

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 7.7.2010
KOM(2010)362 v konečnom znení

2010/0195 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 97/68/ES, pokiaľ ide o ustanovenia pre motory
uvádzané na trh podľa pružného systému**

SEK(2010)828

SEK(2010)829

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Smernicou 97/68/ES o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch (ďalej len „smernica“) sa upravujú maximálne emisie výfukových plynov oxidu uhoľnatého (CO), uhlíkovodíkov (HC), oxidov dusíka (NO_x) a častíc (PM) z naftových motorov inštalovaných do stavebných, poľnohospodárskych a lesných strojov, koľajových vozidiel a lokomotív, plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, z motorov s konštantnou rýchlosťou a malých benzínových motorov používaných v rôznych typoch strojov.

V smernici sa predpokladajú čoraz prísnejšie etapy týkajúce sa limitov emisií so zodpovedajúcimi dátumami plnenia. Výrobcovia musia zaručiť, že nové motory budú spĺňať tieto limity na účely ich uvedenia na trh.

Smernicou 2004/26/ES¹ sa zaviedla v súčasnosti platná etapa emisných limitov pre väčšinu naftových motorov zahrnutých v etape III A. Tieto limity sa od 1. januára 2011 budú postupne nahrádzať prísnejšími limitmi etapy III B. Obdobie typového schvaľovania pre tieto motory sa začalo 1. januára 2010. Táto skutočnosť má vplyv na veľkú rozmanitosť výroby motorov (približne 1 500 spoločností v EÚ).

Na súlad s limitmi etapy III B je potrebné, aby boli súčasné motory podstatne upravené. Zmeny v konfigurácii, veľkosti alebo hmotnosti motorov majú reťazový účinok na pôvodných výrobcov zariadení (Original Equipment Manufacturers, OEM), ktorí budú musieť na inštaláciu upravených motorov úplne zmeniť konštrukciu svojich strojov. Tento proces môže začať až vtedy, keď bude motor úplne vyvinutý. Technické riešenia na zhodu s motormi etapy III B nie sú vo všeobecnosti ešte dokončené. OEM preto nie sú v pozícii, aby úplne zmenili konštrukciu stroja, do ktorého sa má motor inštalovať. Zatiaľ čo pre niektorých z nich požiadavky na emisie etapy III B nebudú predstavovať výraznejšie problémy, v prípade iných necestných pojazdných strojov nie je motor zhodný s etapou III B ani zd'aleka dokončený a je potrebný ďalší rozsiahlejší výskum a technický rozvoj na zabezpečenie toho, aby mohli byť stroje s motormi zhodnými s etapou III B uvedené na trh.

Pre výrobcov sú náklady na zhodu s novými emisnými limitmi značné. Tieto náklady zahŕňajú napríklad náklady na výskum a vývoj, náklady na zmenu konštrukcie strojov, náklady na zariadenia dodatočnej úpravy, náklady na dokumentáciu a označovanie atď.

Od jesene 2008 väčšina výrobného odvetvia Únie vyrábajúceho necestné pojazdné stroje bola nečakane a vážne zasiahnutá svetovou finančnou a hospodárskou krízou. Výrazne zasiahnuté boli konkrétne stavebné zariadenia a poľnohospodárske stroje. Na koľajové vozidlá mala kríza negatívny vplyv, aj keď menej závažný. Vo všeobecnosti spôsobil náhly pokles predaja veľký pokles príjmov a dostupného kapitálu na financovanie potrebného technického výskumu a vývoja, pokiaľ ide o stroje s motormi zhodnými s etapou III B vo všetkých výkonnostných kategóriách a použitiach v rámci lehôt stanovených v smernici.

¹ Ú. v. EÚ L 225, 25.6.2004, s. 3.

Smernicou 2004/26/ES sa takisto zaviedol tzv. pružný systém na uľahčenie prechodu medzi rôznymi etapami týkajúcimi sa emisií. Pružný systém umožňuje OEM medzi dvoma za sebou nasledujúcimi etapami limitných hodnôt emisií výfukových plynov uvádzať na trh obmedzený počet necestných pojazdných strojov, ktoré sú vybavené motormi, ktoré vyhovujú ešte limitom emisií výfukových plynov predchádzajúcej etapy. Pružný systém sa vzťahuje na vznetrové (naftové) motory používané v stavebných, poľnohospodárskych a lesných strojoch, generátorových agregátoch a pumpách používajúcich motory s konštantnou rýchlosťou, ale nie na lokomotívy, koľajové vozidlá a plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy. Umožňuje OEM uvádzať na trh buď 1) pre každú výkonnostnú kategóriu motorov obmedzený počet strojov nepresahujúci 20 % ročného predaja strojov OEM (vypočítaného ako priemerný predaj strojov v EÚ za posledných 5 rokov) alebo 2) pevne stanovený počet strojov, ako sa stanovuje v smernici. Táto druhá možnosť je určená pre menšie podniky vyrábajúce menší objem motorov.

