

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/129****ze dne 16. ledna 2019****o změně nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o používání úrovně Euro 5 u schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Na základě zprávy Komise Evropskému parlamentu a Radě o souhrnné studii o dopadech environmentální úrovně Euro 5 na životní prostředí u vozidel kategorie L (dále jen „souhrnná studie“) podle čl. 23 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 <sup>(3)</sup> a s ohledem na problémy, s nimiž se potýkají schvalovací orgány a zúčastněné strany při používání uvedeného nařízení, měly by být v nařízení (EU) č. 168/2013 v zájmu jeho hladkého používání provedeny jisté změny a vyjasnění.
- (2) Pokud jde o požadavek na instalaci druhého stupně palubního diagnostického systému (OBD), který zajišťuje kontrolu a hlášení, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, Komise na základě souhrnné studie dospěla k závěru, že existují technická omezení, pokud jde o monitorování katalyzátoru u určitých vozidel, a že je nezbytný další vývoj, aby se zajistilo jeho správné provádění. Neočekává se, že monitorování katalyzátoru bude hotové pro první kolo etapy snižování emisí pro Euro 5, mělo by se s ním však počítat pro rok 2025. Článek 21 nařízení (EU) č. 168/2013 by tudíž měl stanovit čas potřebný k zajištění správného provádění požadavku na druhý stupeň systému OBD.
- (3) Vzhledem k tomu, že vozidla kategorií L1e a L2e jsou již vyloučena z požadavku být vybavena prvním stupněm systému OBD, měla by být vozidla kategorie L6e, která jsou navržena a konstruována podle specifikací pro mopedy a vyráběna v poměrně malých objemech, od tohoto požadavku rovněž osvobozena.
- (4) Je nutné vyjasnit výjimku pro vozidla kategorie L1e a L2e z požadavku být vybavena druhým stupněm systému OBD a rozšířit tuto výjimku na lehké čtyřkolky (kategorie L6e) a podkategorie motocyklů enduro (L3e-AxT) a trial (L3e-AxT).
- (5) Motocykly enduro a trial mají krátkou životnost a ve své podstatě a používání jsou si velmi podobné s těžkými terénními čtyřkolkami (L7e-B), které jsou od požadavku být vybaveny druhým stupněm systému OBD osvobozeny. Tato výjimka by proto měla být rozšířena na motocykly enduro a trial.
- (6) Komise na základě souhrnné studie dospěla k závěru, že matematický postup pro výpočet životnosti uvedený v čl. 23 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) č. 168/2013, který se uplatňuje při zkouškách vozidel po ujetí prvních 100 km, neodráží skutečné poškození systému pro regulaci emisí u vozidla v průběhu jeho životnosti. Tato metoda by již neměla být používána, a v důsledku toho by měla být do roku 2025 postupně zrušena, aby zúčastněné strany měly dostatek času se přizpůsobit. Pro období do roku 2025 by měla být zvýšena požadovaná celková vzdálenost ujetá vozidlem před tím, než je podrobena zkoušce, aby se zajistilo, že výsledky zkoušky budou spolehlivé.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 367, 10.10.2018, s. 32.

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 29. listopadu 2018 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 17. prosince 2018.

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (7) Technologie nezbytná ke splnění limitů Euro 5 je již k dispozici. Komise však ve své zprávě na základě souhrnné studie dospěla k závěru, že datum použitelnosti emisních limitů Euro 5 u některých vozidel kategorie L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT a L3e-AxE) bude třeba prodloužit z roku 2020 na rok 2024, aby se zvýšil poměr nákladové efektivity ve srovnání s výchozím scénářem. Kromě toho výrobci těchto vozidel, což jsou většinou malé a střední podniky, potřebují více času, aby bylo zajištěno, že přechodu na hnací ústrojí s nulovými emisemi, jako je např. elektrifikace, lze dosáhnout nákladově efektivním způsobem.
- (8) Článek 30 nařízení (EU) č. 168/2013 vyžaduje, aby certifikát EU schválení typu obsahoval jako přílohu výsledky zkoušky. Za účelem lepší srozumitelnosti by toto ustanovení mělo být změněno tak, aby bylo zřejmé, že se v něm odkazuje na list s výsledky zkoušek.
- (9) Určité nesrovnalosti, pokud jde o datum použitelnosti limitů hladiny akustického tlaku pro Euro 5 uvedené v příloze IV nařízení (EU) č. 168/2013 by měly být vyjasněny, aby se zajistilo, že stávající limity (Euro 4) budou i nadále použitelné, dokud nebudou stanoveny nové limity pro Euro 5.
- (10) Nařízení (EU) č. 168/2013 svěřilo Komisi pravomoc k přijímání aktů v přenesené pravomoci na období pěti let, jež skončilo dne 21. března 2018. Jelikož je neustále třeba aktualizovat prvky právních předpisů týkajících se schválení typu v souladu s technickým pokrokem nebo zavádět jiné změny v souladu se zmocněním, mělo by být uvedené nařízení změněno tak, aby stanovilo prodloužení přenesené pravomoci na dobu dalších pěti let s možností automatického prodloužení.
- (11) V zájmu právní jistoty by zmocnění Komise k přijímání aktů v přenesené pravomoci týkajících se technických požadavků na palubní diagnostiku uvedené v nařízení (EU) č. 168/2013 mělo být jasnější a přesnější.
- (12) Jelikož tímto nařízením se mění nařízení (EU) č. 168/2013, aniž by se rozšiřoval obsah jeho právní úpravy, a jelikož cíle tohoto nařízení nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (13) Nařízení (EU) č. 168/2013 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Nařízení (EU) č. 168/2013 se mění takto:

