



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 6. 2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 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)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Dňa 13. decembra 2018 vydal Všeobecný súd rozsudok v priamych žalobách T-339/16 (Ville de Paris/Komisia), T-352/16 (Ville de Bruxelles/Komisia) a T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid/Komisia) podaných proti nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/646, ktorým sa mení nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6)¹. V nariadení (EÚ) 2016/646 sa stanovili faktory zhody, ktoré sa používajú na posúdenie súladu vozidla s emisnými limitmi pri vykonávaní skúšky emisií počas skutočnej jazdy (RDE). Sporné faktory zhody slúžili na postupné znižovanie rozdielu medzi emisiami nameranými počas skutočnej jazdy a tými, ktoré sa merajú v laboratóriu.

Súdny dvor nerozhodoval o technickej potrebe uvedených faktorov zhody. Konštatuje však, že sa nariadením (EÚ) 2016/646 *de facto* mení limit 80 mg/km stanovený v nariadení (EÚ) 715/2007 tým, že sa pri skúškach emisií počas skutočnej jazdy umožňuje vyššia úroveň emisií než pri meraní emisií v laboratórnych podmienkach. Súdny dvor skonštatoval, že faktory zhody mohol zaviesť len samotný zákonodarca, pretože sa týkajú podstatného prvku legislatívneho aktu [nariadenie (ES) č. 715/2007²]. Súd preto zrušil časť nariadenia (EÚ) 2016/646, v ktorej sa stanovili faktory zhody.

Zrušenie je čiastočné. Skúšobný postup RDE, tak ako je stanovený v nariadení Komisie (EÚ) 2016/427³ a ďalej zmenený nariadeniami Komisie (EÚ) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ a 2018/1832⁶, preto zostáva v platnosti a stále sa musí pri typovom schvaľovaní vykonávať.

Potreba prijať súčasný návrh vyplýva priamo z rozsudku Všeobecného súdu vo veci priamych žalôb T-339/16, T-352/16 a T-391/16 a jeho rýchle prijatie je nevyhnutné na to, aby sa zabránilo právnej neistote v súvislosti s typovými schváleniami, ktoré už boli udelené od 1. septembra 2017, ako aj s budúcimi typovými schváleniami. Je naozaj veľmi dôležité, aby boli hospodárskym subjektom uplatniteľné pravidlá jasné čo najskôr a v každom prípade pred

¹ Ú. v. EÚ L 109, 26.04.2016, s. 1.

² 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 (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

³ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/427 z 10. marca 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁵ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1154 zo 7. júna 2017, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1151, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES so zreteľom na emisie pri skutočnej jazde v prípade ľahkých vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 708).

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1832 z 5. novembra 2018, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 na účely zlepšenia skúšok a postupov typového schvaľovania z hľadiska emisií ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vrátane skúšok a postupov z hľadiska zhody v prevádzke a emisií počas skutočnej jazdy, ako aj zavedenia zariadení na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie (Ú. v. EÚ L 301, 27.11.2018, s. 1).

nadobudnutím účinnosti rozsudku 23. februára 2020. Aby sa minimalizovalo možné riziko právnej neistoty, lehota uvedená v článku 3 sa stanovila na tri dni.

Aby sa predišlo právnej neistote v súvislosti s typovými schváleniami, ktoré už boli udelené od 1. septembra 2017, Všeobecný súd odložil účinky zrušenia maximálne o 12 mesiacov (t. j. do 23. februára 2020), aby Komisii poskytol čas na vykonanie rozsudku.

S cieľom zabrániť neprimeranému zaťaženiu výrobcov, ktorí už pri navrhovaní svojich vozidiel zohľadnili skôr prijatý postup RDE, sa Komisia medzitým rozhodla navrhnúť Európskemu parlamentu a Rade, aby skôr prijaté faktory zhody zaviedli znova.

