Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►B

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 715/2007

z 20. júna 2007

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009	L 188	1	18.7.2009
►M3	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 566/2011 z 8. júna 2011	L 158	1	16.6.2011
►M4	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 459/2012 z 29. mája 2012	L 142	16	1.6.2012

▼B

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 715/2007

z 20. júna 2007

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

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

keďže:

(1) Vnútorný trh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, kde je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Preto existuje komplexný systém Spoločenstva pre typové schvaľovanie motorových vozidiel zavedený smernicou Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ([3]). Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa preto mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia.

(2) Toto nariadenie je jedným z celého radu regulačných predpisov súvisiacich s postupom typového schválenia Spoločenstva podľa smernice 70/156/EHS. Uvedená smernica by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(3) Na žiadosť Európskeho parlamentu sa do právnych predpisov EÚ o motorových vozidlách zaviedol nový regulačný prístup. Preto toto nariadenie prijíma základné ustanovenia o emisiách z motorových vozidiel, zatiaľ čo technické špecifikácie budú ustanovené vo vykonávacích opatreniach prijatých v rámci postupov komitológie.

([1]) Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 62.

([2]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 13. decembra 2006 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 30. mája 2007.

([3]) Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/96/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 81).

▼B

(4) Komisia začala v marci 2001 uskutočňovať program Čisté ovzdušie pre Európu (CAFE), ktorého hlavné prvky sú uvedené v oznámení zo 4. mája 2005. To viedlo k prijatiu tematickej stratégie o znečistení ovzdušia oznámením z 21. septembra 2005. Jedným zo záverov tematickej stratégie je, že na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií odvetvia dopravy (leteckej, námornej a pozemnej dopravy), domácností a odvetvia energetiky, poľnohospodárstva a priemyslu. V tejto súvislosti by sa k úlohe znižovania emisií motorových vozidiel malo pristupovať ako k súčasti celkovej stratégie. Normy Euro 5 a Euro 6 sú jedným z opatrení určených na znižovanie emisií tuhých častíc a ozónových prekurzorov, ako sú oxidy dusíka a uhľovodíky.

(5) Dosahovanie cieľov Európskej únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií motorových vozidiel. Priemysel by preto mal mať k dispozícii jasné informácie o budúcich limitných hodnotách emisií. Toto je dôvod, prečo nariadenie okrem normy Euro 5 obsahuje aj fázu limitných hodnôt emisií Euro 6.

(6) Je najmä potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia. To si vyžaduje dosiahnutie ambicióznych limitných hodnôt vo fáze Euro 6 bez toho, aby bolo nutné zriecť sa výhod dieselových motorov z hľadiska spotreby paliva a emisií uhľovodíkov a oxidu uhoľnatého. Včasné stanovenie tejto úrovne na znižovanie oxidov dusíka umožní výrobcom motorových vozidiel dlhodobé plánovanie výroby v celoeurópskom meradle.

(7) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy, pokiaľ ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia a znižovanie zdravotných nákladov a zvyšovanie priemernej dĺžky života, ako aj dôsledky na celkový vplyv na emisie CO_2.

(8) Na zlepšenie fungovania vnútorného trhu, najmä pokiaľ ide o voľný pohyb tovaru, slobodu usadiť sa a slobodu poskytovania služieb, je nevyhnutný neobmedzený prístup k informáciám o opravách vozidiel prostredníctvom štandardizovaného formátu, ktorý sa dá použiť na vyhľadávanie technických informácií a účinná hospodárska súťaž na trhu informačných služieb týkajúcich sa opráv a údržby vozidiel. Veľká časť takýchto informácií sa týka palubných diagnostických systémov (OBD) a ich vzájomného pôsobenia s ostatnými systémami vozidla. Treba stanoviť technické špecifikácie, ktorými by sa internetové stránky výrobcov mali riadiť, spolu s cielenými opatreniami na zabezpečenie primeraného prístupu pre malé a stredné

▼B

podniky (MSP). Spoločné normy odsúhlasené so zainteresovanými stranami, ako je napríklad formát OASIS ([1]), môžu uľahčiť výmenu informácií medzi výrobcami a poskytovateľmi služieb. Preto je vhodné od začiatku požadovať používanie technických špecifikácií formátu OASIS a žiadať Komisiu, aby od CEN/ISO vyžadovala ďalší vývoj tohto formátu až do vzniku normy, ktorá čoskoro nahradí formát OASIS.

(9) Najneskôr štyri roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia by mala Komisia prehodnotiť fungovanie systému prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel s cieľom zvážiť, či by bolo vhodné zjednotiť všetky ustanovenia, ktoré upravujú prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, v rámci revidovanej rámcovej smernice o typovom schválení. Ak sa ustanovenia upravujúce prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel zapracujú do uvedenej smernice, zodpovedajúce ustanovenia v tomto nariadení sa zrušia za predpokladu, že existujúce práva na prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel zostávajú zachované.

(10) Komisia by mala pravidelne preskúmavať emisie, ktoré zatiaľ nie sú regulované a ktoré vzniknú v dôsledku širšieho používania nových palivových zmesí, technológii motorov a systémov regulácie emisií a podľa potreby predložiť návrh Európskemu parlamentu a Rade s cieľom regulovať tieto emisie.

(11) Toto nariadenie zavádza samostatné limitné hodnoty pre všetky uhľovodíky a všetky nemetánové uhľovodíky s cieľom uľahčiť zavádzanie a udržiavanie vozidiel na alternatívny pohon, ktoré môžu mať nízke emisie oxidu dusíka a tuhých častíc, a zároveň podporiť znižovanie emisií vozidiel poháňaných benzínom.

(12) Malo by sa pokračovať v úsilí o uplatňovanie prísnejších emisných limitov, vrátane znižovania emisií oxidu uhličitého, a o zabezpečenie toho, že sa tieto limity budú vzťahovať na skutočný výkon vozidiel pri ich používaní.

(13) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých častíc (PM 0,1 μm a menej) by Komisia mala čo najskôr prijať a zaviesť najneskôr pri nadobudnutí účinnosti fázy Euro 6 prístup k emisiám PM založený na množstve, ktorý by doplnil v súčasnosti používaný prístup založený na ich hmotnostnom obsahu. Prístup k emisiám založeným na množstve by sa mal vypracovať na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc OSN/EHK (Particulate Measurement Programme – PMP) a mal by byť v súlade s existujúcimi ambicióznymi cieľmi pre životné prostredie.

([1]) Organizácia za presadzovanie noriem pre štruktúrované informácie (Organisation for the Advancement of Structured Information Standards).

