



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.12.2005
KOM(2005) 683 v konečném znění
2005/0282 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice .././ES

(předložena Komisí)

{SEK(2005) 1745}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem tohoto návrhu je stanovit harmonizované předpisy týkající se konstrukce motorových vozidel s cílem zabezpečit fungování vnitřního trhu a zároveň poskytnout vysokou úroveň ochrany životního prostředí s ohledem na emise do ovzduší.

Řádné fungování jednotného trhu v Evropské unii vyžaduje společné normy omezující emise látek znečišťujících ovzduší z motorových vozidel. Opatření na úrovni Společenství zabrání vzniku rozdílných norem produktů v jednotlivých členských státech, které způsobují fragmentaci vnitřního trhu a vytváření nadbytečných překážek obchodování v rámci Společenství.

Členské státy a jejich občané jsou znepokojeni rizikem ohrožení zdraví lidí a životního prostředí v důsledku znečištění ovzduší. Ačkoli se kvalita ovzduší za poslední desetiletí zlepšila, existují v celé Evropské unii ještě stále závažné problémy související s kvalitou ovzduší, a to zejména v městských oblastech a v hustě osídlených regionech.

Všeobecné souvislosti

Emisní limity pro automobily Euro 4 vstoupily v platnost dne 1. ledna 2005 pro nová schválení typu¹. Některé členské státy mají zkušenosti s použitím daňových pobídek k urychlení zavádění čistších vozidel. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu tím, že různé členské státy zavedou v lednu 2005 finanční pobídky založené na odlišných mezních hodnotách, zveřejnily útvary Komise pracovní dokument útvarů Komise², v němž byla navržena mezní hodnota pro částice. Pracovní dokument vyzval ty členské státy, které měly v úmyslu zavést finanční pobídky, aby u nich použily jako základ hodnotu 5 mg/km, stanovenou v pracovním dokumentu.

Bez uskutečnění změny v politice snižování hladiny emisí pro motorová vozidla existuje vysoké riziko, že fungování vnitřního trhu by mohly narušit členské státy, které chtějí přijmout jednostranná opatření. Špatná kvalita ovzduší také zůstane problémem Evropské unie a znečištění ovzduší bude nadále mít škodlivý vliv na lidské zdraví.

Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Požadavky na konstrukci motorových vozidel v současné době upravuje směrnice 70/220/EHS³ (ve znění pozdějších předpisů) o „sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel.“

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1).

² SEK(2005) 43, 12.1.2005.

³ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1.

Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Tento návrh byl vypracován v souvislosti s programem „Čistý vzduch pro Evropu“ (CAFE), který poskytl technický základ pro přípravu Tematické strategie o znečišťování ovzduší⁴. Program CAFE hodnotil hladiny emisí, současnou a budoucí kvalitu ovzduší a náklady a přínosy budoucích opatření na zlepšení kvality ovzduší. Na tomto základě Komise určila opatření, která jsou vyžadovaná pro dosažení potřebné úrovně kvality ovzduší. Euro 5 je jedním z několika takových opatření, která jsou důležitá pro snížení emisí prekurzorů ozonu (jako jsou NO_x a HC) a částic.

Návrh je navíc plně v souladu s cíli strategie trvale udržitelného rozvoje Evropské unie a výrazně přispívá k cílům Lisabonské strategie.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Při vypracování návrhu Komise konzultovala zúčastněné subjekty několika způsoby:

- Uskutečnily se konzultace se Skupinou pro emise z motorových vozidel, odbornou pracovní skupinou zúčastněných subjektů, která je odpovědná za podporu regulačních postupů Komise v otázkách emisí. Na práci této skupiny se podílí celá řada zúčastněných stran: vnitrostátní orgány, výrobci motorových vozidel, dodavatelé konstrukčních částí, průmyslové asociace a nevládní organizace.
- V únoru 2004 byl zúčastněným subjektům zaslán dotazník o scénářích pro nové mezní hodnoty emisí pro osobní automobily a lehká užitková vozidla Euro 5. Dotazník měl za cíl shromáždit stanoviska týkající se požadované technologie a nákladů spojených se splněním mezních hodnot v případě různých scénářů. Výsledky shromážděných údajů posoudila nezávislá skupina odborníků.
- Výsledky přezkumu provedeného skupinou odborníků byly nejvýznamnějším zúčastněným subjektům předloženy na začátku roku 2005. Skupina vypracovala technologický plán a rozsah nákladů potřebných ke splnění různých scénářů pro snižování emisí.
- Návrh Euro 5 byl vytvořen současně s Tematickou strategií o znečišťování ovzduší (program CAFE), kterou vypracovala Komise. Zúčastněné subjekty se aktivně zapojily do diskuse o tomto programu.
- Klíčové prvky předlohy návrhu byly předloženy skupině na vysoké úrovni CARS 21 a skupině Sherpa, čímž zúčastněné subjekty včas získaly možnost připomínkovat nové mezní hodnoty emisí Euro 5.
- V červenci 2005 Komise uskutečnila internetovou konzultaci o předběžném návrhu Euro 5. Tato konzultace vyvolala okolo 50 reakcí ze strany různých zúčastněných subjektů.

⁴ KOM(2005) 446, 21.9.2005.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

V průběhu internetové konzultace bylo zúčastněnými subjekty⁵ nastoleno množství otázek. Posouzení dopadů, které je součástí tohoto návrhu, plně zohledňuje podstatné otázky, jež byly nastoleny, a zabývá se způsobem, jakým byly brány v úvahu.

Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Dotyčné vědecké / odborné oblasti

Návrh vyžadoval analýzu automobilových technologií, které mají být použity ke snížení emisí a nákladů spojených s dosažením různých scénářů pro mezní hodnoty emisí Euro 5.

Použitá metodika

Na začátku roku 2004 zaslaly útvary Komise zúčastněným subjektům dotazník týkající se nových mezních hodnot emisí Euro 5 pro lehká užitková vozidla. V dotazníku byla uvedena řada scénářů pro nové mezní hodnoty a zároveň byly zjišťovány údaje o technologiích potřebných ke splnění těchto hodnot a o nákladech s nimi spojených. K posouzení odpovědí na dotazník byla ustavena nezávislá skupina konzultantů. Cílem bylo posoudit a vyhodnotit odpovědi zúčastněných subjektů a dosáhnout společného stanoviska k potřebné technologii a k nákladům pro každý scénář. Tyto informace sloužily k modelování dopadů několika scénářů pro mezní hodnoty emisí.

Hlavní konzultované organizace / odborníci

Údaje byly získávány od řady zúčastněných subjektů v automobilovém průmyslu a utříděny skupinou konzultantů vedenou TNO v Holandsku.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Skupina konzultantů shrnula údaje o nákladech, které poskytly zúčastněné subjekty. Komise použila zprávu skupiny jako vstupní údaj pro analýzu různých scénářů pro mezní hodnoty emisí. Upřednostňované mezní hodnoty byly vybrány na základě jejich technické proveditelnosti a hospodárnosti výdajů, jak je vysvětleno v posouzení dopadů, které je součástí návrhu.

Prostředky ke zveřejnění odborných stanovisek

Zpráva skupiny odborníků je k dispozici na internetových stránkách GR pro podniky a průmysl⁶.

Posouzení dopadů

Zvažovaly se čtyři možnosti politiky:

⁵

http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm.

⁶

http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf

- (1) *Přístup „nezměněné politiky“*: mezní hodnoty emisí Euro 4 (směrnice 70/220/ES ve znění pozdějších předpisů) zůstávají v platnosti pro dieselová a benzínová vozidla.

Pokud nedojde ke změně politiky snižování hladiny emisí pro motorová vozidla, existuje vysoké riziko, že by mohlo být narušeno fungování vnitřního trhu Společenství. Je pravděpodobné, že by si členské státy v případě chybějících přísnějších emisních norem na evropské úrovni začaly samy vytvářet právní předpisy nebo by začaly používat jiná opatření, jako například zákazy vjezdu určitých typů vozidel do měst nebo vytváření nízkoemisních zón.

Špatná kvalita ovzduší zůstane problémem Evropské unie a znečištění ovzduší bude mít nadále škodlivý vliv na lidské zdraví. Program CAFE ukázal, že navzdory zlepšením v oblasti emisí znečišťujících látek se předpokládá, že na celém území EU se v roce 2020 stále ještě budou vyskytovat značné účinky znečištění ovzduší na zdraví.

Z tohoto důvodu se tato možnost politiky nepovažuje za uskutečnitelnou.

- (2) *Regulační přístup*: revize stávajících právních předpisů Euro 4 stanovením nových mezních hodnot emisí Euro 5 na úrovni Evropské unie.

Ve srovnání se scénářem nezměněné politiky bude mít regulační přístup jasné výhody, protože zajistí řádné fungování vnitřního trhu a zlepšování kvality ovzduší. Tím selepší zdraví lidí, což umožní vládám dosáhnout úspor.

Nepřímé vlivy regulačního přístupu by mohly být pozitivní z hlediska mezinárodní konkurenceschopnosti průmyslu EU, a to zejména na trzích s platnými přísnými právními předpisy v oblasti životního prostředí.

Proto se v návrhu prosazuje možnost regulačního přístupu.

- (3) *Finanční pobídky poskytované členskými státy*: Členské státy dobrovolně zavedou finanční pobídky pro vozidla, která splňují přísnější mezní hodnoty pro emise než Euro 4.

V současnosti má se zaváděním finančních pobídek zkušenosti pouze malý počet členských států, takže přijetí tohoto opatření by mohlo být omezené. Udržitelnost takových opatření z dlouhodobého hlediska by se rovněž dala zpochybnit. Z tohoto důvodu by tato politika mohla v případě výrobců vést ke značné nejistotě, pokud jde o poptávku po čistších vozidlech.

Různé typy pobídkových režimů v sousedních státech by navíc mohly mít za následek nepředvídatelné přeshraniční účinky, a to jak na zvyklosti při koupi vozidel, tak i na dopady znečištění ovzduší. Další existence jednotného trhu motorových vozidel by tím mohla být ohrožena.

Tato možnost tedy nezajišťuje dosažení cílů politiky a mohla by dokonce mít negativní dopad na fungování vnitřního trhu tím, že by snížila míru jistoty, pokud jde o poptávku po určitých typech vozidel.

Proto tento přístup není vhodný.

- (4) *Neregulační přístup*“: samoregulace pomocí dohodnutých závazků s automobilovým průmyslem na snížení emisí z nových vozidel.

