



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.12.2007
KOM(2007) 851 v konečném znění

2007/0295 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o schvalování typu motorových vozidel a motorů s ohledem na emise z těžkých
nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel**

(předložený Komisí)

{SEC(2007)1718}

{SEC(2007)1720}

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, pokud jde o 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 vytvářejí nadbytečné překážky 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

Mezní hodnoty emisí Euro IV pro nákladní vozidla a autobusy jsou použitelné od 9. listopadu 2006 a mezní hodnoty emisí Euro V pro nové schvalování typu¹ budou v obou případech použitelné od 1. října 2008.

Bez uskutečnění změny v politice snižování hladiny emisí pro těžká nákladní motorová vozidla existuje vysoké riziko narušení fungování vnitřního trhu ze strany členských států, které chtějí přijmout jednostranná opatření. Problémem Evropské unie zůstane i špatná kvalita ovzduší, neboť znečištění ovzduší bude mít nadále škodlivý vliv na lidské zdraví.

Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Na požadavky týkající se emisí z těžkých nákladních vozidel a motorů se v současnosti vztahuje směrnice 2005/55/ES¹ prováděná směrnicí 2005/78/ES².

Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem (Úř. věst. L 275, 20.10.2005, s. 1).

² Směrnice Komise 2005/78/ES ze dne 14. listopadu 2005, kterou se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem a mění přílohy I, II, III, IV a VI uvedené směrnice (Úř. věst. L 313, 29.11.2005, s. 1).

Tento návrh byl vypracován v souvislosti s programem „Čistý vzduch pro Evropu“ (CAFE), který poskytl technický základ pro přípravu Tematické strategie o znečišťování ovzduší³. 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 vyžadována pro dosažení potřebné úrovně kvality ovzduší. Euro VI je jedním z několika takových opatření důležitých pro snížení emisí prekurzorů ozonu (jako jsou oxidy dusíku NO_x a uhlovodíky 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

Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Príslušné 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 VI.

Použitá metodika

V roce 2004 zaslaly útvary Komise zúčastněným subjektům dotazník týkající se nových mezních hodnot emisí Euro VI pro těžká nákladní 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 / hlavní konzultovaní odborníci

Údaje byly získávány od řady zúčastněných subjektů v oblasti automobilového průmyslu a utříděny skupinou konzultantů vedenou výzkumným ústavem TNO v Nizozemsku.

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 zvoleny na základě jejich technické proveditelnosti a nákladové efektivnosti.

Prostředky ke zveřejnění odborných stanovisek

Zpráva skupiny odborníků je k dispozici na internetových stránkách GR pro podniky a průmysl⁴.

³ KOM(2005) 446 v konečném znění ze dne 21.9.2005.

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

Posouzení dopadů

V současnosti se vypracovává posouzení dopadů, v němž se zvažuje pět možností politiky:

- 1) *Přístup „beze změny politiky“*: mezní hodnoty emisí Euro V (směrnice 2005/55/ES ve znění pozdějších předpisů) zůstávají v platnosti pro těžká nákladní vozidla.

Pokud nedojde ke změně politiky snižování hladiny emisí pro motorová vozidla, existuje vysoké riziko narušení 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 na evropské úrovni*: revize stávajících právních předpisů Euro V stanovením nových mezních hodnot emisí Euro VI 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 sníží náklady na zdravotní péči.

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.

V rámci tohoto přístupu se zvažovala možnost použití fáze Euro VI jednorázově nebo ve dvou etapách, ale na základě podpory velké většiny vyjádřené v odpovědích v rámci veřejné konzultace bylo rozhodnuto zavést fázi Euro VI jednorázově.

Proto se v návrhu prosazuje možnost regulačního přístupu.

- 3) *Právní předpisy v členských státech*: Členské státy vytvářejí své vlastní emisní normy a/nebo zavádějí jiná politická opatření (např. dočasná přepravní omezení u vozidel, která nesplňují ambicióznější normy).

Tento přístup by měl nepříznivý dopad na fungování vnitřního trhu, kupříkladu pokud jde o trh s užitkovými vozidly, ale také na volný pohyb zboží přepravovaného těmito vozidly. Proto byl tento přístup zamítnut.