▼B

(14) Na zabezpečenie väčšej opakovateľnosti pri meraní hmotnosti a množstva emisií tuhých častíc v laboratóriu by Komisia mala prijať nový postup merania, ktorý by nahradil súčasný. Ten by sa mal prijať čo najskôr a mal by sa zaviesť najneskôr pri nadobudnutí účinnosti fázy Euro 6. Mal by byť založený na výsledkoch Programu OSN/EHK na meranie tuhých častíc - PMP. Keď sa zavedie nový postup merania, mali by sa prehodnotiť emisné limity pre hmotnosť PM uvedené v tomto nariadení, pretože nový postup zaznamenáva nižšiu úroveň hmotnosti ako súčasný.

(15) Komisia by mala pravidelne posudzovať potrebu revízie nového európskeho jazdného cyklu, ako skúšobného postupu, ktorý tvorí základ predpisov o typovom schválení ES vo vzťahu k emisiám. Možno bude potrebná aj aktualizácia alebo nahradenie skúšobných cyklov tak, aby odrážali zmeny v špecifikácii vozidiel a v správaní vodičov. Možno budú potrebné úpravy na zabezpečenie toho, aby skutočné emisie zodpovedali emisiám nameraným pri typovom schválení. Bolo by taktiež potrebné zvážiť použitie prenosných systémov merania emisií a zavedenie regulačného pojmu „nepresahujúci“.

(16) Systémy OBD sú dôležité na účely regulácie emisií počas používania vozidla. Z dôvodu významu regulácie skutočných emisií by Komisia mala pravidelne posudzovať požiadavky na takéto systémy a prahy tolerancie pre chyby monitorovania.

(17) Na zabezpečenie toho, aby nevznikali žiadne prekážky obchodu medzi členskými štátmi je potrebná štandardizovaná metóda merania spotreby paliva a emisií oxidu uhličitého. Okrem toho je potrebné zabezpečiť, aby zákazníci a používatelia dostávali objektívne a presné informácie.

(18) Komisia by mala predtým, ako vypracuje svoj návrh na budúce emisné normy, iniciovať štúdie s cieľom stanoviť, či je ešte stále potrebné naďalej členiť kategórie vozidiel na skupiny a či možno uplatňovať emisné limity, ktoré sú neutrálne z hľadiska hmotnosti.

(19) Členské štáty by mali mať možnosť prostredníctvom finančných stimulov urýchliť uvádzanie na trh takých vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva. Takéto stimuly by však mali byť v súlade s ustanoveniami zmluvy, najmä s pravidlami o štátnej pomoci. Je to potrebné, aby sa predišlo narušeniu vnútorného trhu. Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na právo členských štátov zahrnúť emisie do základu na výpočet dane z motorových vozidiel.

▼B

(20) Vzhľadom na to, že právne predpisy Spoločenstva o emisiách a spotrebe paliva vozidiel sa vyvíjali viac ako 35 rokov a teraz sú rozptýlené vo viac ako 24 smerniciach, odporúča sa nahradiť tieto smernice novým nariadením a niekoľkými vykonávacím opatreniami. Nariadenie zabezpečí, aby boli podrobné technické ustanovenia priamo uplatniteľné na výrobcov, schvaľovacie orgány a technické služby a aby sa mohli aktualizovať omnoho rýchlejšie a efektívnejšie. Smernice 70/220/EHS ([1]), 72/306/EHS ([2]), 74/290/EHS ([3]), 80/1268/EHS ([4]), 83/351/EHS ([5]), 88/76/EHS ([6]), 88/436/EHS ([7]), 89/458/EHS ([8]), 91/441/EHS ([9]), 93/59/EHS ([10]), 94/12/ES ([11]),

([1]) Smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2003/76/ES (Ú. v. EÚ L 206, 15.8.2003, s. 29).

([2]) Smernica Rady 72/306/EHS z 2. augusta 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vo vzťahu k opatreniam, ktoré sa majú prijať proti emisiám znečisťujúcich látok z dieselových motorov vozidiel (Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2005/21/ES (Ú. v. EÚ L 61, 8.3.2005, s. 25).

([3]) Smernica Rady 74/290/EHS z 28. mája 1974, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 159, 15.6.1974, s. 61). Smernica zmenená a doplnená smernicou 2006/101/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 238).

([4]) Smernica Rady 80/1268/EHS zo 16. decembra 1980 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa spotreby paliva motorových vozidiel (Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 36). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/3/ES (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36).

([5]) Smernica Rady 83/351/EHS zo 16. júna 1983, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi zo zážihových motorov motorových vozidiel (Ú. v. ES L 197, 20.7.1983, s. 1).

([6]) Smernica Rady 88/76/EHS z 3. decembra 1987, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 36, 9.2.1988, s. 1).

([7]) Smernica Rady 88/436/EHS zo 16. júna 1988, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Zníženie emisie škodlivých častíc z dieselových motorov) (Ú. v. ES L 214, 6.8.1988, s. 1).

([8]) Smernica Rady 89/458/EHS z 18. júla 1989, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel, vzhľadom na európske normy emisií pre vozidlá s obsahom nižším než 1,4 litra (Ú. v. ES L 226, 3.8.1989, s. 1).

([9]) Smernica Rady 91/441/EHS z 26. júna 1991, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 242, 30.8.1991, s. 1).

([10]) Smernica Rady 93/59/EHS z 28. júna 1993, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 186, 28.7.1993, s. 21).

([11]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/12/ES z 23. marca 1994 o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 100, 19.4.1994, s. 42).

▼B

96/69/ES ([1]), 98/69/ES ([2]), 2001/1/ES ([3]), 2001/100/ES ([4]) a 2004/3/ES ([5]) je preto potrebné zrušiť. Okrem toho by členské štáty mali zrušiť aj právne predpisy transponujúce zrušené smernice do svojich právnych poriadkov.

(21) S cieľom ozrejmiť rozsah právnych predpisov o emisiách vozidiel, smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2005/55/ES z 28. septembra 2005 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na opatrenia, ktoré sa majú prijať proti emisiám plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov určených na používanie vo vozidlách a proti emisiám plynných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo skvapalneným ropným plynom, určených na používanie vo vozidlách ([6]) treba zmeniť a doplniť tak, aby zahrnovala všetky ťažké nákladné vozidlá, aby bolo jasné, že toto nariadenie sa týka ľahkých nákladných vozidiel.

