

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 595/2009

ze dne 18. června 2009

o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. K tomuto účelu slouží ucelený systém Společenství pro 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 samostatným právním předpisem v rámci postupu schvalování typu Společenství podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, 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) ⁽³⁾. Přílohy IV, VI a XI uvedené směrnice by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

(3) Na žádost Evropského parlamentu byl do právních předpisů Společenství 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 přijatých postupem projednávání ve výborech.

(4) Šestý akční program Společenství pro životní prostředí přijatý rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ze dne 22. července 2002 ⁽⁴⁾ stanoví potřebu snížit znečištění na úroveň s co nejnižšími negativními dopady 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. Komise po svém sdělení ze dne 4. května 2001, které založilo program „Čistý vzduch pro Evropu“ (CAFE), přijala dne 21. září 2005 další sdělení nazvané „Tematická strategie

⁽¹⁾ Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 12.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 16. prosince 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 8. června 2009.

⁽³⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

o znečišťování ovzduší“. 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 prekurzorů ozonu, jako jsou např. oxidy dusíku (NO_x) 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 a měla by mu být poskytnuta dostatečná lhůta k jejich dosažení a k uskutečnění nezbytného technického rozvoje.
- (6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění a národních emisních stropů je zejména nutné snížení emisí NO_x z těžkých nákladních vozidel. Stanovení mezních hodnot emisí NO_x již v rané fázi by mělo v rámci celé Evropské unie poskytnout výrobcům vozidel jistotu při dlouhodobém 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 (OBD) a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je nezbytné stanovit technické specifikace týkající se poskytování informací na internetových stránkách, kterými by se měli výrobci řídit, spolu s cílenými opatřeními, která zajistí přiměřený přístup k informacím malým a středním podnikům.
- (9) Do 7. srpna 2013 by měla Komise přezkoumat fungování systému neomezeného přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, aby bylo možné rozhodnout, zda by nebylo vhodné provést konsolidaci všech ustanovení o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel v rámci revidovaných rámcových právních před-

pisů o schvalování typu. Pokud budou ustanovení o přístupu k takovým informacím tímto způsobem konsolidována, měla by být odpovídající ustanovení tohoto nařízení zrušena, pokud budou zachována stávající práva na přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel.

- (10) Komise by měla vybízet k vytvoření mezinárodního standardního formátu pro neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel, např. prostřednictvím činnosti Evropského výboru pro normalizaci (CEN).
- (11) Je nezbytné stanovit společnou evropskou normu pro formát informací palubního diagnostického systému a informací o opravách a údržbě vozidel. Dokud tato norma nebude přijata, měly by být informace palubního diagnostického systému a informace o opravách a údržbě vozidel u těžkých nákladních vozidel uváděny snadno přístupným způsobem a ve formátu, který zajišťuje nediskriminační přístup. Tyto informace by měly být zpřístupněny na internetových stránkách výrobců, nebo není-li to vzhledem k povaze těchto informací proveditelné, v jiném vhodném formátu.
- (12) Komise by měla pravidelně posuzovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů regulace emisí. Komise by rovněž měla v případě potřeby předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh, jehož cílem je přijmout právní úpravu pro tyto emise.
- (13) Je vhodné podpořit zavádění vozidel na alternativní pohon, která dosahují nízkých emisí NO_x a částic. Měly by být tedy zavedeny mezní hodnoty pro uhlovodíky, uhlovodíky jiné než methan a methan.
- (14) S cílem zajistit kontrolu emisí velmi jemných znečišťujících částic (PM 0,1 μm a méně) by Komise měla být zmocněna 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 Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) pro měření částic (Particulate Measurement Programme – PMP) a být v souladu se stávajícími ambiciózními cíli, pokud jde o životní prostředí.
- (15) Má-li být těchto cílů v oblasti životního prostředí dosaženo, je vhodné uvést, že budou mezní hodnoty počtu částic pravděpodobně odpovídat nejvyšší výkonnosti, které v současnosti dosahují částicové filtry využívající nejlepší dostupné technologie.

