.

Výrobcovia zabezpečia štandardizované, bezpečné a diaľkovo riadené zariadenie s cieľom umožniť nezávislým opravárom dokončiť činnosti, ktoré vyžadujú prístup k bezpečnostnému systému vozidiel.

Výrobca zodpovedný za príslušné typové schválenie v prípade viacstupňového typového schvaľovania je zodpovedný aj za poskytnutie informácií o opravách pre daný stupeň tak konečnému výrobcovi, ako aj nezávislým prevádzkovateľom. Konečný výrobca je zodpovedný za poskytovanie informácií o celom vozidle nezávislým prevádzkovateľom.

Články 6 a 7 nariadenia (ES) č. 715/2007 sa uplatňujú obdobne.

Kým sa neprijme príslušná norma, napríklad prostredníctvom CEN, musia byť informácie z OBD vozidla a informácie o opravách a údržbe vozidiel poskytované ľahko prístupným a nediskriminačným spôsobom.

Tieto informácie sa uverejnia na internetových stránkach výrobcov alebo, ak to z dôvodu charakteru informácií nie je možné, inou vhodnou formou.

2. Komisia na účely vykonávania odseku 1 stanoví a aktualizuje príslušné technické špecifikácie súvisiace so spôsobom poskytovania informácií z OBD vozidla a informácií o oprave a údržbe vozidla. Komisia zohľadní súčasné informačné technológie, budúci technologický rozvoj v oblasti vozidiel, platné normy ISO a možnosť celosvetovej normy ISO.

Komisia môže prijať iné opatrenia potrebné na vykonávanie odseku 1.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, okrem iného aj jeho doplnením, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

Článok 7

Povinnosti týkajúce sa systémov používajúcich spotrebiteľné činidlo

1. Výrobcovia, opravovne a prevádzkovatelia vozidiel nesmú neoprávnene zasahovať do systémov používajúcich spotrebiteľné činidlo.

2. Prevádzkovatelia vozidiel zabezpečia, že vozidlá sa nebudú používať bez spotrebiteľného činidla.

Článok 8

Harmonogram uplatňovania typového schvaľovania vozidiel a motorov

1. S účinnosťou od 31. decembra 2012 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s emisiami odmietnu udeliť typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia, pokiaľ ide o nové typy vozidiel alebo motorov, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Technické osvedčenia o typovom schválení, ktoré zodpovedajú úrovni emisií pred zavedením Euro VI, môžu byť udelené vozidlám a motorom určeným na vývoz do tretích krajín za predpokladu, že v takýchto osvedčeniach je jednoznačne uvedené, že dané vozidlá a motory nemôžu byť umiestnené na trh Spoločenstva.

2. S účinnosťou od 31. decembra 2013 vnútroštátne orgány už nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s požiadavkami uvedenými

v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach, za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a z dôvodov súvisiacich s emisiami zakázať registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.

S účinnosťou od toho istého dátumu, s výnimkou motorov určených na výmenu vo vozidlách v prevádzke, vnútroštátne orgány zakážu predaj alebo používanie nových motorov, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 2 tohto článku, a za predpokladu nadobudnutia účinnosti vykonávacích opatrení uvedených v článku 4 ods. 3, v článku 5 ods. 4 a v prvom pododseku článku 6 ods. 2 ak o to výrobca požiada, vnútroštátne orgány nesmú z dôvodov súvisiacich s emisiami z vozidiel odmietnuť udelenie typového schválenia ES alebo vnútroštátneho typového schválenia pre nový typ vozidla alebo motora alebo zakázať registráciu, predaj alebo uvedenie nového vozidla do prevádzky alebo zakázať predaj alebo použitie nových motorov, ak je príslušné vozidlo alebo motory v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Článok 9

Povinnosti členských štátov týkajúce sa typového schvaľovania náhradných dielov

Predaj alebo inštalácia nových náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré sa majú montovať do vozidiel schválených podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení, sa zakazuje, ak nie sú takého typu, ktorému bolo udelené typové schválenie podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení.