(22) Na zabezpečenie hladkého prechodu z platných smerníc na toto nariadenie by sa jeho uplatňovanie malo odložiť o určité obdobie po nadobudnutí jeho účinnosti. Počas tohto obdobia by však výrobcovia mali mať možnosť rozhodnúť sa, či si dajú vozidlá schváliť podľa platných smerníc alebo podľa tohto nariadenia. Okrem toho by sa ustanovenia o finančných stimuloch mali uplatňovať okamžite po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia nemá vplyv na platnosť typových schválení udelených podľa platných smerníc.

(23) Na zabezpečenie hladkého prechodu z platných smerníc na toto nariadenie je potrebné vo fáze Euro 5 stanoviť určité výnimky pre vozidlá určené na plnenie zvláštnych sociálnych potrieb. Tieto výnimky by prestali platiť po nadobudnutí platnosti fázy Euro 6.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/69/ES z 8. októbra 1996, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 282, 1.11.1996, s. 64).

([2]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/69/ES z 13. októbra 1998 o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1).

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/1/ES z 22. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 35, 6.2.2001, s. 34).

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/100/ES zo 7. decembra 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi z motorových vozidiel (Ú. v. ES L 16, 18.1.2002, s. 32).

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/3/ES z 11. februára 2004, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS, pokiaľ ide o meranie emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva vozidiel kategórie N_1 (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36).

([6]) Ú. v. EÚ L 275, 20.10.2005, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2006/51/ES (Ú. v. EÚ L 152, 7.6.2006, s. 11).

▼B

(24) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ([1]).

(25) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na stanovenie limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc v prílohe I, ako aj prehodnotiť limitné hodnoty pre hmotnosť tuhých častíc stanovené v uvedenej prílohe. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(26) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na stanovenie osobitných postupov, skúšok a požiadaviek na typové schválenie, ako aj revidovaný postup merania pre tuhé častice a limitnej hodnoty pre množstvo tuhých častíc, a prijatie opatrení, ktoré sa týkajú používania rušiacich zariadení, prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel a skúšobných cyklov používaných na meranie emisií. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je doplniť toto nariadenie novými nepodstatnými prvkami, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(27) Keďže ciele tohto nariadenia, a to realizácia vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich sa emisií motorových vozidiel a zaručeného prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel pre nezávislých prevádzkovateľov za rovnakých podmienok aké majú autorizovaní predajcovia a opravovne, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov ale možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Predmet úpravy

1. Toto nariadenie zavádza spoločné technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel (ďalej len „vozidlá“) a náhradných dielov, ako sú náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, s ohľadom na emisie.

([1]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

▼B

2. Toto nariadenia okrem toho stanovuje pravidlá pre zhodu v prevádzke, životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania, palubné diagnostické systémy (OBD), meranie spotreby paliva a dostupnosť informácií o opravách a údržbe vozidiel.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na vozidlá kategórií M_1, M_2, N_1 a N_2, ako sú definované v prílohe II k smernici 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg.

2. Na žiadosť výrobcov sa typové schválenie udelené podľa tohto nariadenia môže rozšíriť z vozidiel stanovených v odseku 1 na vozidlá kategórií M_1, M_2, N_1 a N_2, ako sú definované v prílohe II k smernici 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 840 kg, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

1. „hybridné vozidlo“ je vozidlo aspoň s dvoma rozličnými meničmi energie a s dvoma rozličnými systémami zdroja energie (vo vozidle) na účely pohonu vozidla;

2. „vozidlá určené na plnenie zvláštnych sociálnych potrieb“ sú vozidlá na naftový pohon kategórie M_1, ktoré sú buď:

   a) vozidlá na osobitné účely, ako sú definované v smernici 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou prevyšujúcou 2 000 kg,

   alebo

   b) vozidlá s referenčnou hmotnosťou prevyšujúcu 2 000 kg určenými na prepravu 7 alebo viac osôb vrátane vodiča s výnimkou vozidiel kategórie M_1G, platnou od 1. septembra 2012, ako sú definované v smernici 70/156/EHS,

   alebo

   c) vozidlá s referenčnou hmotnosťou prevyšujúcou 1 760 kg, ktoré sú vyrobené špeciálne na komerčné účely a umožňujú používať vo vnútri invalidné vozíky;

3. „referenčná hmotnosť“ je hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave po odpočítaní jednotnej hmotnosti vodiča 75 kg a pripočítaní jednotnej hmotnosti 100 kg;

4. „plynné znečisťujúce látky“ sú emisie výfukových plynov: oxid uhoľnatý, oxidy dusíka, vyjadrené ako ekvivalent oxidu dusičitého (NO_2), a uhľovodíkov;

▼B

5. „tuhé znečisťujúce látky“ sú zložky výfukového plynu, ktoré sa odstraňujú zo zriedeného výfukového plynu pri maximálnej teplote 325 K (52 °C) pomocou filtrov opísaných v skúšobnom postupe na overovanie priemerných výfukových emisií;

6. „výfukové emisie“ sú emisie plynných a tuhých znečisťujúcich látok;

7. „emisie z odparovania“ sú pary uhľovodíkov unikajúce z palivového systému vozidla iné ako výfukové emisie;

8. „kľuková skriňa“ je vnútorný alebo vonkajší priestor motora, ktorý je spojený s olejovou nádržou vnútorným alebo vonkajším potrubím, cez ktoré môžu unikať plyny a výpary;

9. „palubný diagnostický systém“ alebo „systém OBD“ je systém regulácie emisií, ktorý je schopný identifikovať pravdepodobnú oblasť nesprávnej činnosti pomocou poruchových kódov uložených v pamäti počítača;

10. „rušiace zariadenie“ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla;

11. „zariadenie na reguláciu znečisťovania“ sú tie komponenty vozidla, ktoré regulujú a/alebo obmedzujú výfukové emisie a emisie z odparovania;

12. „pôvodné zariadenie na reguláciu znečisťovania“ je zariadenie na reguláciu znečisťovania alebo sústavu takýchto zariadení, na ktoré sa vzťahuje udelené typové schválenie pre dané vozidlo;

13. „náhradné zariadenie na reguláciu znečisťovania“ je zariadenie na reguláciu znečisťovania alebo sústava takýchto zariadení, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného zariadenia na reguláciu znečisťovania, a ktoré sa môžu schváliť ako samostatná technická jednotka, ako je vymedzená v smernici 70/156/EHS;

14. „informácie o opravách a údržbe vozidiel“ sú informácie potrebné na diagnostikovanie, obsluhu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, preprogramovanie alebo preinštalovanie vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajniam a opravovniam, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií. Tieto informácie obsahujú všetky požadované informácie o súčiastkach alebo vybavení vozidiel;