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

Udržitelnost takových opatření lze však z dlouhodobého hlediska 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.

- 5) *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 zavedeného systému řízení emisí v EU mají důležitý význam na celém světě. Posun od regulačního přístupu k přístupu dobrovolnému by proto mohl narušit proces globální harmonizace.

Možnost neregulovaného přístupu proto nebude dále zvažována.

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 snížení (o 66 %) hmotnosti emisí částic z vozidel se vznětovými motory. Ačkoli tato nižší mezní hodnota emisí neurčuje konkrétní technologii, bude de facto vyžadovat zavedení filtrů pro zadržení částic ze vznětových motorů (DPF).

Mezní hodnoty emisí zvolené pro částice lze splnit pomocí otevřených nebo uzavřených filtrů. Uzavřené filtry mají výhodu v tom, že snižují emise velmi jemných částic, které se považují za zdraví nejméně škodlivější. 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, měla by být zavedena norma pro množství.

V případě vozidel se vznětovými motory se plánuje 80% snížení emisí NO_x. Dodržení těchto mezních hodnot emisí bude za současného stavu techniky vyžadovat vnitřní úpravy motoru

(např. recirkulaci výfukových plynů) a zařízení pro čištění výfukových plynů (např. selektivní katalytickou redukcí). Návrh rovněž zahrnuje snížení emisí ze zážehových motorů.

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

Zavedení celosvětově harmonizovaných požadavků je důležitým prvkem pro snížení nákladů automobilového průmyslu na testování a podpoří konkurenceschopnost evropských výrobců motorů a vozidel. Tento návrh v této souvislosti zavádí požadavky vytvořené v rámci pracovní skupiny WP.29 UN-ECE – Světové fórum pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel – vztahující se na:

1. použití celosvětově harmonizovaných jízdních cyklů za podmínek ustáleného stavu (WHSC) a za neustálených podmínek (WHTC) pro zhodnocení znečišťujících emisí;
2. zkoušky emisí a metodika měření;
3. celosvětově harmonizované palubní diagnostické systémy.

Návrh rovněž zavádí požadavky pro schvalování typu konstrukčních částí pro následné zpracování výfukových plynů, jako jsou katalyzátory a filtry pro zadržení částic.

Právní základ

Právní základem návrhu je článek 95 Smlouvy.

Zásada subsidiarity

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

Cílů návrhu nemůže být uspokojivě dosaženo činností na úrovni členských států, protože je třeba zabránit vzniku překážek jednotného trhu a vzhledem k přeshraničním dopadům znečištění ovzduší.

Atmosférické modelování ukazuje, že znečišťující emise z jednoho členského státu přispívají k naměřené úrovni znečištění v jiných členských státech, a proto je za účelem vyřešení problému znečištění ovzduší nutno přijmout společné opatření na úrovni EU.

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.

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 předcházející směrnice pro emise z těžkých nákladních vozidel⁵. Tento přístup předpokládá, že návrh a přijetí právního předpisu se uskuteční podle dvou odlišných, ale souběžných postupů:

- za prvé, hlavní ustanovení stanoví Evropský parlament a Rada nařízením podle článku 95 Smlouvy o ES v rámci postupu spolurozhodování;
- za druhé, technické specifikace provádějící hlavní 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.

⁵ Směrnice 2005/55/ES (Úř. věst. L 275, 20.10.2005, s. 1) prováděná směrnicí 2005/78/ES (Úř. věst. L 313, 29.11.2005, s. 1).

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“⁶ určuje jako prioritní oblast pro zjednodušení právních předpisů Společenství systém schvalování typu motorových vozidel. Směrnice 2005/55/ES, 2005/78/ES a 2006/51/ES budou zrušeny. Směrnice 80/1269/EHS⁷ pozměněná pozdějšími předpisy týkající se výkonu motorů motorových vozidel bude rovněž zrušena a její technické požadavky budou zahrnuty do tohoto návrhu.

Návrhem se zjednodušují administrativní postupy veřejných orgánů (EU nebo vnitrostátních). Návrh je zařazen do průběžného programu Komise pro aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire* a jejího legislativního a pracovního programu pod číslem 2007/ENTR/009.