Článok 10

Finančné stimuly

1. Za predpokladu nadobudnutia účinnosti vykonávacích opatrení tohto nariadenia členské štáty môžu poskytnúť finančné stimuly, ktoré sa uplatňujú na motorové vozidlá v sériovej výrobe, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Stimuly sa uplatňujú na všetky nové vozidlá umiestnené na trh daného členského štátu, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Prestanú sa však uplatňovať najneskôr 31. decembra 2013.

2. S výhradou nadobudnutia účinnosti vykonávacích opatrení tohto nariadenia členské štáty môžu udeliť finančné stimuly na dodatočné vybavenie vozidiel v prevádzke, aby splňali limitné hodnoty emisií stanovené v prílohe I a na zošrotovanie vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

3. Finančné stimuly uvedené v odsekoch 1 a 2 nesmú pre žiadny typ motorového 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. Komisii sa oznámia plány na zavedenie alebo zmenu finančných stimulov uvedených v odsekoch 1 a 2.

Článok 11

Sankcie

1. Členské štáty stanovujú predpisy o sankciách uplatniteľných pri porušení ustanovení tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii do 7. februára 2011 a bezodkladne ju informujú o akejkoľvek následnej zmene, ktorá sa ich bude týkať.

2. Druhy porušení zo strany výrobcov, ktoré sú predmetom pokút, zahŕňajú:

- a) poskytovanie nepravdivých vyhlásení počas postupov typového schvaľovania alebo postupov vedúcich k zrušeniu;
- b) falšovanie výsledkov skúšok typového schvaľovania alebo zhody v prevádzke;
- c) neposkytnutie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by viedli k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia;
- d) používanie vypínacích (alebo rušiacich) stratégií;
- e) odmietnutie poskytnúť prístup k informáciám.

Druhy porušení zo strany výrobcov, opravovní a prevádzkovateľov vozidiel, ktoré sú predmetom pokút, zahŕňajú neoprávnené zásahy do systémov regulácie emisií NO_x. Zahŕňa to napríklad neoprávnené zásahy do systémov používajúcich spotrebiteľné činidlo.

Druhy porušení zo strany prevádzkovateľov vozidiel, ktoré sú predmetom pokút, zahŕňajú vedenie vozidla bez spotrebiteľného činidla.

Článok 12

Nové vymedzenie špecifikácií

1. Po skončení príslušných častí Programu merania tuhých častíc EHK OSN, ktorý sa uskutočňuje pod záštitou Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, Komisia bez toho,

aby znížila úroveň ochrany životného prostredia na území Spoločenstva:

- a) určí na dodatočnú reguláciu emisií tuhých častíc limitné hodnoty pre množstvo tuhých častíc stanovené na úrovni, ktorá zodpovedá technológiám, ktoré sa v danom čase používajú na splnenie limitu hmotnosti tuhých častíc;
- b) prijme postup na meranie množstva tuhých častíc.

Komisia tiež v prípade potreby a bez toho, aby znížila úroveň ochrany životného prostredia na území Spoločenstva, stanoví okrem limitnej hodnoty pre celkové emisie NO_x aj limitnú hodnotu pre NO₂. Limit pre emisie NO₂ sa stanoví na úrovni, ktorá bude odrážať možnosti technológií existujúcich v danom čase.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, okrem iného aj jeho doplnením, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

2. Komisia stanoví korelačné faktory medzi európskou skúškou s nestálym pracovným cyklom (ETC) a európskou skúškou so stálym pracovným cyklom (ESC), ako sú opísané v smernici 2005/55/ES, a celosvetovou harmonizovanou skúškou s nestálym jazdným cyklom (WHTC) a celosvetovou harmonizovanou skúškou so stálym jazdným cyklom (WHSC) a upraví na tento účel limitné hodnoty. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, okrem iného aj jeho doplnením, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

3. Komisia pravidelne preskúma postupy, skúšky a požiadavky uvedené v článku 5 ods. 4, ako aj skúšobné cykly používané na meranie emisií.

Ak sa pri preskúmaní preukáže, že dané postupy, skúšky, požiadavky a skúšobné cykly už nie sú primerané alebo nezodpovedajú skutočným emisiám, upravia sa tak, aby náležite zodpovedali emisiám vznikajúcim pri skutočnej jazde na ceste. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia, okrem iného aj jeho doplnením, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

4. Komisia pravidelne posúdi znečisťujúce látky uvedené v bode 2 článku 3. Ak Komisia dôjde k záveru, že je potrebné regulovať emisie ďalších znečisťujúcich látok, predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

Článok 13**Výbor**

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá (TCMV) zriadený článkom 40 ods. 1 smernice 2007/46/ES.