Navrhuje sa upraviť ustanovenia o pružnom systéme s cieľom ďalej znižovať ekonomické náklady na prechod z emisnej etapy III A do emisnej etapy III B rozšírením jeho uplatňovania na niektoré typy necestných pojazdných strojov pri zachovaní nadobudnutia účinnosti etapy limitov emisií výfukových plynov III B s cieľom zachovať cieľ smernice, ktorý spočíva v znížení emisií plyných a tuhých znečisťujúcich látok v Únii. Posúdenie vplyvu, ktoré je pripojené k tomuto návrhu, obsahuje podrobné informácie o rôznych možnostiach, ktoré sa zvažovali s cieľom zmierniť vplyv hospodárskej krízy na OEM. V posúdení sa dospelo k záveru, že výrobcovia nebudú schopní v blízkej budúcnosti uvádzať na trh lokomotívy zhodné s etapou III B, keďže sa vyžaduje ďalší výskum, a preto rozšírenie navrhovaných pružných opatrení na motory používané v lokomotívach sa nezdalo relevantné. V roku 2010 prebiehali intenzívne diskusie s odborníkmi z výrobného odvetvia a členských štátov s cieľom posúdiť situáciu týkajúcu sa lokomotív, ktoré sa časom vyvinuli. To umožňuje Komisii konštatovať, že niektorí výrobcovia motorov časom pokročili vo vývoji motorov pre lokomotívy zhodných s etapou III B, zatiaľ čo OEM nebudú ešte úplne pripravení uvádzať na trh lokomotívy zhodné s etapou III B do 1. januára 2012, ako sa predpokladá v smernici. Preto sa zdalo byť potrebné, aby sa pružný systém vzťahoval aj na lokomotívy. Pri analýze sa dospelo k záveru, že toto rozšírenie bude mať veľmi obmedzený vplyv na životné prostredie a zároveň umožní železničným spoločnostiam realizovať potrebné investície.

2. KONZULTÁCIE SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

V súlade so smernicou sa uskutočnili konzultácie so zástupcami členských štátov a zúčastnenými stranami z výrobného odvetvia o návrhu prostredníctvom skupiny odborníkov v oblasti emisií zo strojov. Okrem toho Komisia uskutočnila od mája do júna 2009 intenzívne konzultácie s orgánmi členských štátov a so všetkými príslušnými zúčastnenými stranami, napr. s výrobným odvetvím, environmentálnymi organizáciami a združeniami pracovníkov. V návrhu sa zohľadňuje technická revízia smernice² Spoločným výskumným centrom, ktorá zahŕňa okrem iného hodnotenie potreby zmeniť a doplniť ustanovenia o pružnom systéme; štúdiá o posúdení vplyvu vykonaná externým konzultantom³ s cieľom posúdiť vplyv navrhovaných možností politiky stanovených v návrhu technickej revízie Spoločného výskumného centra, dve doplnkové štúdie o vplyvoch na železničné odvetvie (koľajové

² Návrh konečnej správy o technickej revízii je dostupný na webovej stránke venovanej necestným pojazdným strojom na webovej lokalite Európa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf

³ Konečná správa o štúdiu o posúdení vplyvu vykonaná ARCADIS N.V. je dostupná na webovej stránke venovanej necestným pojazdným strojom na webovej lokalite Európa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrep.pdf

vozidlá, lokomotívy) a vplyvy možností technickej revízie Spoločného výskumného centra vrátane dôsledkov zmeny a doplnenia pružného systému pre MSP⁴.

Podrobné posúdenie vplyvu, ktoré je pripojené k tomuto návrhu, sa vykonalo na základe technických štúdií a konzultácií so zúčastnenými stranami. Zahŕňa rôzne scenáre pre motory, na ktoré sa vzťahuje existujúci pružný systém, a stanovuje sa v ňom potreba zahrnúť koľajové vozidlá. Okrem záverov posúdenia vplyvu boli do pružného systému doplnené lokomotívy.