Není jasné, zda dobrovolný závazek poskytne dostatečnou záruku, že bude dosaženo konkrétní hladiny emisí nebo že budou dostupné přiměřené sankce pro případ porušení takového závazku. Navíc není zřejmé, zda by použití dobrovolného přístupu poskytlo nějaké další výhody průmyslu, vládám nebo široké veřejnosti.

Emisní předpisy řady Euro se používají na mnoha nově vznikajících trzích. Proto trendy v oblasti systému řízení emisí zavedený v EU mají důležitý význam na celém světě. Posun od regulačního přístupu k přístupu dobrovolnému by mohl narušit proces globální harmonizace.

Možnost neregulovaného přístupu proto nebyla dále zvažována.

Útvary Komise vypracovaly posouzení dopadů uvedené v pracovním programu pod referenčním číslem 2005/ENTR/018.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Shrnutí navrhovaných opatření

Hlavním aspektem tohoto nařízení je, že vyžaduje další zpřísnění mezních hodnot emisí z motorových vozidel pro částice a oxidy dusíku (NO_x).

Bude požadovat značné snížení (80%) hmotnosti emisí částic z diesellových vozidel. Ačkoli tato nižší mezní hodnota emisí neurčuje konkrétní technologii, bude de facto vyžadovat zavedení filtrů pro zadržení částic ze vznětových motorů (DPF).

V současné době lze zvolenou mezní hodnotu emisí splnit pouze pomocí uzavřených filtrů, které mají tu výhodu, že snižují množství velmi jemných částic považovaných ze nejvíce škodlivé pro lidské zdraví. Aby se zabránilo tomu, že v budoucnosti budou vyvinuty otevřené filtry, jež budou splňovat novou mezní hodnotu pro hmotnost emisí částic, ale umožní propouštění většího množství velmi jemných částic, plánuje se pozdější zavedení nové normy omezující množství částic, které mohou být emitovány. V současnosti není vhodné definovat normu pro množství, protože v Evropské hospodářské komisi (OSN/EHK) probíhá výzkum v rámci Programu měření částic (PMP). Pracovní skupina OSN/EHK tento problém ještě stále zkoumá. Jakmile budou výsledky programu PMP k dispozici, bude zavedena norma pro množství na základě postupu projednávání ve výboru.

Program PMP rovněž zkouší nový protokol pro měření emisí částic. Hlavní výhodou nového přístupu je, že při měření emisí v laboratoři umožňuje větší míru opakovatelnosti. Jakmile bude tento program ukončen, bude se věnovat pozornost nahrazení současného postupu měření novým přístupem. Po zavedení nového postupu měření Komise bude muset přehodnotit mezní hodnoty pro hmotnost částic emisí stanovené v tomto návrhu, protože nová technika zaznamenává nižší hmotnostní hladiny než stávající metoda.

V případě diesellových vozidel je plánováno pouze malé (20%) snížení emisí NO_x. Tato mezní hodnota emisí byla stanovena tak, aby snížení bylo možné dosáhnout dalšími vnitřními úpravami motoru. Protože návrh povede k instalaci filtrů částic do proudu výfukových plynů, Komise měla v úmyslu se v této fázi vyhnout povinnosti instalovat další systém pro dodatečné

odstranění NO_x. Jelikož technologie pro další snižování NO_x není dostatečně vyvinutá, navrhuje se, aby se emise NO_x nesnižovaly pod mezní hodnotu 200 mg/km.

Návrh zahrnuje další snížení emisí z benzínových automobilů. Komise navrhuje 25% snížení NO_x s mezní hodnotou 60 mg/km a 25% snížení uhlovodíků (HC) s mezní hodnotou 75 mg/km. Mnoho benzínových vozidel, která se v EU v současné době prodávají, nemá problémy tuto navrhovanou mezní hodnotu splnit, jiná k tomu mohou být uzpůsobena při vynaložení poměrně nízkých nákladů.

Navrhují se rovněž mezní hodnoty pro hmotnost emisí částic z benzínových motorů. Tyto mezní hodnoty jsou použitelné pouze pro vozidla s přímým vstřikem používající spalování ochuzené směsi, protože emise částic nejsou problémem v případě benzínových vozidel, která používají čistě stechiometrické spalování.

Další změnou je návrh na prodloužení období, během něhož musí výrobci zajistit funkčnost zařízení pro řízení znečišťování, a to z 80 000 km na 160 000 km. Tato změna bude reálnějším způsobem odrážet skutečnou životnost vozidel a zajistí, aby systémy pro řízení emisí fungovaly nadále po celou dobu životnosti vozidla.

Návrh obsahuje požadavek, aby informace o opravách vozidla byly zpřístupněny na internetových stránkách ve standardizovaném formátu, který vypracoval technický výbor zúčastněných subjektů (tzv. „norma OASIS“).

Posledním aspektem je odstranění výjimky v předcházející právních předpisech, která umožňovala udělit schválení typu těžkým osobním vozidlům (třída M1, nad 2500 kg) jako lehkým užitkovým vozidlům. Tato výjimka již nemá žádné opodstatnění.

Právní základ

Právní základem návrhu je odstavec 95 Smlouvy.

Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se uplatní, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Cíle návrhu nemůže být úspěšně dosaženo činností členských států, protože je třeba zabránit vzniku překážek jednotného trhu a vzhledem k přeshraničním dopadům znečišťování ovzduší.