▼B

15. „nezávislý prevádzkovateľ“ je podnik iný ako autorizované predajne a opravovne, ktorý je priamo alebo nepriamo zapojený do opravy a údržby motorových vozidiel, sú to najmä opravovne, výrobcovia alebo distribútéri opravárenských zariadení, nástrojov alebo náhradných dielov, vydavatelia technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovatelia dopravných záchranných služieb, prevádzkovatelia ponúkajúci kontrolné a skúšobné služby, prevádzkovatelia ponúkajúci školenia pre montážnych technikov, výrobcov a opravárov vybavenia pre vozidlá na alternatívny pohon;

16. „biopalivá“ sú palivá tekutého alebo plynného skupenstva, ktoré sa vyrábajú z biomasy;

17. „vozidlá na alternatívny pohon“ sú vozidlá konštruované tak, aby mohli používať aspoň jeden druh paliva, ktoré je pri atmosférickej teplote a tlaku buď plynného skupenstva alebo je z väčšej časti získané z iných ako minerálnych olejov ►M4 ; ◄

▼M4

18. „motor s priamym vstrekovaním“ je motor, ktorý môže pracovať vtedy, keď sa palivo vstrekne do nasatého vzduchu po tom, čo vzduch prešiel sacími ventilmi.

▼B

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCOV TÝKAJÚCE SA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

Článok 4

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Výrobcovia tiež preukazujú, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečistenia, pre ktoré sa vyžaduje typové schválenie a ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto povinnosti zahŕňajú splnenie emisných limitov uvedených v prílohe I a vo vykonávacích opatreniach uvedených v článku 5.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy typového schválenia na overenie zhody výroby, životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania a overenie zhody v prevádzke.

Okrem toho technické opatrenia prijaté výrobcami, musia umožňovať, aby sa v súlade s týmto nariadením účinne obmedzili výfukové emisie a emisie z odparovania v priebehu celej bežnej životnosti vozidiel v bežnej prevádzke. Preto sa opatrenia na overenie zhody v prevádzke kontrolujú po uplynutí 5 rokov alebo po 100 000 km, podľa toho, čo nastane skôr. Skúšanie životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania vykonávané pri typovom schválení má platiť pre 160 000 km. Aby boli požiadavky skúšky životnosti splnené, mali by mať výrobcovia možnosť vykonať skúšku starnutia na skúšobnom zariadení s ohľadom na vykonávacie opatrenia uvedené v odseku 4.

▼B

Zhoda v prevádzke sa kontroluje najmä pre výfukové emisie, ktoré nesmú prekročiť emisné limity uvedené v prílohe I. V záujme zlepšenia kontroly emisií z odparovania a emisií pri nízkych teplotách okolia Komisia preskúma skúšobné postupy.

3. Výrobcovia uvedú údaje o emisiách oxidu uhličitého a o spotrebe paliva v doklade, ktorý sa odovzdáva kupujúcemu vozidla v čase kúpy vozidla.

4. V súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2 sa stanovia osobitné postupy a požiadavky na vykonanie odsekov 2 a 3.

Článok 5

Požiadavky a skúšky

1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla;

b) zariadenie funguje len pri spustení motora,

alebo

c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.

3. Osobitné postupy, skúšky a požiadavky na typové schválenie uvedené v tomto odseku, ako aj požiadavky na vykonávanie odseku 2, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť menej závažné prvky tohto nariadenia tým, že ich doplnia, sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou podľa článku 15 ods. 3. To zahŕňa aj stanovenie požiadaviek týkajúcich sa:

a) výfukových emisií vrátane skúšobných cyklov, emisií pri nízkych teplotách okolia, emisií pri voľnobehu, opacity dymu a správneho fungovania a regenerácie systémov dodatočnej úpravy výfukových plynov;

b) emisií z odparovania a emisií z kľukovej skrine;

c) systémy OBD a fungovanie zariadení na reguláciu znečisťovania v prevádzke;

d) životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania, náhradných zariadení na reguláciu znečisťovania, zhody v prevádzke, zhody výroby a spôsobilosti na premávku na cestách;

▼B

e) merania emisií skleníkových plynov a spotreby paliva;

f) hybridných vozidiel a vozidiel na alternatívny pohon;

g) rozšírenia typového schválenia a požiadaviek na výrobcov malých sérií;

h) skúšobného zariadenia;

▼M2

_____

▼B

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

▼M2

j) merania výkonu motora.

▼B

Uvedené požiadavky sa podľa potreby vzťahujú na vozidlá bez ohľadu na typ paliva, ktorým sú poháňané.

KAPITOLA III

PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBE VOZIDIEL

Článok 6

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia zabezpečia pre nezávislých prevádzkovateľov neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel na svojich internetových stránkach v štandardizovanom formáte, ľahko a rýchlo dostupným spôsobom a spôsobom, ktorý je nediskriminačný v porovnaní s poskytovaním informácií a prístupom, ktorý poskytujú autorizovaným predajniam a opravovniam. S cieľom uľahčiť dosiahnutie tohto cieľa sa informácie predkladajú jednotným spôsobom, ktorý je zo začiatku v súlade s technickými požiadavkami formátu OASIS ([1]). Výrobcovia okrem toho sprístupnia nezávislým prevádzkovateľom a autorizovaným predajcom a opravovniam školiace materiály.

▼M3

2. Informácie uvedené v odseku 1 zahŕňajú:

a) jednoznačnú identifikáciu vozidla;

b) príručky na obsluhu vrátane záznamov o opravách a údržbe;

c) technické manuály;

d) informácie o komponentoch a diagnostické informácie (ako sú minimálne a maximálne teoretické hodnoty pre merania);

([1]) „Formát OASIS“ sa vzťahuje na technické špecifikácie dokumentu OASIS SC2-D5, formát informácií o opravách automobilov, verzia 1.0 z 28. mája 2003 (k dispozícii na adrese: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) a častí 3.2, 3.5, 3.6 a 3.8 dokumentu OASIS SC1-D2, špecifikácia požiadaviek na opravy automobilov, verzia 6.1 z 10. januára 2003 (k dispozícii na adrese: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf 00005.pdf), výlučne s otvorenými textovými a grafickými formátmi.

▼M3

e) schémy zapojenia;

f) diagnostické poruchové kódy (vrátane osobitných kódov výrobcu);

g) kalibračné identifikačné číslo softvéru platné pre typ vozidla;

h) informácie týkajúce sa špeciálnych nástrojov a zariadení poskytnuté a dodané ich prostredníctvom;

i) informácie o ukladaní údajov a údaje o obojsmernom monitorovaní a skúškach a

j) štandardné pracovné jednotky alebo časové obdobia na úlohy opravy a údržby, ak sa priamo alebo prostredníctvom tretej osoby sprístupnia autorizovaným predajcom a opravovniam výrobcu.