V posúdení vplyvu sa analyzujú rôzne možnosti – od zavádzania šrotovného, variantov pružného systému, pokiaľ ide o povolený percentuálny podiel/počet motorov, až po zriadenie obchodného systému, podľa ktorého by firmy, ktoré by nevyužili celú pružnosť, mohli predať svoje práva týkajúce sa pružnosti firmám, ktoré potrebujú dodatočnú pružnosť. Využívanie šrotovného sa vylúčilo, keďže nie je vhodné na pomoc OEM pri financovaní výskumu a vývoja s cieľom sprístupniť stroje etapy III B. Zriadenie pružného obchodného systému sa považovalo za príliš zložitý systém v krátkodobom horizonte, a tým za neúmerný očakávaným výsledkom.

Možnosť zvýšiť existujúci pružný systém a rozšíriť ho na odvetvia, ktoré doň zatiaľ neboli zaradené, sa považovalo za najlepšiu možnosť, ktorá dáva do rovnováhy vplyv na životné prostredie a ekonomické výhody v úsporách nákladov na zhodu na obmedzené časové obdobie.

3. PRÁVNY ZÁKLAD

Cieľom smernice 97/68/ES, ako aj tohto pozmeňujúceho návrhu je prispieť k bezproblémovému fungovaniu vnútorného trhu pre motory, ktoré sa majú inštalovať do necestných pojazdných strojov pri zohľadnení ochrany ľudského zdravia a životného prostredia. Právnym základom je preto článok 114 zmluvy.

4. ZMENY A DOPLNENIA

V návrhu sa predpokladajú nasledujúce zmeny a doplnenia smernice 97/68/ES:

- Zvýšenie percentuálneho podielu počtu motorov na použitie v pozemných strojoch uvádzaných na trh podľa pružného systému v každej kategórii motorov od 20 % do 50 % ročného predaja zariadení OEM a úprava maximálneho počtu motorov, ktoré môžu byť uvedené na trh podľa pružného systému ako nepovinná alternatíva v období medzi emisnou etapou III A a emisnou etapou III B.
- Zaradenie motorov používaných na pohon koľajových vozidiel a lokomotív do pružného systému, čím sa poskytne OEM možnosť uvádzať na trh obmedzený počet motorov podľa pružného systému.
- Platnosť týchto opatrení sa skončí 31. decembra 2013.

⁴ Doplnková štúdia o posúdení vplyvu na železničné odvetvie a odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy je dostupná na webovej stránke venovanej necestným pojazdným strojom na webovej lokalite Európa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm

5. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 97/68/ES, pokiaľ ide o ustanovenia pre motory
uvádzané na trh podľa pružného systému**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie⁵,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁶,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁷,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 294 zmluvy⁸,

keďže:

- (1) Smernica 97/68/ES⁹ sa týka emisií výfukových plynov z motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch. Súčasný emisný limit uplatniteľný na typové schválenie väčšiny vznetových motorov v rámci etapy III A sa majú nahradiť prísnejšími limitmi v rámci etapy III B. Uvedené limity sa uplatňujú od 1. januára 2010, pokiaľ ide o typové schválenie pre uvedené motory a od 1. januára 2011, pokiaľ ide o uvádzanie na trh.
- (2) Prechod do etapy III B zahŕňa postupnú zmenu v technológii, čo si bude vyžadovať značné vykonávacie náklady na zmenu konštrukcie motorov a na vývoj pokrokových technických riešení. Prechod prichádza v čase, keď výrobné odvetvie čelí vážnym ekonomickým problémom.
- (3) V smernici 97/68/ES sa stanovuje pružný systém s cieľom umožniť výrobcovi zariadení nakupovať v období medzi dvoma emisnými etapami obmedzené množstvo motorov, ktoré nespĺňajú súčasné hodnoty emisných limitov, ale sú schválené pre najbližšiu predchádzajúcu etapu emisných limitov.

⁵ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁶ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁷ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁸ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁹ Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1.