Opatření na úrovni Společenství lépe splní cíle návrhu, protože zabrání fragmentaci vnitřního trhu, k níž by jinak mohlo dojít. Stanovením jednotných norem pro hladiny znečišťujících látek z motorových vozidel zajistí tento návrh lepší kvalitu ovzduší v Evropské unii a řeší problém přeshraničního znečištění ovzduší.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů k zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž zároveň poskytuje vysokou úroveň ochrany životního prostředí.

Analýza nákladů a výnosů provedená v rámci posouzení dopadů návrhu ukazuje, že zvolené mezní hodnoty emisí jsou výhodné pro společnost jako celek a současně zohledňují konkurenceschopnost automobilového průmyslu.

Výběr nástrojů

Navrhovaným nástrojem je nařízení. Jiné prostředky by nebyly vhodné z těchto důvodů:

- Nařízení se považuje za vhodné, protože poskytuje požadované zajištění souladu, aniž by bylo potřebné provedení do právních předpisů členských států.

Návrh využívá tzv. přístup rozdělení na úrovně („split-level approach“), který byl použit v případě jiných právních předpisů, např. v případě směrnice pro emise z těžkých vozidel⁷. Tento přístup předpokládá, že návrh a přijetí právního předpisu se uskuteční podle dvou odlišných, ale souběžných postupů:

- za prvé, základní ustanovení stanoví Evropský parlament a Rada nařízením podle článku 95 Smlouvy o ES v rámci postupu spolurozhodování;
- za druhé, technické specifikace provádějící základní ustanovení budou uvedeny v nařízení, které Komise přijme za pomoci regulativního výboru (návrh vzniklý postupem projednávání ve výboru).

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5) DODATEČNÉ INFORMACE

Simulace, pilotní fáze a přechodné období

V návrhu jsou uvedena všeobecná přechodná období s cílem poskytnout výrobcům vozidel dostatečný čas pro přípravu.

Zjednodušení

Návrhem se zjednodušují právní předpisy.

Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů s názvem „Aktualizace a zjednodušení právních předpisů Společenství“⁸ určuje jako prioritní oblast pro zjednodušení právních předpisů Společenství systém schvalování typu motorových vozidel. Návrh nových právních předpisů v oblasti emisí, kterým se ruší směrnice 70/220/EHS, je zvlášť uveden v pracovním programu Komise.

Tento návrh kromě toho usiluje o další zjednodušení právních předpisů Společenství tím, že do tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření zahrnuje požadavky a zkušební postupy pro

⁷ Směrnice 2005/55/ES (Úř. věst. L 275, 20.10.2005, s. 1), směrnice 2005/78/ES (Úř. věst. L 313, 29.11.2005, s. 1).

⁸ KOM(2003) 71, 11.2.2003.

měření emisí kysličníku uhličitého a spotřeby paliva lehkých užitkových vozidel stanovených směrnicí 80/1268/EHS⁹ (ve znění pozdějších předpisů). Z tohoto důvodu lze zrušit také uvedenou směrnici.

K dalšímu zjednodušení dochází začleněním zkušebních požadavků pro měření kouře z naftových motorů, které jsou uvedené ve směrnici 72/306/EHS¹⁰, do tohoto návrhu. Tuto směrnici bude možné v budoucnosti zrušit, až budou podobné požadavky zavedeny do právních předpisů týkajících se těžkých užitkových vozidel.

Návrhem se zjednodušují administrativní postupy veřejných orgánů (EU nebo vnitrostátních). Návrh je obsažen v klouzavém programu Komise na aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire* a v pracovním a legislativním programu Komise pod značkou 2005/ENTR/018.

Zrušení platných právních předpisů

Přijetí tohoto návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů. To je podrobně uvedeno v článku 17 tohoto návrhu.

Přezkum / revize / ustanovení o skončení platnosti

Komise má v úmyslu v roce 2009 přezkoumat otázku dalšího snížení hodnot emisí po střednědobém přezkoumání zprávy skupiny CARS 21 a s ní souvisejícího plánu s cílem navrhnout další značné snížení mezních hodnot emisí (včetně NO_x), které bude odrážet vývoj technologií v oblasti emisí z vozidel v té době a aspekty hospodárnosti. Každý návrh bude založen na rozšířeném posouzení dopadů a na konzultacích zúčastněných subjektů.

Evropský hospodářský prostor

Navržený právní akt se týká záležitostí EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

⁹ Směrnice Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se spotřeby paliva motorových vozidel (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36).

¹⁰ Směrnice Rady 72/306/EHS ze dne 2 srpna 1972 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím znečišťujících látek ze vznětových motorů vozidel (Úř. věst. L 190, 20.8.1972, s. 1).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice .././ES

(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 Komise¹¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy¹³,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje oblast bez vnitřních hranic, v níž je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Proto existuje komplexní systém Společenství pro schvalování typu motorových vozidel stanovený směrnicí Evropského parlamentu a Rady [XXXX/XX/ES] ze dne [datum] o schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a rovněž systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹⁴. Technické požadavky schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise je třeba sladit, aby nedošlo 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 v souvislosti s postupem schvalování typu Společenství podle směrnice [XXXX/XX/ES]. Proto je třeba tuto směrnici odpovídajícím způsobem změnit.
- (3) Na žádost Evropského parlamentu byl do právních předpisů EU o motorových vozidlech zaveden nový regulační přístup. Toto nařízení proto stanoví základní

¹¹ Úř. věst. C , , s. .

¹² Úř. věst. C , , s. .

¹³ Úř. věst. C , , s. .