▼B

3. Autorizované predajne alebo opravovne v rámci distribučného systému určitého výrobcu vozidiel sa na účely tohto nariadenia považujú za nezávislých prevádzkovateľov, pokiaľ poskytujú služby opravy alebo údržby vozidiel, ktoré nevykonávajú ako členovia distribučného systému daného výrobcu vozidiel.

4. Informácie o opravách a údržbe vozidiel sú dostupné vždy, s výnimkou prípadov údržby informačného systému.

5. Na účely výroby a údržby náhradných dielov alebo dielov na údržbu a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom každému výrobcovi alebo opravárovi komponentov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.

6. Na účely vývoja a výroby automobilového zariadenia pre vozidlá na alternatívny pohon poskytnú výrobcovia informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom všetkým výrobcom, montážnym technikom alebo opravárom zariadenia vozidiel na alternatívny pohon, ktoré o tieto informácie prejavia záujem.

7. Pri žiadosti o typové schválenie ES alebo o národné typové schválenie výrobca poskytne schvaľovaciemu orgánu dôkaz o súlade s týmto nariadením, pokiaľ ide o prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidla a k informáciám uvedeným v odseku 5. V prípade, ak tieto informácie nie sú v danom čase dostupné alebo ešte nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, výrobca ich poskytne do šiestich mesiacov odo dňa typového schválenia. Ak takýto dôkaz o súlade nie je poskytnutý v uvedenej lehote, schvaľovací orgán prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu.

▼B

Výrobca následne zmení a doplní informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na jeho internetovej stránke v rovnakom čase, v akom ich sprístupní autorizovaným opravovniam.

▼M3

8. V prípade, že sa záznamy o opravách a údržbe vozidiel vedú v centrálnej databáze výrobcu vozidla alebo v jeho mene, nezávislé opravovne, ktoré sú schválené a autorizované v súlade s oddielom 2.2 prílohy XIV k nariadeniu Komisie (ES) č. 692/2008 ([1]), majú takisto prístup k takýmto záznamom, a to bezplatne a za rovnakých podmienok ako autorizovaní predajcovia alebo autorizované opravovne, aby vkladali informácie o vykonaných opravách a údržbe.

▼B

Článok 7

Poplatky za informácie o opravách a údržbe vozidiel

1. Výrobcovia môžu vyberať zodpovedajúce a primerané poplatky za prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie; poplatok nie je odôvodnený alebo primeraný, ak odrádza od prístupu k informáciám tým, že nezohľadňuje rozsah, v akom ich nezávislý prevádzkovateľ používa.

▼M3

2. Výrobcovia sprístupnia informácie o opravách a údržbe vozidiel vrátane informácií o transakčných službách ako preprogramovanie alebo technická pomoc a to každú hodinu, denne, mesačne a ročne, pričom poplatky za takéto informácie sa majú líšiť v závislosti od príslušného časového obdobia, na ktoré sa prístup poskytuje. Okrem časovo podmieneného prístupu môžu výrobcovia ponúknuť aj prístup v závislosti od transakcie, v prípade ktorého sa poplatky určujú podľa transakcie a nie podľa, času na ktorý sa poskytne prístup. Ak výrobca ponúka oba systémy prístupu, nezávislé opravovne si vyberú systém príspupu, ktorí uprednostňujú, a to podľa času alebo podľa transakcie.

▼B

Článok 8

Vykonávacie opatrenia

V súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 sa prijmú opatrenia potrebné na vykonanie článkov 6 a 7, ktorých účelom je zmeniť a doplniť menej závažné prvky tohto nariadenia. Tieto majú obsahovať vymedzenie a aktualizáciu technických špecifikácií týkajúcich sa spôsobu, akým sa budú poskytovať informácie o opravách a údržbe vozidiel a o systémoch OBD, s osobitným dôrazom na špecifické potreby MSP.

([1]) Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1.

▼B

Článok 9

Správa

Najneskôr do 2. júla 2011 predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní systému prístupu k informáciám o opravách a údržbe vozidiel s dôrazom na dôsledky na hospodársku súťaž, fungovanie vnútorného trhu a výhody pre životné prostredie. V správe sa zváži, či by bolo vhodné zjednotiť všetky ustanovenia, ktoré upravujú prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, v rámci prepracovanej rámcovej smernice o typovom schválení.

KAPITOLA IV

POVINNOSTI ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Článok 10

Typové schválenie

1. S účinnosťou od 2. júla 2007 vnútroštátne orgány nesmú odmietnuť udelenie typového schválenia ES alebo národného typového schválenia pre nový typ vozidla, ak o to výrobca požiada, z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva vozidiel alebo zakázať registráciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky nového vozidla, ak príslušné vozidlo je v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 5 uvedenými v tabuľke 1 prílohy I alebo s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I.

2. S účinnosťou od 1. septembra 2009 a v prípade vozidiel kategórie N_1 triedy II a III a kategórie N_2 od 1. septembra 2010 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva odmietnu udelenie typového schválenia ES alebo národného typového schválenia pre nové typy vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s prílohami s výnimkou limitných hodnôt normy Euro 6 uvedených v tabuľke 2 prílohy I. Na skúšku výfukových emisií sú limitné hodnoty platné pre vozidlá určené na plnenie zvláštnych sociálnych potrieb rovnaké ako pre vozidlá kategórie N_1 triedy III.

3. S účinnosťou od 1. januára 2011 a v prípade vozidiel kategórie N_1 triedy II a III a kategórie N_2 a vozidiel určených na plnenie zvláštnych sociálnych potrieb od 1. januára 2012 vnútroštátne orgány nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s prílohami s výnimkou limitných hodnôt normy Euro 6 uvedených v tabuľke 2 prílohy I za platné na účely článku 7 ods. 1 smernice 70/156/EHS a z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva zakážu registráciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky. Na skúšku výfukových emisií sú limitné hodnoty platné pre vozidlá určené na plnenie zvláštnych sociálnych potrieb rovnaké ako pre vozidlá kategórie N_1 triedy III.

▼B

4. S účinnosťou od 1. septembra 2014 a v prípade vozidiel kategórie N_1 triedy II a III a kategórie N_2 od 1. septembra 2015 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva odmietnu udelenie typového schválenia ES alebo národného typového schválenia pre nové typy vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I.

5. S účinnosťou od 1. septembra 2015 a v prípade vozidiel kategórie N_1 triedy II a III a kategórie N_2 od 1. septembra 2016 vnútroštátne orgány nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I za platné na účely článku 7 ods. 1 smernice 70/156/EHS a z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva zakážu registráciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.