- (4) V článku 2 písm. b) smernice 2004/26/ES¹⁰ sa predpokladá hodnotenie novej potreby dodatočnej pružnosti.
- (5) Počas prechodu z etapy III A do etapy III B percentuálny podiel počtu motorov používaných na iné použitie ako na pohon koľajových vozidiel a lokomotív uvádzaných na trh podľa pružného systému by mal vzrásť z 20 % na 50 % ročného predaja zariadení s motormi v uvedenej kategórii realizovaného výrobcami zariadení. Maximálny počet motorov, ktoré môžu byť uvedené na trh podľa pružného systému by sa mal zodpovedajúcim spôsobom upraviť.
- (6) Pravidlá uplatniteľné na pružný systém by sa mali upraviť tak, aby sa uplatňovanie uvedeného systému rozšírilo na motory určené na pohon koľajových vozidiel a lokomotív.
- (7) Opatrenia uvedené v tejto smernici odrážajú dočasné ťažkosti, ktorým čelí výrobné odvetvie. Preto by sa mali obmedziť na prechod z etapy III A do etapy III B a ich platnosť by sa mala skončiť najneskôr 31. decembra 2013.
- (8) Smernica 97/68/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 97/68/ES sa mení a dopĺňa takto:

- 1. Článok 4 ods. 6 sa nahrádza takto:
 - „(6) Vznetové motory na iné použitie ako na pohon plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy sa môžu uvádzať na trh podľa pružného systému v súlade s postupom uvedeným v prílohe XIII popri odsekoch 1 až 5.“
- 2. Článok 10 sa mení a dopĺňa takto:
 - a) odsek 7 sa nahrádza takto:
 - „(7) Členské štáty povolia uvedenie motorov na trh, ako je stanovené v oddiele 1 prílohy I podľa odseku A bodov i), ii) a v) podľa pružného systému v súlade s ustanoveniami v prílohe XIII.“
 - b) dopĺňa sa tento odsek 8:
 - „(8) Pružný systém v súlade s ustanoveniami oddielu 1.2 prílohy XIII sa uplatňuje len na prechod z etapy III A do etapy III B a jeho platnosť sa skončí 31. decembra 2013.“
- 3. Príloha XIII sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou k tejto smernici.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 146, 30.4.2004, s. 1.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [dvanástich mesiacov od uverejnenia tejto smernice] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a korelačnú tabuľku medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

Uplatňujú tieto ustanovenia s účinnosťou od [deň, mesiac rok = nasledujúci deň po dátume uplatňovania].

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda
[...]

za Radu
predseda
[...]

PRÍLOHA

Oddiel 1 prílohy XIII sa nahrádza takto:

„1. OPATRENIA VÝROBCU MOTOROV A OEM

1.1. S výnimkou obdobia prechodu z etapy III A do etapy III B OEM, ktorý si želá používať pružný systém, požiada ktorýkoľvek schvaľovací orgán o povolenie kúpiť od svojich dodávateľov motorov množstvo motorov opísané v oddieloch 1.1.1 a 1.1.2, ktoré nespĺňajú súčasné hodnoty emisných limitov, ale sú schválené pre najbližšiu predchádzajúcu etapu emisných limitov.

1.1.1. Počet motorov uvedených na trh podľa pružného systému nesmie v žiadnej kategórii motorov presiahnuť 20 % ročného predaja zariadení s motormi v uvedenej kategórii motorov realizovaného OEM (vypočítaného ako priemer predaja za posledných 5 rokov na trhu EÚ). Ak OEM predával v EÚ zariadenia počas obdobia kratšieho ako 5 rokov, priemer sa vypočíta na základe obdobia, počas ktorého OEM predával zariadenia v EÚ.

1.1.2. Ako nepovinná alternatíva k oddielu 1.1.1 a s výnimkou motorov určených na pohon koľajových vozidiel a lokomotív môže OEM požiadať povolenie pre svojich dodávateľov motorov s cieľom uviesť na trh pevne stanovený počet motorov podľa pružného systému. Počet motorov v každej kategórii motorov nesmie prekročiť nasledujúce hodnoty:

Kategória motorov (kW)	Počet motorov
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2 Počas obdobia prechodu z etapy III A do etapy III B, s výnimkou motorov určených na pohon koľajových vozidiel a lokomotív, OEM, ktorý si želá používať pružný systém, musí požiadať ktorýkoľvek schvaľovací orgán o povolenie kúpiť od svojich dodávateľov motorov množstvo motorov opísané v oddieloch 1.2.1 a 1.2.2, ktoré nespĺňajú súčasné hodnoty emisných limitov, ale sú schválené pre najbližšiu predchádzajúcu etapu emisných limitov.