Zrušení platných právních předpisů

Přijetí tohoto návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů. To je podrobně uvedeno v článku 15 tohoto návrhu.

Evropský hospodářský prostor

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

⁶ KOM(2003) 71 v konečném znění ze dne 11.2.2003.

⁷ Směrnice Rady 80/1269/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se výkonu motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o schvalování typu motorových vozidel a motorů s ohledem na emise z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel****(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 Komise⁸,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁹,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy¹⁰,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje oblast bez vnitřních hranic, v níž je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. K tomuto účelu se uplatňuje ucelený systém ES schvalování typu motorových vozidel. Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by proto měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.
- (2) Toto nařízení je novým zvláštním nařízením v rámci postupu schvalování typu Společenství podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)¹¹. Přílohy IV, VI a XI uvedené směrnice by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.
- (3) Na žádost Evropského parlamentu byl do právních předpisů ES o motorových vozidlech zaveden nový regulační přístup. Toto nařízení by proto mělo stanovit pouze základní ustanovení týkající se emisí vozidel, zatímco technické specifikace by měly být stanoveny v prováděcích opatřeních postupem projednávání ve výborech.

⁸ Úř. věst. C [...], s. [...].

⁹ Úř. věst. C [...], s. [...].

¹⁰ Úř. věst. C [...], s. [...].

¹¹ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (4) Šestý akční program Společenství pro životní prostředí přijatý rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ze dne 22. července 2002 stanoví potřebu snížit znečištění na úroveň, kde se minimalizují negativní vlivy na lidské zdraví se zvláštním zřetelem k citlivým skupinám obyvatel a životnímu prostředí jako celku. Právní předpisy Společenství stanovily vhodné normy pro kvalitu vnějšího ovzduší s cílem zajištění ochrany lidského zdraví a zejména citlivých jedinců, jakož i pro národní emisní stropy. Program Čistý vzduch pro Evropu (CAFE) vedl k přijetí tematické strategie o znečišťování ovzduší¹². Jedním ze závěrů uvedené tematické strategie je, že pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je nezbytné další snížení emisí z odvětví dopravy (letecké, námořní a pozemní), z domácností a z odvětví energetiky, zemědělství a průmyslu. V této souvislosti je třeba k úkolu snižování emisí z motorových vozidel přistupovat jako k součásti celkové strategie. Normy Euro VI představují jedno z opatření určených ke snížení aktuálních emisí látek znečišťujících ovzduší u vozidel v provozu, jako jsou znečišťující částice, a prekursorů ozonu, jako jsou např. oxidy dusíku a uhlovodíky.
- (5) Dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. Z tohoto důvodu by se měly průmyslovému odvětví poskytovat jasné informace o budoucích mezních hodnotách emisí.
- (6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění a národních emisních stropů je zejména nutné snížení emisí oxidů dusíku z těžkých nákladních vozidel. Stanovení mezních hodnot emisí oxidů dusíku již v rané fázi by mělo poskytnout výrobcům vozidel jistotu, která jim umožní dlouhodobé celoevropské plánování.
- (7) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na konkurenceschopnost trhů a výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší, snížení zdravotních nákladů a prodloužení průměrné délky života.
- (8) V zájmu zlepšení fungování vnitřního trhu, zejména v oblasti volného pohybu zboží, svobody usazování a volného pohybu služeb je potřebný neomezený přístup k informacím o opravách vozidla prostřednictvím standardizované vyhledávací funkce, kterou je možno použít k vyhledání technických informací, a účinná hospodářská soutěž v oblasti služeb poskytujících informace o opravách a údržbě vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických systémů a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, kterými by se měli výrobci řídit, na svých internetových stránkách, spolu s cílenými opatřeními, která zajistí přiměřený přístup malým a středním podnikům.
- (9) Komise by měla pravidelně posuzovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů regulace emisí a v případě potřeby předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh, jehož cílem je přijmout právní úpravu pro tyto emise.

¹² KOM(2005) 0446 ze dne 21.9.2005.