Komisia okrem toho navrhuje, aby jej zákonodarca dal oprávnenie každoročne preskúmať a znížiť faktory zhody stanovené zákonodarcom tak, aby odzrkadľovali pokrok v presnosti prenosného systému na meranie emisií. Na základe toho bude možné postupne znižovať emisie oxidov dusíka (NO_x) pri skutočnej jazde.

• **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Právne predpisy týkajúce sa emisií sa prijímajú ako súčasť rámca EÚ pre typové schvaľovanie osobných automobilov, dodávkových vozidiel, nákladných automobilov, autobusov a autokarov. Postupné normy „Euro“ sú označené arabskými číslicami v prípade ľahkých úžitkových vozidiel (osobné automobily a dodávky) a rímskymi číslicami v prípade ťažkých úžitkových vozidiel (nákladné automobily, autobusy a autokary). Najnovšie normy sú Euro 6 v prípade ľahkých úžitkových vozidiel a Euro VI v prípade ťažkých úžitkových vozidiel:

- V smernici 2007/46/ES⁷ sa stanovuje spoločný právny rámec pre typové schvaľovanie osobných automobilov, dodávkových vozidiel, nákladných automobilov, autobusov a autokarov.
- V nariadení (ES) č. 715/2007, ktoré sa týka noriem Euro 5 a Euro 6, sa pre automobily stanovujú emisné limity regulovaných znečisťujúcich látok, najmä oxidov dusíka (NO_x, t. j. kombinované emisie NO a NO₂), na 80 mg/km.
- Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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.
- V nariadeniach 2017/1151 (Celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké vozidlá) a 2018/1832 (Emisie pri skutočnej jazde 4) sa vymedzujú nové skúšobné postupy typového schvaľovania vozidiel a umožňuje sa skúšanie v reálnych podmienkach vrátane skúšok vykonávaných nezávislými certifikovanými laboratóriami.
- V nariadení 595/2009/ES sa vyžaduje, aby nové ťažké úžitkové vozidlá a motory spĺňali nové emisné limity, a zavádzajú sa nové dodatočné požiadavky na prístup k informáciám.

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica), (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

- Nariadením Komisie (EÚ) č. 582/2011 sa vykonáva a mení nariadenie (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI).

Postupné emisné normy Euro viedli k veľmi významnému zníženiu emisií častíc vo výfukových plynach jednak z hľadiska hmotnosti (PM) a jednak z pohľadu množstva (PN), ako aj iných znečisťujúcich látok, ako sú uhl'ovodíky (HC) a oxid uhoľnatý (CO). Emisie NO_x, a najmä emisie oxidu dusičitého (NO₂), z cestnej dopravy však od zavedenia noriem v roku 1991 neklesli v takej miere, ako sa očakávalo. Je to spôsobené skutočnosťou, že emisie v „reálnych“ jazdných podmienkach sú často vyššie ako tie, ktoré možno namerať počas skúšky typového schvaľovania (najmä v prípade vozidiel s naftovým motorom).

Na účely riešenia vysokých emisií z osobných vozidiel pri cestnej prevádzke, pri ktorých bol v posledných rokoch zaznamenaný výrazný nesúlad s laboratórnymi skúškami, Komisia vyvinula skúšobný postup RDE, ktorý sa uplatňuje od 1. septembra 2017. Tento skúšobný postup, ktorý lepšie odzrkadľuje skutočné emisie na cestách a znižuje nesúlad medzi emisiami nameranými pri skutočnej jazde a emisiami nameranými v laboratóriu, zahŕňa prenosné palubné analyzátory na meranie emisií počas reálnej cestnej skúšky.

Postup emisnej skúšky pri skutočnej jazde dopĺňa laboratórny postup, aby sa skontrolovalo, či úrovně emisií oxidov dusíka (NO_x) a PN namerané počas laboratórnej skúšky zostávajú na nízkej úrovni aj v skutočných jazdných podmienkach. Ľahké úžitkové vozidlá certifikované podľa najnovšej verzie emisných noriem „Euro 6d-TEMP“ alebo „Euro 6d“ sú certifikované so skúškami emisií pri skutočnej jazde.