▼M1

6. Emisný limit 5,0 mg/km pre hmotnosť tuhých častíc uvedených v tabuľkách 1 a 2 prílohy I je účinný od platných dátumov stanovených v odsekoch 1, 2 a 3.

Emisný limit 4,5 mg/km pre hmotnosť tuhých častíc a limit pre množstvo častíc uvedených v tabuľkách 1 a 2 prílohy I je účinný od 1. septembra 2011 na typové schvaľovanie nových typov vozidiel a od 1. januára 2013 pre všetky nové vozidlá predané, zaregistrované a uvedené do prevádzky v Spoločenstve.

▼M4

7. Na vozidlá so zážihovými motormi s priamym vstrekovaním sa uplatňuje emisný limit pre počet častíc 6×10^{12} #/km tri roky od uplatniteľných dátumov stanovených v odsekoch 4 a 5 v súvislosti s novými typovými schváleniami a registráciou, predajom alebo uvedením do prevádzky nových vozidiel a podľa rozhodnutia výrobcu.

▼B

Článok 11

Typové schválenie náhradných dielov

1. Pri nových náhradných zariadeniach na reguláciu znečisťovania, ktoré sa majú montovať do vozidiel schválených podľa tohto nariadenia, vnútroštátne orgány zakážu ich predaj alebo inštaláciu do vozidla, ak nie sú takého typu, na aký bolo udelené typové schválenie podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení.

2. Vnútroštátne orgány môžu naďalej udeľovať rozšírenie typového schválenia ES vydané podľa noriem, ktoré predchádzali tomuto nariadeniu pre náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania za podmienok, ktoré sa pôvodne uplatňovali. Vnútroštátne orgány zakážu predaj náhradných zariadení na reguláciu znečisťovania alebo ich inštaláciu do vozidla, pokiaľ nejde o typ, ktorému bolo udelené príslušné typové schválenie.

3. Na náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, ktoré sa majú montovať do vozidiel a ktoré boli typovo schválené pred prijatím požiadaviek na typové schválenie komponentu, sa nevzťahujú požiadavky odsekov 1 a 2.

▼B

Článok 12

Finančné stimuly

1. Členské štáty môžu prijať ustanovenia týkajúce sa finančných stimulov uplatňované na sériovo vyrábané vozidlá, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto stimuly sú platné pre všetky nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu, ktoré sú v súlade aspoň s hodnotami emisných limitov v tabuľke 1 prílohy I pred dátumami uvedenými v článku 10 ods. 3; prestanú platiť od týchto dátumov.

Pre nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu od dátumov uvedených v článku 10 ods. 3, ale pred dátumami uvedenými v článku 10 ods. 5 sa môžu poskytovať finančné stimuly, ktoré sa však týkajú výhradne vozidiel spĺňajúcich hodnoty emisných limitov v tabuľke 2 prílohy I; prestanú platiť od dátumov uvedených v článku 10 ods. 5.

2. Členské štáty môžu poskytovať finančné stimuly na doplnkové vybavenie vozidiel v prevádzke a na zošrotovanie vozidiel, ktoré nespĺňajú limity.

3. Finančné stimuly uvedené v odsekoch 1 a 2 nesmú pre žiadny typ vozidla presahovať dodatočné náklady na technické zariadenia potrebné na zabezpečenie splnenia emisných limitov špecifikovaných v prílohe I vrátane nákladov na ich inštaláciu do vozidla.

4. Komisia musí byť včas informovaná o akýchkoľvek plánoch na zavedenie alebo úpravu finančných stimulov uvedených v odsekoch 1 a 2.

Článok 13

Sankcie

1. Členské štáty prijmú ustanovenia o sankciách za porušenie ustanovení tohto nariadenia výrobcami a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 2. januára 2009 a bezodkladne jej oznámia prípadné následné zmeny a doplnenia, ktoré sa ich budú týkať.

2. Druhy porušení, ktoré sú predmetom pokút zahŕňajú:

a) nepravdivé vyhlásenia počas postupov typového schválenia alebo postupov vedúcich k zrušeniu;

b) falšovanie výsledkov skúšok typového schválenia alebo zhody v prevádzke;

c) zadržiavanie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia;

d) používanie rušiacich zariadení,

a

e) odmietnutie prístupu k informáciám.

▼B

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 14

Nové vymedzenie špecifikácií

1. Komisia zváži zahrnutie emisií metánu do výpočtu emisií oxidu uhličitého. V prípade potreby Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh s opatreniami na doloženie či obmedzenie emisií metánu.

2. Po skončení Programu merania tuhých častíc OSN/EHK, ktorý sa uskutočňuje pod záštitou Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, a najneskôr pri nadobudnutí účinnosti normy Euro 6 Komisia prijme tieto opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia okrem iného tým, že ho doplnia bez zníženia súčasných cieľov, pokiaľ ide o životné prostredie:

a) zmena a doplnenie tohto nariadenia v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 na účely prehodnotenia limitných hodnôt pre hmotnosť tuhých častíc uvedených v prílohe I tohto nariadenia a zavedenia limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc uvedených v tejto prílohe tak, aby boli v značnej miere v súlade s hodnotami hmotnostných limitov pre benzín a naftu;

b) prijatie revidovaného postupu merania pre tuhé častice a limitnej hodnoty pre množstvo tuhých častíc v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3.

3. Komisia bude pravidelne posudzovať postupy, skúšky a požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3, ako aj skúšobné cykly používané na meranie emisií. Ak sa pri skúmaní preukáže, že už nie sú primerané alebo neodrážajú skutočné emisie, upravia sa tak, aby náležite odrážali emisie vznikajúce pri skutočnej jazde na ceste. V súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 sa prijmú potrebné opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť menej závažné prvky tohto nariadenia.

4. Komisia bude pravidelne posudzovať znečisťujúce látky podliehajúce požiadavkám a skúškam uvedeným v článku 5 ods. 3. Ak Komisia dospeje k záveru, že je vhodné regulovať emisie ďalších znečisťujúcich látok, predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na primeranú zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

5. Komisia posúdi emisné limity stanovené v tabuľke 4 prílohy I pre emisie oxidu uhoľnatého a uhľovodíkov pri skúške so studeným štartom a prípadne predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na sprísnenie emisných limitov.