- (10) Je vhodné podpořit zavádění vozidel na alternativní pohon, která dosahují nízkých emisí oxidů dusíku a částic. Měly by být tedy zavedeny mezní hodnoty pro uhlovodíky, uhlovodíky jiné než methan a methan.
- (11) S cílem zajistit regulaci emisí velmi jemných znečišťujících částic (PM 0,1 μm a méně) by Komise měla získat pravomoc k přijetí přístupu založeného na množství částic u emisí znečišťujících částic jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, který je v současné době používán. Přístup založený na počtu částic emisí by měl vycházet z výsledků programu EHK OSN pro měření částic (Particulate Measurement Programme – PMP) a být v souladu se stávajícími ambiciózními cíli, pokud jde o životní prostředí.
- (12) Komise by měla přijmout celosvětově harmonizované jízdní cykly v postupu zkoušek, který poskytne základ předpisů o ES schvalování typu s ohledem na emise. Mělo by se rovněž zvážit použití přenosných měřicích systémů pro ověření aktuálních emisí vozidel v provozu a zavedení postupů pro regulaci emisí mimo cyklus.
- (13) Palubní diagnostické systémy jsou důležité pro regulaci emisí během provozu vozidla. Vzhledem k významu regulace skutečných emisí by Komise měla pravidelně posuzovat požadavky na tyto systémy a práh tolerance pro monitorování chyb.
- (14) V zájmu monitorování toho, jak tento sektor přispívá ke globálním emisím skleníkových plynů, by Komise měla zavést měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého u těžkých nákladních vozidel.
- (15) V zájmu lepší regulace aktuálních emisí u vozidel v provozu včetně emisí mimo cyklus a usnadnění postupu kontroly shodnosti v provozu, by měla být přijata metodika zkoušení a provozní požadavky založené na použití přenosných měřicích systémů emisí.
- (16) Komise by v zájmu dosažení cílů v oblasti kvality ovzduší měla zavést harmonizované předpisy k zajištění vhodné regulace emisí mimo cyklus z těžkých nákladních vozidel a motorů v rámci celého rozsahu provozních podmínek motoru a okolních provozních podmínek.
- (17) Základním požadavkem pro splnění zavedených norem týkajících se emisí znečišťujících látek je správné fungování systému následného zpracování výfukových plynů, konkrétněji v případě NOx. V tomto rámci by měla být zavedena opatření zaručující správný provoz systémů založených na používání čidla.
- (18) Členské státy jsou prostřednictvím finančních pobídek schopné urychlit uvádění na trh takových vozidel, která splňují požadavky přijaté na úrovni Společenství. Tímto nařízením by nemělo být dotčeno právo členských států zahrnout emise do základu pro stanovení silniční daně pro motorová vozidla.
- (19) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení a zajistit jejich provádění. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

- (20) V tomto nařízení a v nařízení (ES) č. 715/2007 by měly být zavedeny požadavky týkající se výkonu motorů motorových vozidel obsažené ve směrnici 80/1269/ES. Nařízení (ES) č. 715/2007 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno a směrnice 80/1269/ES by měla být zrušena.
- (21) Měl by být zrušen čl. 14 odst. 6 nařízení č. 715/2007, neboť toto nařízení zrušuje uvedenou směrnici. Nařízení (ES) č. 715/2007 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (22) V zájmu zjednodušení právních předpisů Společenství je vhodné nahradit stávající směrnice nařízením. Použitím nařízení by se mělo zajistit, že podrobná technická ustanovení budou přímo použitelná pro výrobce, schvalovací orgány a technické zkušebny a že mohou být rychle a účinně aktualizována. Stávající právní předpisy týkající se emisí těžkých nákladních vozidel, směrnice 2005/55/ES, 2005/78/ES a 2006/51/ES by měly být zrušeny.
- (23) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹³.
- (24) Komisi by zejména měla být svěřena pravomoc k zavedení mezních hodnot založených na počtu částic v příloze I za účelem upřesnění hodnoty přípustné úrovně NO₂ v mezní hodnotě NO_x, zavádění zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schvalování typu, jakož i postupu měření u počtu částic, a k přijetí opatření týkajících se emisí mimo cyklus, přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a zkušebních cyklů používaných pro měření emisí. Protože jsou tato opatření obecného významu a jejich účelem je doplnit toto nařízení o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijímána regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (25) Jelikož cílů tohoto nařízení, zejména realizace vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se emisí motorových vozidel a zajištění přístupu samostatných provozovatelů k informacím o opravách a údržbě vozidla za stejných podmínek, jaké mají autorizovaní obchodní zástupci a opravny, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

¹³ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

Toto nařízení stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na jejich emise.