Okrem podstatnej zmeny režimu skúšky nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a o dohľade nad trhom s nimi umožní účinný dohľad nad trhom, pokiaľ ide o environmentálne vlastnosti vozidiel.

• **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Vďaka spoločnému úsiliu EÚ a vnútroštátnych, regionálnych a miestnych orgánov sa v posledných desaťročiach zlepšila kvalita ovzdušia v Európskej únii. Patrí k tomu zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie od roku 2000 o 10 % až 70 % v závislosti od znečisťujúcej látky (a zníženie o 42 % v prípade NO_x). K tomuto zníženiu prispela aj úspešná kontrola emisií vďaka tomu, že sa do odvetvia dopravy včleňujú požiadavky na ochranu životného prostredia.⁸

Mestá v celej Európskej únii však naďalej čelia závažným problémom s koncentráciou oxidu dusičitého (NO₂) vo vonkajšom ovzduší, pričom cestná doprava aj naďalej najväčšou mierou prispieva k prekračovaniu limitných hodnôt, ktoré boli v záujme ochrany pred rizikami pre ľudské zdravie a životné prostredie stanovené v smernici o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (smernica 2008/50/ES). Za rok 2016 nahlásilo prekročenie emisií 19 členských štátov⁹, zvyčajne v mestských oblastiach a v dôsledku vysokej úrovne emisií NO_x (NO + NO₂) z miestnej dopravy. Veľkou mierou k tomu prispievajú emisie NO_x z naftových vozidiel a dodávok, ktoré môžu byť v podmienkach skutočnej jazdy výrazne vyššie ako regulačné emisné limity namerané pri laboratórnom skúšobnom cykle.¹⁰

Povinné limity emisií NO_x pre vozidlá s naftovým motorom v EÚ sa postupne znížili z 500 mg/km v norme Euro 3 (pre vozidlá s naftovým motorom neboli v normách Euro 1 a 2

⁸ Pozri: COM(2018) 330, Európa, ktorá chráni: čisté ovzdušie pre všetkých.

⁹ Pozri: EEA, 2019. Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2018.

¹⁰ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

Cestná doprava je zodpovedná približne za 40 % emisií oxidov dusíka v EÚ. Z celkových emisií oxidov dusíka z dopravy pochádza približne 80 % z dieselových motorových vozidiel.

stanovené nijaké limity NO_x) na 80 mg/km v norme Euro 6¹¹. Existujú však dôkazy o tom, že napriek týmto čoraz prísnejším limitom NO_x, ktoré sa overujú v laboratórnych podmienkach a v štandardizovanom skúšobnom cykle, sa skutočné emisie NO_x v podmienkach skutočnej jazdy neznížili v rovnakom rozsahu (Weiss et al. 2011).

Komisia na to zareagovala tým, že vypracovala postup na meranie emisií pri skutočnej jazde (RDE). Tento nový skúšobný postup je nevyhnutný na kontrolu emisií NO_x z naftových automobilov pri skutočnej jazde. Najskôr sa od začiatku roka 2016 používal na účely monitorovania ako doplnok laboratórnej skúšky a od 1. septembra 2017 sa uplatňuje pri nových typoch vozidiel; od 1. septembra 2019 sa bude uplatňovať na všetky nové vozidlá.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

V súlade s inými právnymi predpismi týkajúcimi sa typového schvaľovania motorových vozidiel sú posudzované činnosti založené na článku 114 ZFEÚ, ktorým sa zabezpečuje fungovanie vnútorného trhu.