¹⁴ Úř. věst. L , , s. . [Týká se návrhu Komise KOM(2003) 418, 2003/0153 (COD) ve znění KOM(2004) 738, který bude projednáván v rámci procesu spolurozhodování. Odkazy na rámcovou směrnici budou aktualizovány, jakmile dojde k přijetí.]

ustanovení týkající se emisí vozidel, zatímco technické specifikace budou stanoveny v prováděcích opatřeních podle [článku 36] rámcové směrnice.

- (4) V březnu 2001 Komise zahájila program Čistý vzduch pro Evropu (CAFE), jehož hlavní prvky jsou uvedeny ve sdělení¹⁵. To vedlo k přijetí Tematické strategie o znečišťování ovzduší¹⁶. Jedním ze závěrů tematické strategie je, že pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je potřebné další snížení emisí z motorových vozidel.
- (5) 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.
- (6) Pro zajištění volného pohybu vozidel na vnitřním trhu je potřebný neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách vozidla a účinná hospodářská soutěž v oblasti služeb poskytujících informace o motorových vozidlech a opravy vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických systémů a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, kterými se budou výrobci řídit na svých internetových stránkách.
- (7) Komise by měla pozorně sledovat technický vývoj v oblasti řízení emisí a v případě potřeby toto nařízení odpovídajícím způsobem změnit.
- (8) Komise by měla pravidelně posuzovat a v případě potřeby regulovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů řízení emisí z výfuku. To by mělo zahrnovat posouzení výhod vyplývajících z přechodu z řízení emisí všech uhlovodíků (THC) k systému založenému na uhlovodících jiných než methan (NMHC) a methanu (CH₄).
- (9) S cílem zajistit řízení emisí velmi jemných částic (PM) by Komise měla rovněž zvážit přijetí přístupu založeného na množství částic emisí PM jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, jenž je v současné době používán.
- (10) K zajištění větší opakovatelnosti při měření hmotnosti částic emisí v laboratoři by Komise měla zavést nový zkušební protokol. Jakmile skončí příslušný výzkumný program, je třeba posoudit nahrazení současného postupu měření novým přístupem. Po zavedení nového postupu měření budou přehodnoceny mezní hodnoty pro hmotnost PM uvedené v tomto návrhu, protože nová technika zaznamenává nižší úroveň hmotnosti než stávající metoda.
- (11) Komise by měla pravidelně posuzovat potřebu revize nového evropského jízdního cyklu jako zkušební 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

¹⁵ KOM(2001) 245, 4.5.2001.

¹⁶ KOM(2005) 446, 21.9.2005.

odpovídaly emisím naměřeným při schvalování typu. Je také třeba zvážit použití přenosných měřicích systémů a zavedení konceptu řízení spočívajícího ve stanovení mezních hodnot, které nelze překročit.

- (12) Palubní diagnostické systémy jsou důležité pro řízení emisí během provozu vozidla. Vzhledem k významu řízení skutečných emisí by Komise měla pravidelně posuzovat požadavky na tyto systémy a práh tolerance pro monitorování chyb.
- (13) Za účelem toho, aby mezi členským státy nevznikly technické překážky pro obchodování, 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.
- (14) 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 s ustanoveními Smlouvy, a to zejména s předpisy o státních podporách. Důvodem je splnění určitých podmínek, jejichž cílem je zabránit narušení vnitřního trhu. Tímto nařízením by nemělo být dotčeno právo členských států zahrnout emise do základu pro stanovení silniční daně pro motorová vozidla.
- (15) 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 směrniciích, je vhodné tyto směrnice nahradit novým nařízením a několika prováděcími opatřeními. Použitím nařízení se zajistí, že podrobná technická ustanovení budou přímo použitelná pro výrobce, schvalovací orgány a technické služby a že mohou být aktualizována mnohem rychleji a účinněji. Směrnice Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel¹⁷ a směrnice Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980, která se týká emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva motorových vozidel¹⁸, by proto měly být zrušeny. Směrnice 89/458/EHS¹⁹, 91/441/EHS²⁰, 93/59/EHS²¹, 94/12/EHS²², 96/69/EHS²³,

¹⁷ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/76 (Úř. věst. L 206, 15.8.2003, s. 29).

¹⁸ 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).

¹⁹ Směrnice Rady 89/458/EHS ze dne 18. července 1989, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování 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).

²⁰ Směrnice Rady 91/441/EHS ze dne 26. července 1991, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 242, 30.8.1991, s. 1).

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

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES ze dne 23. března 1994 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (Úř. věst. L 100, 19.4.1994, s. 42).

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/69/ES ze dne 8. října 1996, kterou se mění směrnice 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 282, 1. 11. 1996, s. 64).

98/69/ES²⁴ a 2004/3/EHS²⁵ by rovněž měly být zrušeny. Členské státy by navíc měly zrušit prováděcí předpisy zrušených směrnic.