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

Článok 14**Vykonávanie**

Komisia prijme vykonávacie opatrenia podľa článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 4, článku 6 ods. 2 a článku 12 ods. 1 písm. a) a b) do 1. apríla 2010.

Článok 15**Zmeny a doplnenia nariadenia (ES) č. 715/2007**

Nariadenie (ES) č. 715/2007 sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Článok 5 ods. 3 sa mení a dopĺňa takto:

- i) za bodom h) sa vypúšťa slovo „a“;
- ii) dopĺňa sa tento bod:
„j) merania výkonu motora.“

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

V Bruseli 18. júna 2009.

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

2. Článok 14 ods. 6 sa vypúšťa.

Článok 16**Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES**

Prílohy IV, VI a XI k smernici 2007/46/ES sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 17**Zrušenie**

1. Smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES sa zrušujú s účinnosťou od 31. decembra 2013.

2. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 18**Nadobudnutie účinnosti**

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

Uplatňuje sa od 7. augusta 2009. Článok 8 ods. 3 a článok 10 sa však uplatňujú od 7. augusta 2009 a body 1 písm. a) i), 1 písm. b) i), 2 písm. a), 3 písm. a) i), 3 písm. b) i), 3 písm. c) i), 3 písm. d) i) a 3 písm. e) i) prílohy II sa uplatňujú od 31. decembra 2013.

Za Radu
predseda
Š. FÜLE

PRÍLOHA I

Emisné limity Euro VI

	Limitné hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hmotnosť PM (mg/kWh)	Počet PM ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Poznámka:

PI = zapalovanie zážihové;

CI = zapalovanie vznetrové.

⁽¹⁾ Prípustná úroveň zložky NO₂ v limitnej hodnote NO_x sa môže definovať neskôr.

⁽²⁾ Číslo normy sa stanoví neskôr, najneskôr do 1. apríla 2010.

⁽³⁾ Neskôr sa zavedú limitné hodnoty súvisiace s WHSC a WHTC nahrádzajúce limitné hodnoty súvisiace s ESC a ETC, potom, ako sa stanovia korelačné faktory vzhľadom na súčasné cykly (ESC a ETC), najneskôr do 1. apríla 2010.

PRÍLOHA II

Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Smernica 2007/46/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Časť I prílohy IV sa mení a dopĺňa takto:

a) tabuľka sa mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

Predmet	Odkaz na regulačný akt	Odkaz na úradný vestník	Uplatiteľnosť											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
„41a Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X“						

iii) dopĺňa sa táto poznámka:

„⁽¹²⁾ Pre vozidlá s referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg, ktoré nie sú typovo schválené (na požiadanie výrobcu a za predpokladu, že ich referenčná hmotnosť nepresahuje 2 840 kg) podľa nariadenia (ES) č. 715/2007.“;

b) v doplnku sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Odkaz na úradný vestník	M ₁
„41a	Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá, s výnimkou celého súboru požiadaviek súvisiacich s palubnou diagnostikou a prístupom k informáciám/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1	A“

2. V doplnku k prílohe VI sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

a) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

b) vkladá sa tento bod:

Predmet	Odkaz na regulačný akt	Zmenený a doplnený	Uplatiteľný na verzie
„41a Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009“		

3. Príloha XI sa mení a dopĺňa takto:

a) v doplnku 1 sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
„41a	Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H ^o

b) v doplnku 2 sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X ^o				

c) v doplnku 3 sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M_1
„41a	Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	X ^o

d) v doplnku 4 sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	H	H	H	H	H ^o				

e) v doplnku 5 sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 40 a 41 sa vypúšťajú;

ii) vkladá sa tento bod:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Mobilné žeriavy kategórie N ₃
„41a	Emisie (Euro VI) ťažké úžitkové vozidlá/prístup k informáciám	Nariadenie (ES) č. 595/2009	V ⁶⁴