1.2.1. Počet motorov uvedených na trh podľa pružného systému nesmie v žiadnej kategórii motorov presiahnuť 50 % ročného predaja zariadení s motormi v uvedenej kategórii motorov realizovaného OEM (vypočítaného ako priemer predaja za posledných 5 rokov na trhu EÚ). Ak OEM predával v EÚ zariadenia počas obdobia kratšieho ako 5 rokov, priemer sa vypočíta na základe obdobia, počas ktorého OEM predával zariadenia v EÚ.

- 1.2.2. Ako nepovinná alternatíva k oddielu 1.2.1 môže OEM požiadať o povolenie pre svojich dodávateľov motorov s cieľom uviesť na trh pevne stanovený počet motorov podľa pružného systému. Počet motorov v každej kategórii motorov nesmie prekročiť nasledujúce hodnoty:

Kategória motorov (kW)	Počet motorov
37-56	200
56-75	175
75-130	250
130-560	125

- 1.3 Pokiaľ ide o motory určené na pohon koľajových vozidiel, pružný systém vymedzený v oddiele 1.1.1 sa uplatňuje od obdobia prechodu medzi etapou III A a etapou III B.
- 1.4 Pokiaľ ide o motory určené na pohon lokomotív, počas obdobia prechodu medzi etapou III A a etapou III B môže OEM požiadať o povolenie pre svojich dodávateľov motorov s cieľom uviesť na trh maximálne 12 motorov určených na pohon lokomotív podľa pružného systému.
- 1.5 OEM vo svojej žiadosti schvaľovaciemu orgánu uvedie nasledujúce informácie:
- a) vzor štítkov, ktoré sa majú pripevniť na každý kus necestných pojazdných strojov, v ktorých bude inštalovaný motor uvedený na trh podľa pružného systému. Na označení sa uvedie tento text: „STROJ Č. ... (poradie strojov) Z ... (celkový počet strojov v príslušnom výkonnostnom pásme) S MOTOROM č. ... S TYPOVÝM SCHVÁLENÍM (Smernica 97/68/ES) č. ...“;
 - b) vzor doplnkového štítku, ktorý sa má pripevniť na motor a má obsahovať text uvedený v oddiele 2.2 tejto prílohy.
- 1.6 OEM poskytne schvaľovaciemu orgánu všetky informácie súvisiace s vykonávaním pružného systému, ktoré schvaľovací orgán môže požadovať ako potrebné na prijatie rozhodnutia.
- 1.7 OEM poskytne ktorémukol'vek žiadajúcemu orgánu udeľujúcemu typové schválenie v členských štátoch všetky informácie, ktoré orgán udeľujúci typové schválenie požaduje s cieľom potvrdiť, že všetky motory, o ktorých sa tvrdí, že sú uvedené na trh podľa pružného systému, alebo označené za uvedené na trh podľa pružného systému, sú riadne potvrdené alebo označené.

**LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ PRE NÁVRHY, KTORÉ MAJÚ
ROZPOČTOVÝ VPLYV LEN NA STRANU PRÍJMOV**

1. NÁZOV NÁVRHU:

Smernica Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 97/68/ES, pokiaľ ide o ustanovenia pre motory uvádzané na trh podľa pružného systému

2. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY:

Kapitola a článok: Neuplatňuje sa.

Suma zahrnutá do rozpočtu na príslušný rok:

3. FINANČNÝ VPLYV

☒ Návrh nemá finančný vplyv

☐ Návrh nemá finančný vplyv na výdavky, ale má finančný vplyv na príjmy, a to s týmto účinkom:

(v mil. EUR zaokrúhlené na 1 desatinné miesto)

Rozpočtová položka	Príjem ¹¹	12-mesačné obdobie začínajúce dd/mm/rrrr	[Rok n]
Článok ...	<i>Vplyv na vlastné zdroje</i>		
Článok ...	<i>Vplyv na vlastné zdroje</i>		

Stav po opatrení					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
Článok ...					

¹¹ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (poľnohospodárske poplatky, odvody z produkcie cukru, clá), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odpočítaní 25 % nákladov na výber.

Článok ...					
------------	--	--	--	--	--

4. OPATRENIA PROTI PODVODOM

Neuplatňuje sa.

5. INÉ POZNÁMKY

...