Toto nařízení také stanoví pravidla pro shodnost v provozu u vozidel a motorů, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD), měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého (CO₂) a kouře z naftových motorů a dostupnost informací z palubních diagnostických systémů vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se použije na vozidla kategorií M₁, M₂, N₁ a N₂, jak jsou uvedeny v příloze II směrnice 2007/46/ES, s referenční hmotností přesahující 2 610 kg a na všechna motorová vozidla kategorií M₃ a N₃, jak jsou uvedeny ve zmíněné příloze.

Toto nařízení se použije, aniž je dotčen čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- 1) „motorem“ rozumí zdroj pohonu vozidla, pro který může být uděleno schválení typu pro samostatný technický celek podle definice v bodě 25 článku 3 směrnice 2007/46/ES;
- 2) „plynnými znečišťujícími látkami“ se rozumí plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, oxidy dusíku vyjádřené jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO₂) a uhlovodíky;
- 3) „znečišťujícími částicemi“ se rozumí složky výfukových plynů, které jsou zachyceny ze zředěného výfukového plynu při maximální teplotě 325 K (52 °C) pomocí filtrů popsanych ve zkušebním postupu pro ověřování průměrných emisí z výfuku;
- 4) „emisemi z výfuku“ se rozumí emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic;
- 5) „klikovou skříní“ se rozumí prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, z kterých mohou vycházet plyny a páry;
- 6) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí ty konstrukční části vozidla, které regulují nebo omezují emise z výfuku;
- 7) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ se rozumí takový systém pro regulaci emisí, který je schopný rozeznat pravděpodobnou oblast nesprávné činnosti pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače;

- 8) „odpojovací strategií“ se rozumí strategie pro regulaci emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za okolních podmínek nebo provozních podmínek motoru buď při běžném provozu vozidla, nebo mimo postupy zkoušky ke schválení typu;
- 9) „původním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových zařízení, na které se vztahuje schválení typu vozidla;
- 10) „náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových zařízení, který je určen jako náhrada původního zařízení k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek podle článku 3 směrnice 2007/46/ES;
- 11) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravám, včetně následných změn a doplňků těchto informací. Tyto informace obsahují všechny informace požadované k montáži součástek nebo vybavení do vozidel;
- 12) „samostatným provozovatelem“ se rozumí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména opravny, výrobci nebo distributoři opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, poskytovatelé silničních asistenčních služeb, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem;
- 13) „vozidlem poháněným alternativním palivem“ se rozumí vozidlo navržené tak, aby mohlo používat nejméně jeden typ paliva, které je buď plynné za atmosférické teploty a tlaku, nebo je z podstatné části získáváno z neminerálních olejů;
- 14) „referenční hmotností“ se rozumí hmotnost vozidla v provozním stavu bez smluvené hmotnosti řidiče 75 kg a zvýšená o smluvenou hmotnost 100 kg.

Článek 4

Povinnosti výrobců

1. Výrobci prokážou, že všechna nová prodávaná vozidla zaregistrovaná nebo používaná v rámci Společenství a veškeré nové motory prodávané nebo používané v rámci Společenství a všechna nová náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek vyžadující schválení typu podle článku 8 prodávaná nebo používaná v rámci Společenství jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením.
2. Výrobci zajistí, že budou dodrženy postupy schvalování typu pro ověření shodnosti výroby, životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek a shodnosti v provozu.

Výrobce musí učinit technická opatření, kterými se zajistí účinné omezení emisí z výfuku podle tohoto nařízení po celou dobu běžné životnosti vozidel a za obvyklých podmínek používání.