▼M2

_____

▼B

Článok 15

Výbor

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

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

Článok 16

Zmeny a doplnenia smerníc 70/156/EHS a 2005/55/ES

1. Smernica 70/156/EHS sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

2. Smernica 2005/55/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/55/ES z 28. septembra 2005 o typovom schválení ťažkých úžitkových vozidiel a motorov vzhľadom na ich emisie (Euro 4 a Euro 5)“.

b) Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

a) ‚vozidlo‘ je akékoľvek motorové vozidlo definované v článku 2 smernice 70/156/EHS s referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg;

b) ‚motor‘ je hybný hnací zdroj vozidla, ktorému ako samostatnej technickej jednotke vymedzenej v článku 2 smernice 70/156/EHS možno udeliť typové schválenie;

c) ‚zdokonalené vozidlo, priaznivé pre životné prostredie (EEV – enhanced environment-friendly vehicle)‘ je vozidlo poháňané motorom, ktorý spĺňa prípustné limitné hodnoty emisií stanovené v riadku C tabuliek uvedených v oddiele 6.2.1 prílohy I“.

c) Oddiel 1 prílohy I sa nahrádza takto:

„1. Táto smernica sa uplatňuje na reguláciu plynných a tuhých znečisťujúcich látok, životnosti zariadení na reguláciu emisií, zhodu vozidiel/motorov v prevádzke a palubných diagnostických systémov (OBD) vo všetkých motorových vozidlách a na motory uvedené v článku 1 s výnimkou vozidiel kategórie M_1, N_1, N_2 a M_2, ktorým bolo udelené typové schválenie na základe nariadenie (ES) č. 715/2007 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.“

▼B

Článok 17

Zrušenie

1. Tieto smernice sa zrušujú s účinnosťou od 2. januára 2013:

— smernica 70/220/EHS,

— smernica 72/306/EHS,

— smernica 74/290/EHS,

— smernica 77/102/EHS,

— smernica 78/665/EHS,

— smernica 80/1268/EHS,

— smernica 83/351/EHS,

— smernica 88/76/EHS,

— smernica 88/436/EHS,

— smernica 89/458/EHS,

— smernica 91/441/EHS,

— smernica 93/59/EHS,

— smernica 93/116/ES,

— smernica 94/12/ES

— smernica 96/44/ES,

— smernica 96/69/ES,

— smernica 98/69/ES,

— smernica 98/77/ES,

— smernica 1999/100/ES,

— smernica 1999/102/ES,

— smernica 2001/1/ES,

— smernica 2001/100/ES,

— smernica 2002/80/ES,

— smernica 2003/76/ES,

— smernica 2004/3/ES.

2. Prílohy II a V k smernici Komisie 89/491/EHS zo 17. júla 1989, ktorou sa prispôsobujú technickému pokroku smernice Rady 70/157/EHS, 70/220/EHS, 72/245/EHS, 72/306/EEC, 80/1268/EHS a 80/1269/EHS týkajúce sa motorových vozidiel ([1]) sa zrušujú s účinnosťou od 2. januára 2013.

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

([1]) Ú. v. ES L 238, 15.8.1989, s. 43.

▼B

4. Členské štáty zrušia svoje vykonávacie právne predpisy prijaté podľa smerníc uvedených v odseku 1 s účinnosťou od 2. januára 2013.

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje od 3. januára 2009, s výnimkou článku 10 ods. 1 a článku 12, ktoré sa uplatňujú od 2. júla 2007.

3. Zmeny a doplnenia alebo vykonávacie opatrenia uvedené v článku 5 ods. 3 a článku 14 ods. 6 sa prijmú do 2. júla 2008.

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

▼B

PRÍLOHA I

EMISNÉ LIMITY

▼M1

Tabuľka 1

Emisné limity Euro 5

		Referenčná hmotnosť (RM) (kg)	Limitné hodnoty													
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Hmotnosť celkových uhľovodíkov (THC)		Hmotnosť nemetánových uhľovodíkov (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NO_x)		Súčet hmotností uhľovodíkov a oxidov dusíka (THC + NO_x)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		►M4 Počet tuhých častíc (PN) ◄	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategória	Trieda		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Všetky	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Všetky	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Kľúč: PI = zážihové zapaľovanie, CI = vznetové zapaľovanie.

►M3 ——————— ◄

([3]) Normy pre hmotnosti tuhých častíc u zážihových motoroch sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekovaním.

▼M4

Tabuľka 2

Emisné limity Euro 6

		Referenčná hmotnosť (RM) (kg)	Limitné hodnoty													
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Hmotnosť všetkých uhľovodíkov (THC)		Hmotnosť bezmetánových uhľovodíkov (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NO_x)		Súčet hmotností uhľovodíkov a oxidov dusíka (THC + NO_x)		Hmotnosť tuhých častíc (PM) [1]		Počet tuhých častíc (PN)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategória	Trieda		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [2]	CI	PI [2] [3]	CI
M	—	celá	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	celá	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Legenda: PI = zážihové zapaľovanie, CI = vznetové zapaľovanie.

(1) Limit 5,0 mg/km pre hmotnosť emisií tuhých častíc sa uplatňuje na typ vozidiel schválený podľa emisných limitov uvedených v tejto tabuľke na základe predchádzajúceho protokolu merania hmotnosti tuhých častíc, pred 1.9.2011.

(2) Limity pre hmotnosť a počet tuhých častíc pre zážihové motory sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekovaním.

(3) Podľa rozhodnutia výrobcu sa na vozidlá s priamym vstrekovaním Euro 6 PI uplatňuje emisný limit pre počet častíc 6×10^{12} #/km tri roky od dátumov stanovených v článku 10 ods. 4 a ods. 5 v súvislosti, v uvedenom poradí, s novými typovými schváleniami a novými vozidlami. Najneskôr do týchto dátumov sa zavedie metóda skúšky typového schválenia, ktorou sa zabezpečí účinné obmedzenie počtu tuhých častíc emitovaných vozidlami v podmienkach skutočnej jazdy.