- (16) Směrnicí Rady 72/306/EEC z 2. srpna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím znečišťujících látek ze vznětových motorů vozidel²⁶ je třeba změnit, protože všechny požadavky týkající se měření opacitu kouře u lehkých užitkových vozidel by měla být zahrnuta do tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.
- (17) V zájmu zajištění plynulého přechodu ze stávajících směrnic k tomuto nařízení je třeba použitelnost tohoto nařízení odložit o určitou dobu po vstupu nařízení 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. Platnost schválení typu uděleného podle uvedených směrnic není dotčeno vstupem tohoto nařízení v platnost.
- (18) Opatření nezbytná pro provedení nebo změnu tohoto nařízení je nutné přijmout v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. července 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi.²⁷
- (19) Cílů tohoto nařízení, zejména realizace vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se emisí motorových vozidel, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států. Z důvodu velkého rozsahu potřebné činnosti je možné těchto cílů lépe dosáhnout na úrovni Společenství. Společenství proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku toto nařízení nepřekročí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení daného cíle.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

Předmět, oblast působnosti a definice

Článek 1 **Předmět**

Toto nařízení stanoví požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a náhradních dílů, jako jsou náhradní katalyzátory, s ohledem na jejich emise.

²⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12. 1998, s. 1).

²⁵ 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 N1 (Úř. věst. L 049, 19.2. 2004, s. 36).

²⁶ Úř. věst. L 190, 20.8.1972 s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2005/21/ES (Úř. věst. L 61, 8.3.2005, s. 25).

²⁷ Úř. věst. 184, 17.7.1999, s. 23.

Toto nařízení navíc stanoví pravidla pro plnění podmínek při používání a životnost zařízení proti znečišťujícím látkám, palubní diagnostické systémy (OBD), měření spotřeby paliva a dostupnost informací o opravách vozidla.

Článek 2 **Oblast působnosti**

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla vybavená:
 - a) zážehovými motory;
 - b) zážehovými motory poháněnými plynem kategorií M1 a N1 podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES]; a
 - c) vznětovými motory kategorií M1 a N1 podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES].
2. Na žádost výrobce lze toto nařízení uplatnit rovněž na motorová vozidla vybavená vznětovými motory kategorií M₂ a N₂ podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES], s referenční hmotností nepřesahující 2840 kg, která splňují podmínky stanovené tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Článek 3 **Definice**

Pro účely tohoto nařízení 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) „referenční hmotností“ se rozumí hmotnost vozidla v pohotovostním stavu zmenšená o jednotnou hmotnost řidiče 75 kg a zvětšená o jednotnou hmotnost 100 kg;
- (3) „plynnými znečišťujícími látkami“ se rozumějí plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, oxidy dusíku vyjádřené jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO₂) a uhlovodíky, u nichž se předpokládají následující složení: C₁H_{1,85} pro benzín, C₁H_{1,86} pro motorovou naftu, C₁H_{2,525} pro LPG, CH₄ pro NG;
- (4) „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;
- (5) „emisemi z výfuku“ se rozumějí emise znečišťujících látek a znečišťujících částic;
- (6) „emisemi způsobenými vypařováním“ se rozumějí uhlovodíkové páry unikající z palivového systému motorového vozidla, přičemž se nejedná o emise z výfuku;
- (7) „klikovou skříň“ se rozumějí prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, kterými mohou plyny a páry unikat;

- (8) „zařízením proti znečišťujícím látkám“ se rozumí ty konstrukční části vozidla, které regulují a/nebo omezují emise z výfuku a emise způsobené vypařováním;
- (9) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ se rozumí takový systém pro řízení 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 (RPM), zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému pro řízení emisí, která snižuje účinnost systému pro řízení emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla;
- (11) „katalyzátorem původního vybavení“ se rozumí katalyzátor nebo soustava katalyzátorů, na které se vztahuje schválení typu vozidla ;
- (12) „náhradním katalyzátorem“ se rozumí katalyzátor nebo soubor katalyzátorů, který je určen jako náhrada katalyzátoru původního vybavení a může být schválen jako samostatný technický celek podle směrnice [XXXX/XX/ES].
- (13) „informacemi o opravách 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 / opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací.
- (14) „samostatným subjektem“ se rozumí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména samostatní servisní pracovníci, výrobci opravárenských zařízení nebo nástrojů, samostatní distributoři náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, provozovatelé silniční pomoci, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro servisní pracovníky.

Kapitola II

Povinnosti výrobců

ODDÍL 1

PODMÍNKY PRO SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 4

Povinnosti výrobců

1. Výrobci zajistí, aby všechna vozidla předložená ke schválení typu, která jsou určena na prodej, registraci a provoz ve Společenství, vyhovovala tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.

Tato povinnost zahrnuje splnění mezních hodnot emisí uvedených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5.

2. Výrobci zajistí, aby byly splněny postupy schvalování typu pro ověření souladu výroby, životnosti zařízení na kontrolu znečištění a splnění podmínek při používání. Opatření pro splnění podmínek při používání se kontrolují po uplynutí 5 let nebo po 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Zkoušky životnosti zařízení na kontrolu znečištění prováděné v rámci schvalování typu musí platit pro 160 000 km.
3. Výrobci uvedou hodnoty emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva v dokumentu předaném kupujícímu vozidla v době koupě vozidla.
4. Komise stanoví v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX /XX/ES] zvláštní postupy a požadavky pro provedení odstavců 2 a 3.