Za tímto účelem se na zkoušky životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek prováděných pro účely schvalování typu a na zkoušky shodnosti vozidel či motorů v provozu použijí tyto hodnoty týkající se najetých kilometrů či období:

- a) 160 000 km nebo pět let podle toho, co nastane dříve, v případě motorů montovaných do vozidel kategorie M₁, N₁ a M₂;
 - b) 300 000 km nebo šest let podle toho, co nastane dříve, v případě motorů montovaných do vozidel kategorie N₂, N₃ s nejvyšší technicky přípustnou hmotností do 16 tun a kategorii M₃ třídy I, II a třídy A a B s nejvyšší technicky přípustnou hmotností do 7,5 tuny;
 - c) 700 000 km nebo sedm let podle toho, co nastane dříve, v případě motorů montovaných do vozidel kategorie N₃ s nejvyšší technicky přípustnou hmotností nad 16 tun a kategorie M₃ třídy III a B s nejvyšší technicky přípustnou hmotností nad 7,5 tuny.
3. Komise stanoví v souladu s postupem podle čl. 39 odst. 9 směrnice 2007/46/ES zvláštní postupy a požadavky pro provedení odstavců 1 a 2 tohoto článku.

Článek 5

Požadavky a zkoušky

1. Výrobci zajistí dodržení mezních hodnot emisí uvedených v příloze I.
2. Výrobci vybaví motory a vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby motor či vozidlo při běžném použití vyhovovaly tomuto nařízení.
3. Použití odpojovacích strategií snižujících účinnost zařízení k regulaci emisí se zakazuje.
4. Prováděcí opatření k tomuto článku přijme Komise postupem podle čl. 39 odst. 9 směrnice 2007/46/ES. Opatření se musí vztahovat na následující:
 - a) emise z výfuku, včetně zkušebních cyklů, emisí mimo cyklus, počtu částic, emisí při volnoběhu, opacity kouře a správné činnosti a regenerace zařízení k regulaci znečišťujících látek;
 - b) emise z klikové skříně;
 - c) palubní diagnostické systémy a výkon zařízení k regulaci znečišťujících látek v provozu;

- d) životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek, shodnost motorů a vozidel v provozu, shodnost výroby a způsobilost k provozu na silnici;
- e) emise oxidu uhličitého a spotřeba paliva;
- f) udělení rozšíření schválení typu;
- g) zkušební zařízení;
- h) referenční paliva;
- i) měření výkonu motoru;
- j) zvláštní předpisy k zajištění správné funkce opatření k regulaci emisí NO_x; taková opatření zajistí, aby vozidla, která v zájmu dodržení mezních hodnot emisí NO_x vyžadují použití čidla, nemohla být bez takového čidla provozována.

Komise může postupem podle čl. 39 odst. 9 směrnice 2007/46/ES přijmout další opatření týkající se konkrétních postupů, zkoušek a požadavků pro schvalování typu.

Článek 6

Přístup k informacím

1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený a standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému a informacím o opravách a údržbě vozidla.

Použijí se články 6 a 7 nařízení (ES) č. 715/2007.

2. Komise postupem podle čl. 39 odst. 9 směrnice 2007/46/ES k provedení odstavce 1 tohoto článku stanoví a aktualizuje technické specifikace týkající se způsobu, jakým mají být poskytnuty informace palubního diagnostického systému a informace o opravách a údržbě vozidla.

Komise může postupem podle čl. 39 odst. 9 směrnice 2007/46/ES přijmout další opatření k provedení odstavce 1 tohoto článku.

Článek 7

Povinnosti týkající se systémů používajících pomocné čidlo

1. Výrobci, opravny a provozovatelé vozidel nesmějí do systémů používajících pomocné čidlo nedovoleně zasahovat.
2. Provozovatelé vozidel zajistí, aby vozidlo nebylo v provozu bez pomocného čidla.

Článek 8

Harmonogram pro použití schvalování typu vozidel a motorů

1. Ode dne uvedeného v první větě druhého odstavce článku 16 odmítnou vnitrostátní orgány udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu s ohledem na nové typy motoru či vozidel, které nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením.