Opatrenie Európskej únie je potrebné, aby sa predišlo vzniku prekážok jednotného trhu, najmä v oblasti automobilového priemyslu, ako aj vzhľadom na nadnárodný charakter znečistenia ovzdušia a zmeny klímy. Hoci účinky hlavných toxických látok znečisťujúcich ovzdušie sú najväčšie blízko zdroja, účinky na kvalitu ovzdušia sa neobmedzujú na miestnu úroveň a cezhraničné znečistenie je preto vážnym environmentálnym problémom, ktorý často podkopáva riešenia na vnútroštátnej úrovni. Na základe modelovania atmosféry je zrejmé, že znečisťujúce látky vypúšťané v jednom členskom štáte prispievajú k znečisteniu v ďalších členských štátoch. Riešenie problému znečistenia ovzdušia si vyžaduje zosúladenie opatrení na úrovni EÚ.

• Proporcionalita

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože umožňuje potrebnú právnu zmenu a zároveň neprekračuje rámec toho, čo je na jednej strane nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zníženia emisií znečisťujúcich látok z motorových vozidiel a na druhej strane na zabezpečenie právnej istoty pre výrobcov vozidiel. Poskytuje potrebné právne podmienky na to, aby v čo najvyššej možnej miere podporovali rovnaké podmienky pre výrobcov.

• Výber nástroja

Použitie nariadenia je vhodné, pretože sa ním mení existujúce nariadenie.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Neuplatňuje sa.

¹¹ Limitná hodnota emisií NO_x podľa normy Euro 6 bola zavedená v roku 2007 a začala sa uplatňovať na nové typy vozidiel v septembri 2014 a na nové vozidlá v septembri 2015.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Pred prijatím faktorov zhody pri skutočnej jazde zaslala Komisia zainteresovaným stranám dotazník. Tento dotazník obsahoval otázky o informáciách a údajoch, ktoré Komisia potrebovala na vypracovanie posúdenia. Otázky boli zamerané na tieto tri body:

- a) zloženie nového vozového parku naftových vozidiel, pokiaľ ide o technológie na zníženie emisií NO_x;
- b) akékoľvek dostupné údaje o súčasných emisných parametroch týchto vozidiel pri skutočnej jazde;
- c) informácie o všeobecnom potenciáli zlepšenia ich emisných parametrov, pokiaľ ide o emisie NO_x.

Boli predložené štyri odpovede. Tieto odpovede prišli od Európskeho združenia výrobcov automobilov (ACEA), Združenia na kontrolu emisií katalyzátormi (AECC), jedného združenia výrobcov vozidiel (odovzdaná pod podmienkou anonymity) a jedného významného dodávateľa úrovne 1 (odovzdaná pod podmienkou anonymity). Ani jeden samostatný výrobca vozidiel neposkytol informácie, a to aj napriek písomnej a viacerým ústnym žiadostiam v príslušných pracovných skupinách. Zo štyroch prijatých odpovedí obsahovali relevantné informácie iba dve, a to odpoveď od združenia AECC a odpoveď od dodávateľa úrovne 1. Ukázalo sa, že zvyšné dve odpovede ponúkli v danom kontexte veľmi obmedzenú možnosť ich využitia.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Pred prijatím nariadenia (EÚ) č. 2016/646 vykonalo Spoločné výskumné centrum Komisie (JRC) metaštúdiu o údajoch o emisiách NO_x získaných zo skúšok prenosnými systémami na meranie emisií (PEMS) vykonaných na dieselových vozidlách (Euro 6). Výsledný súbor údajov zahŕňal 36 rôznych typov vozidiel s naftovým motorom a 234 samostatných skúšobných jász. Išlo o komplexný a spoľahlivý súbor údajov, z ktorého vyplýva stredná úroveň emisií NO_x pre vozidlá s naftovým motorom podľa normy Euro 6 na cestách približne v hodnote 4 (t. j. štvornásobne vyššia ako regulačný limit pre NO_x).