▼B

Tabuľka 3

Emisný limit pre skúšku emisií z odparovania

Hmotnosť emisií pri odparovaní (g/skúšku)
2,0

Tabuľka 4

Emisné limity pre výfukové emisie oxidu uhoľnatého a uhľovodíkov pri skúške so studeným štartom

Teplota pri skúške 266 K (–7 °C)			
Kategória vozidla	Trieda	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) L_1 (g/km)	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

▼B

PRÍLOHA II

Zmeny a doplnenia smernice 70/156/EHS

Smernica 70/156/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 sa za poslednú zarážku vkladá táto veta:

„Ak sa v tejto smernici odkazuje na osobitnú smernicu alebo nariadenie, odkaz zahŕňa aj ich vykonávacie akty.“

2. Za slová „osobitná smernica“ sa vkladajú slová „alebo nariadenie“ v týchto ustanoveniach:

článok 2 prvá zarážka; článok 2 deviata zarážka; článok 2 desiata zarážka; článok 2 štrnásta zarážka; článok 3 ods. 1; článok 3 ods. 4; článok 4 ods. 1 písm. c); článok 4 ods. 1 písm. d); článok 5 ods. 5; článok 6 ods. 3; článok 7 ods. 2; článok 13 ods. 4; článok 13 ods. 5; príloha I prvý pododsek; príloha III časť III; príloha IV časť II prvý odsek; príloha V oddiel 1 písm. a); príloha V oddiel 1 písm. b); príloha V oddiel 1 písm. c); príloha VI strana 2 osvedčenia o ES typovom schválení; príloha VII ods. 1 časť 4; príloha VII poznámka pod čiarou č. 1; príloha X oddiel 2; príloha X oddiel 3.3; príloha XI doplnok 4 význam písmen: X; príloha XII oddiel B ods. 2; príloha XIV oddiel 2 písm. a); príloha XIV oddiel 2 písm. c); príloha XIV oddiel 2 písm. d).

3. Za slová „osobitné smernice“ sa vkladajú slová „alebo nariadenia“ v týchto ustanoveniach:

článok 2 ôsma zarážka; článok 3 ods. 1; článok 3 ods. 2; článok 4 ods. 1 písm. a) prvá a druhá zarážka; článok 4 ods. 1 písm. b); článok 4 ods. 3; článok 5 ods. 4 tretí pododsek; článok 5 ods. 6; článok 8 ods. 2; článok 8 ods. 2 písm. c); článok 9 ods. 2; článok 10 ods. 2; článok 11 ods. 1; článok 13 ods. 2; článok 14 ods. 1 bod i); zoznam príloh: názov prílohy XIII; príloha I prvý pododsek; príloha IV časť I prvý a druhý riadok; príloha IV časť II poznámka pod čiarou č. 1 k tabuľke; príloha V oddiel 1 písm. b); príloha V oddiel 3; príloha V oddiel 3 písm. a); príloha V oddiel 3 písm. b); príloha VI body 1 a 2; príloha VI strana 2 osvedčenia o ES typovom schválení; príloha X oddiel 2.2; príloha X oddiel 2.3.5; príloha X oddiel 3.5; názov prílohy XII; príloha XIV oddiel 1.1; príloha XIV oddiel 2 písm. c).

4. Za slovo „smernica“ sa vkladajú slová „alebo nariadenie“ v týchto ustanoveniach:

článok 5 ods. 3 tretí pododsek; príloha IV časť I poznámka pod čiarou X k tabuľke; príloha VI strana 2 osvedčenia o ES typovom schválení, záhlavie tabuliek; príloha VII ods. 1 časť 2; príloha VII ods. 1 časť 3; príloha VII ods. 1 časť 4; príloha VIII oddiely 1, 2, 2.1, 2.2 a 3; príloha IX strana 2 pre dokončené alebo kompletné vozidlá kategórie M_1 body 45, 46.1 a 46.2; príloha IX strana 2 pre dokončené alebo kompletné vozidlá kategórie M_2 a M_3 body 45 a 46.1; príloha IX strana 2 pre dokončené alebo kompletné vozidlá kategórie N_1, N_2 a N_3 body 45 a 46.1; príloha IX strana 2 pre nedokončené vozidlá kategórie M_1 body 45 a 46.1; príloha IX strana 2 pre nedokončené vozidlá kategórie M_2 a M_3 body 45 a 46.1; príloha IX strana 2 pre nedokončené vozidlá kategórie N_1, N_2 a N_3 body 45 a 46.1; príloha X poznámka pod čiarou č. 2; príloha X oddiel 1.2.2; príloha XI doplnok 4, význam písmen: N/A; príloha XV záhlavie tabuľky.

▼B

Za slovo „smernice“ sa vkladajú slová „alebo nariadenia“ v týchto ustanoveniach:

príloha IX strana 2 pre dokončené alebo kompletné vozidlá kategórie M_1; príloha IX strana 2 pre dokončené alebo kompletné vozidlá kategórie M_2 a M_3; príloha IX strana 2 pre dokončené alebo kompletné vozidlá kategórie N_1, N_2 a N_3; príloha IX strana 2 pre nedokončené vozidlá kategórie M_1; príloha IX strana 2 pre nedokončené vozidlá kategórie M_2 a M_3; príloha IX strana 2 pre nedokončené vozidlá kategórie N_1, N_2 a N_3; príloha XV.

5. V článku 8 ods. 2 písm. c) sa za slová „smernica (smernice)“ vkladajú slová „alebo nariadenie (nariadenia)“.

6. V prílohe IV časti I sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

„Predmet	Číslo smernice/ nariadenia	Odkaz na úradný vestník	Uplatniteľnosť									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emisie/ Prístup k informáciám	…/…/ES (ES) č. …/…	L …, …, s. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Týka sa vozidiel s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg. Na žiadosť výrobcu možno uplatňovať na vozidlá s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 840 kg.“

7. V prílohe IV časti I sa body 11 a 39 vypúšťajú.

8. V prílohe VII ods. 4 sa za slová „v prípade smernice“ vkladajú slová „alebo nariadenia“.

9. V prílohe VII ods. 5 za slová „najnovšia smernica“ vkladajú slová „alebo nariadenie“.

10. V prílohe XI doplnku 1 sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

„Bod	Predmet	Číslo smernice/ nariadenia	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emisie/Prístup k informáciám	…/…/ES (ES) č. …/…	Q	G + Q	G + Q“	

11. V prílohe XI doplnku 1 sa body 11 a 39 vypúšťajú.

12. V prílohe XI doplnku 2 sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

„Bod	Predmet	Číslo smernice/ nariadenia	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisie/Prístup k informáciám	…/…/ES (ES) č. …/…	A	A		A	A“					

13. V prílohe XI doplnku 2 sa body 11 a 39 vypúšťajú.

▼B

14. V prílohe XI doplnku 3 sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

„Bod	Predmet	Číslo smernice/nariadenia	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisie/Prístup k informáciám	…/…/ES (ES) č. …/…	Q		Q	Q“					

15. V prílohe XI doplnku 3 sa bod 11 vypúšťa.

16. V prílohe XI doplnku 4 sa záhlavie tabuľky a bod 2 nahrádzajú takto:

„Bod	Predmet	Číslo smernice/nariadenia	Mobilné žeriavy kategórie N
2	Emisie/Prístup k informáciám	…/…/ES (ES) č. …/…	N/A“

17. V prílohe XI doplnku 4 sa bod 11 vypúšťa.