- 1) Článek 21 se nahrazuje tímto:

„Článek 21

#### **Obecné požadavky na palubní diagnostické systémy**

1. Vozidla kategorie L, s výjimkou vozidel kategorií L1e, L2e a L6e, musí být od dat použitelnosti uvedených v příloze IV vybavena systémem OBD, který splňuje funkční požadavky a zkušební postupy stanovené v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 8.
2. Od dat uvedených v bodě 1.8.1 přílohy IV musí být vozidla kategorií L3e a L4e a vozidla podkategorií L5e-A a L7e-A vybavena prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a hlásí ta selhání, která mají za důsledek překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze VI části B1.
3. Od dat uvedených v bodě 1.8.2 přílohy IV musí být vozidla kategorií a podkategorií L3e, L4e, L5e a L7e vybavena prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a který se aktivuje zprávu, pokud dojde k překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze VI části B1. Systémy OBD prvního stupně pro tyto kategorie a podkategorie vozidel rovněž nahlásí aktivaci jakéhokoli provozního režimu, v němž dojde k výraznému snížení točivého momentu motoru.

4. Od dat uvedených v bodě 1.8.3 přílohy IV musí být vozidla kategorií L3e, L4e, L5e a L7e vybavena prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a který aktivuje zprávu, pokud dojde k překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze VI části B2. Systémy OBD prvního stupně pro tyto kategorie vozidel rovněž nahlásí aktivaci jakéhokoli provozního režimu, v němž dojde k výraznému snížení točivého momentu motoru.
5. Od dat uvedených v bodě 1.8.4 přílohy IV musí být vozidla kategorií L3e a L4e a vozidla podkategorií L5e-A a L7e-A navíc vybavena druhým stupněm systému OBD, který kontroluje a hlásí, s výjimkou monitorování katalyzátoru, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, jež by mělo za důsledek překročení hraničních hodnot emisí pro OBD stanovených v příloze VI části B1.
6. Od dat uvedených v bodě 1.8.5 přílohy IV musí být vozidla kategorií L3e a L4e a vozidla podkategorií L5e-A a L7e-A navíc vybavena druhým stupněm systému OBD, který kontroluje a hlásí, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, jež by mělo za důsledek překročení hraničních hodnot emisí pro OBD stanovených v příloze VI části B2.
7. Odstavce 5 a 6 se nevztahují na motocykly enduro podkategorie L3e-AxE a motocykly trial podkategorie L3e-AxT.
8. S cílem harmonizovat hlášení OBD systémů týkající se funkční bezpečnosti nebo chyb systému pro regulaci emisí a usnadnit efektivní a účinnou opravu vozidla je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, jimiž se doplňuje toto nařízení stanovením podrobných technických požadavků na palubní diagnostiku s ohledem na vozidla kategorií a podkategorií uvedených v příloze II části C1 – Požadavky na konstrukci vozidla a obecné požadavky na schvalování typu řádku vztahujícímu se k č. 11, včetně funkčních požadavků na OBD a zkušebních postupů ohledně témat uvedených v odstavcích 1 až 7 tohoto článku, a podrobných technických požadavků na druh zkoušky VIII uvedený v příloze V.“
- 2) V čl. 23 odst. 3 se písmeno c) nahrazuje tímto:
- „c) matematický postup pro výpočet životnosti:
- Do 31. prosince 2024 musí být u každé složky emise výsledek vynásobení faktoru zhoršení uvedeného v části B přílohy VII výsledkem zkoušky vlivu na životní prostředí vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 100 km, nižší než zkušební limit ohledně vlivu na životní prostředí uvedený v části A přílohy VI.
- Bez ohledu na první pododstavec musí být u nových typů vozidel od 1. ledna 2020 a u stávajících typů vozidel od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2024 u každé složky emise výsledek vynásobení faktoru zhoršení uvedeného v části B přílohy VII výsledkem zkoušky vlivu na životní prostředí vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 2 500 km u vozidla s maximální konstrukční rychlostí < 130 km/h a 3 500 km u vozidla s maximální konstrukční rychlostí ≥ 130 km/h, nižší než limit výfukových emisí uvedený v části A přílohy VI.“
- 3) V čl. 30 odst. 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) list s výsledky zkoušek;“.
- 4) V čl. 44 odst. 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
- „První pododstavec se použije pouze na vozidla na území Unie, na něž se v době jejich výroby vztahovalo platné EU schválení typu, která však nebyla před tím, než toto EU schválení typu pozbylo platnosti, zaregistrována nebo uvedena do provozu.“
- 5) V článku 75 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
- „2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 18 odst. 3, čl. 20 odst. 2, čl. 21 odst. 8, čl. 22 odst. 5 a 6, čl. 23 odst. 6 a 12, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 8, čl. 32 odst. 6, čl. 33 odst. 6, čl. 50 odst. 4, čl. 54 odst. 3, čl. 57 odst. 12 a člincích 65 a 74 je Komisi svěřena na dobu pěti let, počínaje dnem 22. března 2013. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o dalších pět let, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesené pravomoci nejpozději 22. června 2022 a devět měsíců před koncem každého z těchto období.“
- 6) Přílohy II, IV, V a VI se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