Technické certifikáty schválení typu odpovídající etapám týkajícím se emisí před fází Euro VI mohou být uděleny vozidlům a motorům určeným k vývozu do třetích zemí, pokud takové certifikáty jasně uvedou, že dotyčná vozidla a motory nemohou být uvedeny na trh Společenství.

2. S účinkem od 1. října 2014 v případě nových vozidel, která nesplňují podmínky tohoto nařízení, musí vnitrostátní orgány považovat osvědčení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a z důvodů souvisejících s emisemi zakázat registraci, prodej a uvedení do provozu takových vozidel.

S účinkem od téhož data s výjimkou případu náhradních motorů pro vozidla v provozu vnitrostátní orgány zakážou prodej nebo použití nových motorů, které nesplňují podmínky tohoto nařízení.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2 tohoto článku a s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření uvedených v čl. 4 odst. 3, v prvním pododstavci čl. 5 odst. 4 a v prvním pododstavci čl. 6 odst. 2, pokud o to výrobce požádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s emisemi vozidel odmítnout udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla či nový typ motoru, nebo zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla či zakázat prodej nebo používání nových motorů, pokud dotyčné vozidlo nebo motory splňují požadavky stanovené tímto nařízením.

Článek 9

Povinnosti členských států týkající se schvalování typu náhradních dílů

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

Článek 10

Finanční pobídky

1. Členské státy mohou s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření přijatých podle tohoto nařízení stanovit finanční pobídky týkající se motorových vozidel v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení.

Tyto pobídky se použijí na všechna nová vozidla uváděná na trh příslušného členského státu, která splňují podmínky tohoto nařízení. Přestanou nicméně platit nejpozději k 1. říjnu 2014.

2. Členské státy mohou s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření přijatých podle tohoto nařízení poskytnout finanční pobídky pro dodatečné vybavování již užívaných vozidel s ohledem na mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I a pro sešrotování vozidel, která podmínky tohoto nařízení nesplňují.
3. Finanční pobídky uvedené v odstavcích 1 a 2 pro každý typ motorového vozidla nesmějí převyšovat dodatečné náklady na technická zařízení potřebná ke splnění mezních hodnot emisí uvedených v příloze I, včetně nákladů na jejich instalaci do vozidla.
4. Komisi je nutno informovat o plánech na zavedení nebo změnu finančních pobídek uvedených v odstavcích 1 a 2.

Článek 11

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy uvědomí o těchto ustanoveních Komisi nejpozději do [DATUM 18 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] a neprodleně ji uvědomí o jakékoliv následné změně, kterou by byly tyto sankce dotčeny.
2. K typům porušení nařízení ze strany výrobců, na které se vztahuje sankce, náleží:
 - a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnost v provozu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo k odejmutí schválení typu;
 - d) používání odpojovacích strategií;
 - e) odmítnutí zpřístupnit informace.

K typům porušení nařízení ze strany výrobců, opraven a provozovatelů, na které se vztahuje sankce, musí náležet i nedovolené zásahy do systémů používajících pomocné činidlo.

K typům porušení nařízení ze strany provozovatelů, na které se vztahuje sankce, musí náležet i provoz vozidla bez pomocného činidla.

Článek 12

Nové definování specifikací

1. Po skončení Programu měření částic OSN/EHK, který se uskutečňuje pod záštitou Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla, Komise, aniž by snížila úroveň ochrany životního prostředí v rámci Společenství:
 - a) zavede mezní hodnoty založené na počtu částic a v případě potřeby upřesní hodnoty přípustné úrovně NO₂ v mezní hodnotě NO_x, a to v souladu s čl. 39 odst. 2 směrnice 2007/46/ES;
 - b) přijme postup měření pro počet částic.
2. Komise stanoví korelační faktory mezi Evropskou zkouškou s neustáleným cyklem (ETC) a Evropskou zkouškou s cyklem v ustáleném stavu (ESC), jak uvádí směrnice 2005/55/ES a celosvětově harmonizovaný neustálený jízdní cyklus (WHTC) a celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus v ustáleném stavu (WHSC) a náležitě upraví mezní hodnoty.
3. Komise bude přezkoumávat postupy, zkoušky a požadavky uvedené v čl. 5 odst. 4, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí.