Článek 5 **Požadavky a zkoušky**

1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.
2. Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému pro řízení emisí se zakazuje s výjimkou těchto případů:
 - 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 vozidla, nebo
 - c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.
3. Za účelem schválení typu vozidla musí výrobci prokázat, že splnili podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.
4. Komise stanoví zvláštní postupy, zkoušky a požadavky pro schválení typu vozidla včetně specifikací požadavků, které se týkají:
 - a) emisí z výfuku, včetně zkušebních cyklů, emisí při nízkých teplotách prostředí, 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 fungování zařízení proti znečišťujícím látkám;
 - d) životnosti zařízení proti znečišťujícím látkám, náhradních systémů pro řízení emisí, splnění podmínek při používání, souladu výroby a způsobilosti k provozu na silnici;

- e) emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva;
 - f) hybridních vozidel;
 - g) prodloužení schvalování typu a požadavků pro výrobce malých sérií;
 - h) požadavků na zkušební zařízení; a
 - i) referenčních paliv, jako jsou benzín, motorová nafta, plynná paliva a biologická paliva.
5. Komise bude pravidelně posuzovat znečišťující látky, na které se vztahují požadavky a zkoušky podle odstavce 4, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí a přijme nezbytná opatření, pokud zjistí, že postupy nebo zkoušky již nejsou vhodné anebo již neodrážejí skutečné znečištění emisemi.
6. Komise stanoví v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX/XX/ES], zvláštní postupy, zkoušky pro provedení odstavců 2 až 5.

KAPITOLA III

Přístup k informacím o opravách vozidla

Článek 6

Povinnosti výrobce

1. Výrobci poskytnou samostatným subjektům neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách vozidla na svých internetových stránkách, a to rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravám.
2. Informace uvedené v odstavci 1 zahrnují:
- a) jednoznačnou identifikaci vozidla;
 - b) příručky k obsluze;
 - c) technické manuály;
 - d) informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);
 - 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; a

- i) informace o zaznamenávání údajů a údaje o obousměrném monitorování a zkouškách.
- 3. Autorizovaní obchodní zástupci nebo opravny v rámci distribučního systému určitého výrobce vozidel se pro účely tohoto nařízení považují za samostatné subjekty, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby vozidel, které nevykonávají jako členové distribučního systému daného výrobce vozidel.
- 4. Informace o opravách vozidla musí být vždy dostupné, s výjimkou případů jejich údržby.
- 5. Pro účely výroby a údržby náhradních částí a částí pro údržbu kompatibilních s OBD a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení poskytnou výrobcí informace o opravách vozidla nediskriminačním způsobem každému výrobcí a/nebo opraváři konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení.
- 6. 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 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 souladu, včetně odejmutí schválení typu.

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

Článek 7

Poplatky za přístup k informacím o opravách vozidla

- 1. Výrobci mohou účtovat přiměřený poplatek za přístup k informacím o opravách vozidla, na které se vztahuje toto nařízení; poplatek není přiměřený, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, v kterém je samostatný subjekt využívá.
- 2. Výrobci zpřístupní informace o opravách vozidla na dobu jednoho dne, měsíce nebo roku, přičemž poplatky se musí lišit v závislosti na časovém období, na které se tento přístup poskytuje.

Článek 8

Prováděcí opatření

Komise přijme v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX /XX/ES] opatření nezbytná pro provedení odstavců 6 a 7. Ta budou obsahovat definici technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o stavu vozidla poskytovány.

KAPITOLA IV

Povinnosti členských států

Článek 9 **Schválení typu**

1. S účinkem od [datum vstupu v platnost] 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.
2. S účinkem od [18 měsíců plus jeden den od data vstupu v platnost] a od [30 měsíců od data vstupu v platnost] vnitrostátní orgány v případě kategorie N₁ třídy II a III 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.
3. S účinkem od [36 měsíců od data vstupu v platnost] a od [48 měsíců od data vstupu v platnost] vnitrostátní orgány v případě kategorie N₁ třídy II a III nebudou považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, za platné podle [článku 25] směrnice [XXXX/XX/ES] a odmítnou registraci takových vozidel a zakážou jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

Článek 10 **Schválení typu náhradních dílů**

1. V případě nových náhradních katalyzátorů, které mají být montovány do vozidel s ES schválením typu, jež nejsou vybavena palubními diagnostickými systémy (OBD), vnitrostátní orgány odmítnou jejich prodej nebo instalaci do vozidla, pokud nejsou takového typu, pro který bylo vydáno schválení typu podle tohoto nařízení.
2. Odchylně od odstavce 1 mohou vnitrostátní orgány nadále prodlužovat ES schválení typu pro náhradní katalyzátory, a to za podmínek, za jakých byly původně udělena .

Článek 11 **Finanční pobídky**

1. Členské státy mohou stanovit finanční pobídky týkající se motorových vozidel v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení.

Tyto pobídky budou platit pro všechna nová vozidla nabízená k prodeji na trhu členského státu, která splňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření před daty uvedenými v čl. 9 odst.3.

Přestanou platit k datům uvedeným v čl. 9 odst. 3.

2. Členské státy mohou stanovit finanční pobídky pro dodatečné vybavování užívaných vozidel tak, aby splňovala mezní hodnoty emisí uvedené v tomto nařízení, a pro sešrotování vozidel, která tyto podmínky nesplňují.
3. Finanční pobídky uvedené v odstavcích 1 a 2 jsou pro každý typ motorového vozidla nižší než 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 12

Sankce

Členské státy přijmou ustanovení o sankcích za porušení podmínek tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatnění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy informují o těchto ustanoveních Komisi nejpozději osmnáct měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost a neprodleně jí oznamují všechny následné změny těchto ustanovení.