- (16) Komise by měla přijmout celosvětově harmonizované jízdní cykly ve zkušebních postupech, které poskytnou základ pro předpisy o ES schvalování typu z hlediska emisí. Mělo by se rovněž zvážit použití přenosných měřících systémů pro ověření aktuálních emisí vozidel v provozu a zavedení postupů pro kontrolu emisí mimo cyklus.
- (17) V důsledku dodatečného vybavení těžkých užitkových vozidel částicovými filtry pro naftové motory se může zvýšit produkce oxidu dusičitého (NO₂). V rámci tematické strategie v oblasti znečišťování ovzduší by proto Komise měla předložit legislativní návrh na harmonizaci vnitrostátních právních předpisů o dodatečném vybavení a zajistit, aby v něm byly zahrnuty podmínky týkající se životního prostředí.
- (18) Palubní diagnostické systémy jsou důležité pro kontrolu emisí během provozu vozidla. Vzhledem k významu kontroly skutečných emisí by Komise měla pravidelně posuzovat požadavky na tyto systémy a práh tolerance pro monitorování chyb.
- (19) V zájmu monitorování toho, jak tento sektor celkově přispívá ke globálním emisím skleníkových plynů, by Komise měla zavést měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého (CO₂) u těžkých nákladních vozidel.
- (20) Aby Komise podpořila trh s čistými a energeticky účinnými vozidly, měla by posoudit proveditelnost a vytvoření definice a metodiky spotřeby energie a emisí CO₂ pro vozidla jako celek, nikoli jen motory, aniž by tím bylo dotčeno využívání zkoušek se simulací a praktických zkoušek. Taková definice a metodika by měla rovněž zahrnovat alternativní pohony (např. hybridní vozidla) a účinky vylepšení vozidel, např. pokud jde o aerodynamiku, hmotnost, nosnost a valivý odpor. Pokud je možné nalézt vhodný způsob prezentace a srovnání, je žádoucí zveřejnit odvozenou spotřebu paliva a množství emisí CO₂ pro jednotlivé typy vozidel.
- (21) V zájmu lepší kontroly aktuálních emisí u vozidel v provozu včetně emisí mimo cyklus a usnadnění postupu kontroly shodnosti v provozu by měla být v přiměřeném časovém rámci přijata metodika zkoušení a provozní požadavky založené na použití přenosných systémů měření emisí.
- (22) Komise by v zájmu dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší měla zavést harmonizované předpisy k zajištění vhodné kontroly emisí mimo cyklus z těžkých nákladních vozidel a motorů v celém rozsahu provozních podmínek motoru a okolních provozních podmínek.
- (23) Základním požadavkem pro splnění zavedených norem týkajících se emisí znečišťujících látek je správné fungování systému následného zpracování výfukových plynů, konkrétněji v případě NO_x. V tomto rámci by měla být zavedena opatření zaručující správný provoz systémů založených na používání činidla.
- (24) 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 metody pro stanovení silniční daně pro motorová vozidla.
- (25) V případě, že členské státy vypracují opatření pro zajištění dodatečného vybavení stávajících těžkých nákladních vozidel, tato opatření by měla být v souladu s normami Euro VI.
- (26) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (27) Do tohoto nařízení a do nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla⁽¹⁾ by měly být zavedeny požadavky týkající se výkonu motorů motorových vozidel obsažené ve směrnici Rady 80/1269/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se výkonu motorů motorových vozidel⁽²⁾. Nařízení (ES) č. 715/2007 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno a směrnice 80/1269/EHS by měla být zrušena.
- (28) V zájmu zjednodušení právních předpisů Společenství je vhodné nahradit nařízením stávající právní předpisy týkající se emisí z těžkých nákladních vozidel, totiž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES⁽³⁾ a směrnici Komise 2005/78/ES⁽⁴⁾. 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. Proto by směrnice 2005/55/ES a 2005/78/ES měly být zrušeny a nařízení (ES) č. 715/2007 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(1) Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46.

(2) Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

(3) 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).

(4) Směrnice Komise 2005/78/ES ze dne 14. listopadu 2005, kterou se provádí směrnice 2005/55/ES a mění přílohy I, II, III, IV a VI uvedené směrnice (Úř. věst. L 313, 29.11.2005, s. 1).

- (29) 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 Komisi ⁽¹⁾.
- (30) Zejména je třeba zmocnit Komisi k zavedení mezních hodnot založených na počtu částic v příloze I za účelem případného upřesnění hodnoty přípustné úrovně NO₂ v mezní hodnotě NO_x, zavádění zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schvalování typu, jakož i postupu měření počtu částic, a k přijetí opatření týkajících se emisí mimo cyklus, používání přenosných systémů pro měření emisí, přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a zkušebních cyklů používaných pro měření emisí. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (31) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž uskutečnění vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se emisí motorových vozidel, motorů a náhradních dílů a zajištěním 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 tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů z hlediska emisí.