Pokud se v rámci přezkumu zjistí, že uvedené postupy, zkoušky, požadavky a zkušební cykly již nejsou přiměřené nebo neodrážejí skutečné emise, budou upraveny tak, aby přiměřeně odrážely emise vznikající při skutečném provozu na silnici.
4. Komise bude pravidelně posuzovat znečišťující látky uvedené v bodě 2 článku 3. Pokud Komise dospěje k závěru, že je vhodné upravit emise dalších znečišťujících látek, změní odpovídajícím způsobem toto nařízení.

Článek 13

Změny nařízení (ES) č. 715/2007

Nařízení (ES) č. 715/2007 se mění takto:

1. V článku 5 se odstavec 3 mění takto:
 - i) po písmenu h) se zrušuje slovo „a“;
 - ii) doplňuje se písmeno j), které zní:
„j) měření výkonu motoru.“
2. V článku 14 se zrušuje odstavec 6.

Článek 14

Změny směrnice 2007/46/ES

Přílohy IV, VI a IX směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 15

Zrušení

1. Směrnice Rady 80/1269/EHS, směrnice Komise 88/195/EHS, 97/21/ES, 1999/99/ES a 2005/78/ES a směrnice 2005/55/ES se zrušují s účinkem od 1. října 2014.
2. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 16

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 1. dubna 2013. Nicméně čl. 8 odst. 3 a článek 10 se použijí od data vstupu v platnost a body 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i) a 3 d) i) přílohy II se použijí ode dne 1. října 2014.

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*

PŘÍLOHA I

Mezní hodnoty emisí Euro VI

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Poznámka:

PI = zážehový motor

CI = vznětový motor

1) V pozdější fázi musí být stanovena číselná norma.

2) Mezní hodnoty vztahující se k WHSC a WHTC budou zavedeny v pozdější fázi, jakmile budou stanoveny korelační faktory s ohledem na současné cykly (ESC a ETC).

(3) Přípustnou úroveň NO₂ v mezní hodnotě NO_x lze stanovit v pozdější fázi.

PŘÍLOHA II

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1. V příloze IV se část I mění takto:

a) tabulka se mění takto:

i) bod 40 se zrušuje;

ii) vkládá se nový bod 41a, který zní:

Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
41a Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/ přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení	[L ..., ..., s... vloží se odkaz k tomuto nařízení]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X						

iii) připojuje se tato poznámka:

„¹²

Pro vozidla s referenční hmotností přesahující 2 610 kg, která nejsou typově schválena (na žádost výrobce a za předpokladu, že jejich referenční hmotnost nepřesahuje 2 840 kg) podle nařízení ES č. 715/2007”

b) v dodatku se tabulka mění takto:

i) bod 40 se zrušuje;

ii) vkládá se nový bod 41a, který zní:

	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	M ₁
41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla s výjimkou celého souboru požadavků vztahujících se k palubní diagnostice (OBD) a přístupu k informacím /přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení	[L ..., ..., s... vloží se odkaz k tomuto nařízení]	A

2. V dodatku k příloze VI se tabulka mění takto:

a) bod 40 se zrušuje;

b) vkládá se nový bod 41a, který zní:

Předmět	Odkaz na regulační akt	Ve znění	Použitelné pro verze
41a Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/ přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení		

3. Příloha XI se mění takto:

a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:

i) bod 40 se zrušuje

ii) vkládá se nový bod 41a, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/ přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení	G+H	G+H	G+H	G+H

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) bod 40 se zrušuje;

ii) v tabulce se vkládá nový bod 41a, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/ přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení	X	X	X	X	X	X				

c) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

i) bod 40 se zrušuje;

ii) vkládá se nový bod 41a, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/ přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení	H	H	H	H	H				

d) v dodatku 5 se tabulka mění takto:

i) bod 40 se zrušuje;

ii) vkládá se nový bod 41a, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Autojeřáb kategorie N3
41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/ přístup k informacím	[EC] č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení	X