## Článek 2

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

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

Ve Štrasburku dne 16. ledna 2019.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
A. TAJANI

*Za Radu*  
*předseda*  
G. CIAMBA

---

## PŘÍLOHA

Přílohy II, IV, V a VI nařízení (EU) č. 168/2013 se mění takto:

1) V příloze II oddílu C1 řádku vztahujícímu se k č. 11 se u podkategorií L6e-A a L6e-B zrušuje znak „X“.

2) Tabulka v příloze IV se mění takto:

a) body 1.1.2.1, 1.1.2.2 a 1.1.2.3 se nahrazují tímto:

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

b) body 1.8.1, 1.8.2 a 1.8.3 se nahrazují tímto:

„1.8.1	Funkční požadavky na systém OBD I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Postupy environmentálních zkoušek systému OBD I (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek systému OBD I, příloha VI (B1)				
1.8.2	Funkční požadavky na systém OBD I včetně provozního režimu, který významně snižuje točivý moment motoru	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Postupy environmentálních zkoušek systému OBD I (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek systému OBD I, příloha VI (B1)				
1.8.3	Funkční požadavky na systém OBD I včetně provozního režimu, který významně snižuje točivý moment motoru	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025“	
	Postupy environmentálních zkoušek systému OBD I (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek systému OBD I, příloha VI (B2)				

c) vkládají se nové body, které znějí:

„1.8.4	Funkční požadavky OBD II s výjimkou monitorování katalyzátoru	L3e, (vyjma L3e-AxE a L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Postupy environmentálních zkoušek systému OBD II (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek systému OBD II, příloha VI (B1)				
1.8.5	Funkční požadavky na systém OBD II	L3e, (vyjma L3e-AxE a L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025“	
	Postupy environmentálních zkoušek systému OBD II (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek systému OBD II, příloha VI (B2)				

d) body 1.9.1 a 1.9.2 se nahrazují tímto:

„1.9.1	Postupy a limity pro zkoušky hladiny akustického tlaku, příloha VI část D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2	Postupy a limity pro zkoušky hladiny akustického tlaku <sup>(3)</sup> , příloha VI část D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017“	

e) bod 1.9.4 se nahrazuje tímto:

„1.9.4	Předpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92 a související nové limity navržené Komisí	L1e-L7e“			
--------	--	----------	--	--	--

3) V příloze V oddílu B se obsah buňky ve druhém řádku prvního sloupce nahrazuje tímto:

„Druh zkoušky I <sup>(19)</sup> Hmotnost částic (pouze Euro 5).“;

4) Příloha VI se mění takto:

a) v oddílu B1 se zrušuje první řádek odkazující na vozidla kategorie „L6e-A“;

b) v oddílu B2 se v prvním řádku:

i) slova „L3e-L7e <sup>(6)</sup>“ nahrazují slovy „L3e, L4e, L5e, L7e“;

ii) slova „Všechna vozidla kategorie L kromě kategorie L1e a L2e“ nahrazují tímto:

„Všechna vozidla kategorie L kromě kategorie L1e, L2e a L6e“.