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

⁽¹⁾ Úř. věst L 184, 17.7.1999, s. 23.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M₁, M₂, N₁ a N₂ vymezených v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností vyšší než 2 610 kg a na všechna motorová vozidla kategorií M₃ a N₃ vymezených v uvedené příloze.

Toto nařízení se použije nezávisle na čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.

Na žádost výrobce se schválení typu dokončeného vozidla udělené na základě tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu rozšíří na nedokončené vozidlo od tohoto výrobce, jehož referenční hmotnost nepřesahuje 2 610 kg. Schválení typu se rozšíří, může-li výrobce prokázat, že veškeré konstrukční části, které mají být namontovány na nehotové vozidlo, zvýší referenční hmotnost vozidla nad 2 610 kg.

Na žádost výrobce se schválení typu vozidla udělené na základě tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu rozšíří na varianty a verze tohoto vozidla s referenční hmotností přesahující 2 380 kg, jestliže takové vozidlo současně splňuje požadavky týkající se měření emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva podle nařízení (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcích opatření.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „motorem“ 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“ plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, NO_x vyjádřené jako ekvivalent NO₂ a uhlovodíky;
- 3) „znečišťujícími částicemi“ 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“ emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic;
- 5) „klikovou skříň“ 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“ konstrukční části vozidla, které kontrolují nebo omezují emise z výfuku;
- 7) „palubním diagnostickým (OBD)“ systémem systém ve vozidle nebo připojený k motoru, který je schopný rozpoznat funkční poruchy a případně na jejich vznik upozornit pomocí systému varování, rozeznat pravděpodobnou oblast funkční poruchy pomocí údajů uložených v paměti počítače a tyto údaje zpřístupnit pro vnější použití;
- 8) „odpojovací strategií“ strategie pro kontrolu emisí, která snižuje účinnost systému kontroly emisí za okolních podmínek nebo provozních podmínek motoru buď při běžném provozu vozidla, nebo mimo zkušební postupy v rámci schvalování typu;
- 9) „původním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových zařízení, na které se vztahuje schválení typu vozidla;
- 10) „náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ 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, jak je vymezen v čl. 3 bodu 25 směrnice 2007/46/ES;
- 11) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci či dálkovou diagnostickou podporu 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 součástí nebo vybavení do vozidel;
- 12) „výrobce“ osoba nebo subjekt, který je schvalovacím orgánem odpovědný za všechna hlediska schvalování typu nebo schvalovacího řízení a za zajištění shodnosti výroby. Osoba nebo subjekt přitom nemusí být nutně přímo zapojený do všech fází výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které jsou předmětem postupu schvalování typu;
- 13) „samostatným provozovatelem“ 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;
- 14) „vozidlem poháněným alternativním palivem“ 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;
- 15) „referenční hmotností“ hmotnost vozidla v pohotovostním stavu zmenšená o jednotnou hmotnost řidiče 75 kg a zvětšená o jednotnou hmotnost 100 kg;
- 16) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo takové úpravy nebo změny systému snižování emisí nebo pohonného systému vozidla, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků, které zhorší emisní vlastnosti vozidla, ať již to bylo jejich záměrem, či nikoli.

Komise může přizpůsobit definici v bodě 7 prvního pododstavce technickému pokroku v oblasti palubních diagnostických systémů. Toto opatření, jež má za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímá regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

Článek 4

Povinnosti výrobců

1. Výrobci prokážou že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu ve Společenství, všechny nové motory prodávané nebo používané ve Společenství a všechna nová náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, u nichž je požadováno schválení typu podle článku 8 nebo 9 a která jsou prodávaná nebo instalovaná ve Společenství, musí být typově schváleny v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

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 a prováděcích opatření k němu 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 nepřesahující 16 tun a kategorii M₃ třídy I, II a třídy A a B s nejvyšší technicky přípustnou hmotností nepřesahující 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 přesahující 7,5 tuny.