KAPITOLA V

Závěrečná ustanovení

Článek 13

Nové definování specifikací

1. Do [6 měsíců ode dne vstupu v platnost] Komise přezkoumá potřebu nového definování mezních hodnot emisí uhlovodíků uvedených v příloze I s cílem zohlednit zvlášť emise uhlovodíků jiných než methan a methanu.
2. Posouzeno by mělo rovněž být zahrnutí emisí methanu do výpočtu emisí oxidu uhličitého.
3. V případě potřeby může Komise přijmout tato opatření s ohledem na odstavce 1 a 2:
 - a) změnit toto nařízení v souladu s článkem 14 za účelem přehodnocení mezních hodnot uhlovodíků uvedených v příloze I tohoto nařízení;
 - b) přijmout v souladu s čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] opatření na zkoušku, zaznamenání nebo omezení emisí methanu.
4. Po skončení Programu měření částic OSN/EHK, který se uskutečňuje pod záštitou Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla, Komise přijme tato opatření:
 - a) změni toto nařízení podle článku 14 za účelem přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic uvedených v příloze I tohoto nařízení a zavedení mezních hodnot pro množství tuhých částic uvedených v této příloze tak, aby byly ve značné míře v souladu s mezními hodnotami pro hmotnost benzínu a nafty,

- b) přijme v souladu s čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] revidovaný postup pro měření částic a mezních hodnot pro množství částic.

Článek 14 **Změny**

Komise může v souladu s postupem uvedeným v čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] změnit toto nařízení podle čl. [36 odst. 2, 3, 4] uvedené směrnice.

Článek 15 **Změny směrnice [XXXX/XX/ES]**

Přílohy IV, VI a XI směrnice [XX/XXXX/ES] se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 16 **Změny směrnice 72/306/EHS**

V článku 1 směrnice 72/306/EHS se doplňuje nový odstavec, který zní:

„Tato směrnice se však neuplatní na vozidla uvedená v článku 2 [tohoto nařízení]“

Článek 17 **Zrušení**

1. Směrnice 70/220/EHS, 80/1268/EHS, 89/458/EHS, 91/441/EHS, 93/59/EHS, 94/12/EHS, 96/69/EHS, 98/69/ES a 2004/3/EHS se zrušují s platností od [18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].
2. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

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 [18 měsíců + 1 den ode dne vstupu v platnost]s výjimkou čl. 9 odst. 1 a 11.
3. Budou-li změny nebo prováděcí opatření uvedená v čl. 5 odst. 6 a čl. 13 odst. 1 a 3 přijata po [6 měsících ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost], nahradí se data uvedená v čl. 9 odst. 2 a 3 daty uvedenými ve změnách nebo prováděcích opatřeních.

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

V Bruselu dne .

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA I – Mezní hodnoty emisí

PŘÍLOHA II – Změny směrnice [XXXX/XX/ES]

PŘÍLOHA I – Mezní hodnoty emisí

Tabulka 1: Mezní hodnoty emisí Euro 5

		Referenční hmotnost (RM) (kg)	Limitní hodnoty											
			Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)		Hmotnost uhlovodíků (HC)		Hmotnost oxidů dusíku (NO _x)		Součet hmotností uhlovodíků a oxidů dusíku (HC + NO _x)		Hmotnost částic (PM)		Množství částic ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
Kategorie	Třída		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	všechny	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Klíč: PI = zážehový motor, CI = vznětový motor

(1) Norma pro množství bude stanovena později.

(2) Normy pro hmotnost částic zážehových motorů se vztahují pouze na vozidla s motory s přímým vstřikem, které fungují částečně nebo úplně v režimu spalování ochuzené směsí.

Tabulka 2 – Mezní hodnota emisí pro zkoušky emisí způsobených vypařováním

Hmotnost emisí způsobených vypařováním (g/test)
2

Tabulka 3 – Mezní hodnoty emisí oxidu uhelnatého a uhlovodíků v emisích z výfuku po zkoušce studeného startu

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

PŘÍLOHA II: Změny směrnice [XXXX/XX/ES]

Směrnice [XXXX/XX/ES] se mění takto:

1. V příloze IV části I se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

Předmět	Odkaz na právní předpis	Odkaz na Úřední věstník	Použitelnost									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Emise	[.../.../ES]	L ..., ..., s. ...	X	X	X	X	X	X				

2. V příloze IV části I dodatku 1 se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

	Předmět	Odkaz na právní předpis	Odkaz na Úřední věstník	M ₁
2.	Emise	[.../.../ES]	L ..., ..., s. ...	A

3. V příloze VI dodatku 1 se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

Předmět	Odkaz na právní předpis	Ve znění	Použitelný na Varianty
2. Emise	[.../.../ES]		

4. V příloze XI dodatku 1 se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

Bod	Předmět	Odkaz na právní předpis	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
2	Emise	[.../.../ES]	Q	G+Q	G+Q	G+Q

5. V příloze XI dodatku 2 se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

Bod	Předmět	Odkaz na právní předpis	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emise	[.../.../ES]	A	A	A	A	A	A				

6. V příloze XI dodatku 3 se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

Bod	Předmět	Odkaz na právní předpis	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emise	[.../.../ES]	Q	Q	Q	Q	Q				

7. V příloze XI dodatku 4 se bod 2 tabulky nahrazuje tímto:

Bod	Předmět	Odkaz na právní předpis	Pojízdný jeřáb kategorie N3
2	Emise	[.../.../ES]	X