3. Komise stanoví zvláštní postupy a požadavky k provedení odstavců 1 a 2 tohoto článku. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

Článek 5

Požadavky a zkoušky

1. Výrobci zajistí dodržení mezních hodnot emisí uvedených v příloze I.
2. Výrobci vybaví vozidla a motory tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo či motor při běžném použití vyhovoval tomuto nařízení a prováděcím opatřením k němu.
3. Použití odpojovacích strategií snižujících účinnost zařízení k regulaci emisí se zakazuje.
4. Komise přijme prováděcí opatření k tomuto článku, a to včetně opatření týkajících se:

- a) emisí z výfuku, včetně zkušebních cyklů, používání přenosných systémů pro měření emisí k ověření skutečných emisí při provozu, ověřování a omezování emisí mimo cyklus, stanovení mezních hodnot pro počet částic respektujících stávající přísné požadavky na ochranu životního prostředí a emisí při volnoběhu;
- b) emisí z klikové skříně;
- c) palubních diagnostických systémů a vlastností zařízení k regulaci znečišťujících látek v provozu;
- d) životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek, náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek, shodnosti motorů a vozidel v provozu, shodnosti výroby a způsobilosti k provozu na silnici;

- e) emisí CO₂ a spotřeby paliva;
- f) udělení rozšíření schválení typu;
- g) zkušebních zařízení;
- h) referenčních paliv, jako je benzin, nafta, plynná paliva a biopaliva jako bioethanol, bionafta a bioplyn;
- i) měření výkonu motoru;
- j) správného fungování a regenerace zařízení k regulaci znečišťujících látek;
- k) zvláštních předpisů k zajištění správné funkce opatření ke kontrole emisí NO_x; takové předpisy zajistí, aby vozidla nemohla být provozována, pokud jsou opatření ke kontrole emisí NO_x nefunkční např. z důvodu absence požadovaného čidla, nesprávného toku recirkulace výfukových plynů nebo deaktivace této recirkulace.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

Článek 6

Přístup k informacím

1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený a standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému, k diagnostickým a jiným zařízením, nástrojům včetně veškerého příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla.

Výrobci poskytnou standardizované, bezpečné a na dálku fungující zařízení, které nezávislým opravárnám umožní provést úkony, jež vyžadují přístup k bezpečnostnímu systému vozidla.

Výrobce odpovědný za dané schválení typu v případě vícefázového schválení typu rovněž zodpovídá za sdělení informací o opravách pro danou fázi jak konečnému výrobcí, tak samostatným provozovatelům. Konečný výrobce je odpovědný za sdělení informací o celém vozidle samostatným provozovatelům.

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

Do přijetí příslušné normy, například prostřednictvím činnosti CEN, budou informace palubního diagnostického systému a informace o opravách a údržbě vozidla uváděny snadno dostupným, nediskriminačním způsobem.

Tyto informace budou zpřístupněny na internetových stránkách výrobců, nebo není-li to vzhledem k povaze těchto informací proveditelné, v jiném vhodném formátu.

2. Komise za účelem provedení odstavce 1 stanoví a aktualizuje příslušné technické specifikace týkající se způsobu, jakým mají být poskytnuty informace palubního diagnostického systému a informace o opravách a údržbě vozidla. Komise vezme v úvahu stávající informační technologie, předvídatelný technický vývoj v oblasti výroby vozidel, stávající normy ISO a možnost přijetí celosvětové normy ISO.

Komise může přijmout další opatření k provedení odstavce 1.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

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 vozidla nebyla provozována bez pomocného čidla.

Článek 8

Harmonogram pro použití schvalování typu vozidel a motorů

1. Ode dne 31. prosince 2012 odmítnou vnitrostátní orgány udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu, pokud jde o nové typy vozidel či motorů, které nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

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 31. prosince 2013 v případě nových vozidel, která nesplňují podmínky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu, musí vnitrostátní orgány považovat prohlášení

o shodě za již neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a z důvodů souvisejících s emisemi zakázat registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu.

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 a prováděcích opatření k němu.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2 tohoto článku a s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření uvedených v čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4 a čl. 6 odst. 2 prvním pododstavci, pokud o to výrobce zažádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí vozidel odmítnout udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla či 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 a prováděcími opatřeními k němu.

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 a prováděcích opatření k němu, se zakazuje jejich prodej nebo instalace do vozidel, pokud pro tento typ zařízení nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

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 a prováděcích opatření k němu.

Tyto pobídky se použijí na všechna nová vozidla uváděná na trh příslušného členského státu, která splňují podmínky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu. Jejichž použitelnost končí nejpozději dne 31. prosince 2013.

2. Členské státy mohou s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření přijatých podle tohoto nařízení poskytnout finanční pobídky pro dodatečné vybavování již používaných vozidel za účelem dosažení mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a pro sešrotování vozidel, která podmínky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu nesplňují.

3. Finanční pobídky uvedené v odstavcích 1 a 2 pro každý typ motorového vozidla nesmějí převyšovat dodatečné náklady na technická zařízení užívaná 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 prováděcích opatření k němu a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi do 7. února 2011 a neprodleně jí oznámí všechny následné změny těchto ustanovení.

2. Mezi porušení nařízení ze strany výrobců, za něž se ukládají sankce, patří alespoň:

- a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení schválení;
- b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti 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.

Mezi porušení nařízení ze strany výrobců, opraven a provozovatelů vozidel, za něž se ukládají sankce, patří i nedovolené zásahy do systémů pro kontrolu emisí NO_x. To se týká například nedovolených zásahů do systémů používajících pomocné čidlo.

Mezi porušení nařízení ze strany provozovatelů vozidel, za něž se ukládají sankce, patří i provoz vozidla bez pomocného čidla.

Článek 12

Nové definování specifikací

1. Po skončení příslušných částí PMP EHK OSN, 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 jako dodatečnou kontrolu emisí částic mezní hodnoty založené na počtu částic, které budou stanoveny na úrovni odpovídající technologiím, jež jsou v dané době používány, aby bylo možno splnit mezní hodnotu pro hmotnost emisí částic;

b) přijme postup měření pro počet částic.

Dále Komise, aniž by snížila úroveň ochrany životního prostředí ve Společenství, stanoví vedle mezní hodnoty celkového objemu NO_x případně také mezní hodnotu NO₂. Mezní hodnota NO₂ bude stanovena na úrovni odpovídající vlastnostem technologií, jež budou v té době k dispozici.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

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. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

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. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

4. Komise bude pravidelně posuzovat znečišťující látky uvedené v čl. 3 bodě 2. Pokud Komise dospěje k závěru, že je vhodné upravit emise dalších znečišťujících látek, předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu tohoto nařízení.

Článek 13**Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla zřízený čl. 40 odst. 1 směrnice 2007/46/ES.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 14**Provedení**

Komise přijme prováděcí opatření uvedená v čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 písm. a) a b) do 1. dubna 2010.

Článek 15**Změny nařízení (ES) č. 715/2007**

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

1) V článku 5 se odstavec 3 mění takto:

- i) za písmenem h) se zrušuje slovo „a“,
- ii) doplňuje se nové písmeno, které zní:
„j) měření výkonu motoru.“

2) V článku 14 se zrušuje odstavec 6.

Článek 16**Změny směrnice 2007/46/ES**

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

Článek 17**Zrušení**

1. Směrnice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES se zrušují s účinkem ode dne 31. prosince 2013.

2. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 18**Vstup v platnost**

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

Použije se ode dne 7. srpna 2009. Ustanovení čl. 8 odst. 3 a článku 10 se ovšem použijí ode dne 7. srpna 2009 a body 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i) a 3 e) i) přílohy II se použijí ode dne 31. prosince 2013.

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

Ve Bruselu dne 18. června 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
Š. FÜLE

PŘÍLOHA I

Mezní hodnoty emisí Euro VI

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Poznámka:

PI = zážehový motor

CI = vznětový motor

⁽¹⁾ Přípustnou úroveň NO₂ v mezní hodnotě NO_x lze stanovit v pozdější fázi.

⁽²⁾ V pozdější fázi, nejpozději však do 1. dubna 2010, musí být stanovena číselná norma.

⁽³⁾ Mezní hodnoty vztahující se k WHSC a WHTC, které nahradí mezní hodnoty vztahující se k ESC a ETC, budou zavedeny v pozdější fázi, jakmile budou stanoveny korelační faktory s ohledem na současné cykly (ESC a ETC), nejpozději však do 1. dubna 2010.

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) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, 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	Nařízení (ES) č. 595/2009	Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²	X ¹²	X ¹²				

iii) doplňuje se nová poznámka, která zní:

„⁽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) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, 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	Nařízení (ES) č. 595/2009	Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1	A ¹²

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

a) body 40 a 41 se zrušují,

b) vkládá se nový bod, který zní:

Předmět	Odkaz na regulační akt	Ve znění	Použitelné pro verze
„41a Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009“		

3) Příloha XI se mění takto:

a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	M_2	M_3
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H“

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, 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	Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X“				

c) v dodatku 3 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_1
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	X“

d) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, 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
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	H	H	H	H	H“				

e) v dodatku 5 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Autojeřáb kategorie N ₃
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	V“