- **Posúdenie vplyvu**

Tento návrh si nevyžaduje posúdenie vplyvu. Touto iniciatívou sa jednoducho mení právny nástroj, ktorým sa stanovujú rovnaké existujúce faktory zhody, ktoré sú nevyhnutné na správne uplatňovanie skúšobného postupu pre emisie pri skutočnej jazde, a Komisii sa ňou udeľuje právomoc, aby mohla faktory zhody ďalej upravovať nadol v záujme ich prispôsobenia technickému pokroku. Faktory zhody nemajú žiadny vplyv na existujúce emisné limity stanovené v nariadení (ES) č. 715/2007, ktoré boli predmetom posúdenia vplyvu v čase prijatia nariadenia (ES) č. 715/2007¹².

- **Základné práva**

Tento návrh nemá žiadne dôsledky na ochranu základných práv.

¹²

Pracovný dokument útvarov Komisie – príloha k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o homologizácii motorových vozidiel so zreteľom na emisie a o prístupe k informáciám o opravách vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 72/306/EHS a smernica .../ES – Posúdenie vplyvu {KOM(2005) 683 final}.

/* SEK/2005/1745 */

4. VPLYV NA ROZPOČET

Neuplatňuje sa.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Neuplatňuje sa.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Neuplatňuje sa.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 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 fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007² je jedným zo samostatných regulačných aktov v rámci postupu typového schvaľovania stanoveného v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES³.
- (2) V nariadení (ES) č. 715/2007 sa vyžaduje, aby nové ľahké úžitkové vozidlá spĺňali určité emisné limity (normy Euro 5 a Euro 6) a stanovili sa ďalšie požiadavky na prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel. Konkrétne technické ustanovenia potrebné na vykonávanie uvedeného nariadenia boli stanovené v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008⁴ a následne v nariadení Komisie (EÚ) č. 2017/1151⁵.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² 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 (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica), (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁴ Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES,

- (3) Emisné požiadavky pri typovom schvaľovaní motorových vozidiel boli postupne a výrazne sprísnené zavedením a následnou revíziou noriem Euro. Zatiaľ čo sa vo všeobecnosti vo vozidlách dosiahlo významné zníženie emisií v celom rozsahu regulovaných znečisťujúcich látok, nebolo to tak v prípade emisií NO_x z dieselových motorov ani častíc v prípade motorov s priamym vstrekom benzínu, ktoré boli nainštalované najmä v ľahkých úžitkových vozidlách. Preto sú potrebné opatrenia na nápravu tejto situácie.
- (4) Na základe vlastného výskumu a externých informácií Komisia vykonala podrobnú analýzu postupov, skúšok a požiadaviek na typové schvaľovanie, ktoré sú stanovené v nariadení (ES) č. 692/2008, a zistila, že emisie vozidiel podľa noriem Euro 5 alebo Euro 6 vzniknuté pri skutočnej jazde na ceste výrazne prekračujú emisie namerané v rámci regulačného nového európskeho jazdného cyklu (NEDC), najmä so zreteľom na emisie NO_x z naftových vozidiel.
- (5) V dôsledku toho Komisia vypracovala novú metodiku skúšania emisií vozidiel v podmienkach skutočnej jazdy, takzvaný skúšobný postup pre emisie pri skutočnej jazde (RDE). Skúšobný postup na stanovenie emisií pri skutočnej jazde bol zavedený nariadeniami Komisie (EÚ) 2016/427⁶ a (EÚ) 2016/646⁷, ktoré boli následne prevzaté do nariadenia (EÚ) 2017/1151 a ďalej zdokonalené nariadením Komisie (EÚ) č. 2017/1154⁸.
- (6) Nariadením (EÚ) 2016/646⁹ sa zaviedli dátumy uplatňovania skúšobného postupu na stanovenie emisií pri skutočnej jazde, ako aj kritériá súladu pri RDE. Na tieto účely sa použili faktory zhody špecifické pre znečisťujúce látky, aby sa zohľadnili štatistické a technické neistoty meraní vykonaných pomocou prenosných systémov na meranie emisií (PEMS).
- (7) Všeobecný súd vydal 13. decembra 2018 rozsudok v spojených veciach T-339/16, T-352/16 a T-391/16¹⁰ týkajúci sa žaloby o neplatnosť nariadenia (EÚ) 2016/646. Všeobecný súd zneplatnil časť nariadenia (EÚ) 2016/646, v ktorej sa stanovili faktory zhody použité na posúdenie súladu výsledkov skúšky emisií pri skutočnej jazde s emisnými limitmi stanovenými v nariadení (ES) č. 715/2007. Súdny dvor skonštatoval, že faktory zhody môže zaviesť len samotný zákonodarca, pretože sa týkajú podstatného prvku nariadenia (ES) č. 715/2007.

nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/427 z 10. marca 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1154 zo 7. júna 2017, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1151, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES so zreteľom na emisie pri skutočnej jazde v prípade ľahkých vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 708).

⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 109, 26.4.2016, s. 1).

¹⁰ Rozsudok z 13. decembra 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid /Komisia, T-339/16, T-352/16 a T-391/16, EU:T:2018:927.

- (8) Všeobecný súd nespochybnil technické odôvodnenie faktorov zhody. Preto a vzhľadom na to, že v súčasnom štádiu technologického vývoja stále existuje rozdiel medzi emisiami nameranými pri skutočnej jazde a emisiami nameranými v laboratóriu, je vhodné zaviesť faktory zhody v nariadení (ES) č. 715/2007.
- (9) S cieľom umožniť výrobcovi, aby dodržiavali limitné hodnoty emisií Euro 6 v súvislosti s postupom skúšky emisií pri skutočnej jazde, by sa mali v dvoch krokoch zaviesť kritériá súladu pre emisie pri skutočnej jazde. V prvom kroku by sa mal na žiadosť výrobcu uplatniť dočasný faktor zhody, a potom v druhom kroku len konečný faktor zhody. Komisia by mala preskúmavať konečné faktory zhody vzhľadom na technický pokrok.
- (10) Lisabonská zmluva umožňuje zákonodarcovi delegovať na Komisiu právomoc prijímať všeobecne záväzné nelegislatívne akty, ktorými sa dopĺňajú alebo menia určité nepodstatné prvky legislatívneho aktu. Opatrenia, na ktoré sa môže vzťahovať delegovanie právomoci stanovené v článku 290 ods. 1 ZFEÚ, v zásade zodpovedajú opatreniam, na ktoré sa vzťahuje regulačný postup s kontrolou stanovený v článku 5a rozhodnutia Rady 1999/468/ES¹¹. Ustanovenia v nariadení (ES) č. 715/2007, v ktorých sa stanovuje používanie regulačného postupu s kontrolou, je preto potrebné zosúladiť s článkom 290 ZFEÚ.
- (11) S cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti kvality ovzdušia a znížiť emisie vozidiel by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), pokiaľ ide o podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov, skúšok a požiadaviek na typové schválenie. Toto delegovanie právomocí by malo zahŕňať aj doplnenie nariadenia (ES) č. 715/2007 o takéto revidované pravidlá, ako aj skúšobných cyklov používaných na meranie emisií; požiadavky na vykonávanie zákazu používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií; opatrenia potrebné na vykonávanie povinnosti výrobcu poskytovať neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel; prijatie revidovaného postupu merania pre tuhé častice. Delegovanie právomocí by malo ďalej zahrnúť zmeny nariadenia (ES) č. 715/2007 na účely revízie konečných faktorov zhody nadol, aby sa zohľadnil technický pokrok v rámci PEMS, a opätovnej kalibrácie limitných hodnôt pre hmotnosť tuhých častíc a zavedenia limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc. Je veľmi dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručovať Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (12) S cieľom zabezpečiť kontinuitu vykonávania vzhľadom na technický pokrok by sa mali regulačné postupy s kontrolou v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, ku ktorým už výbor vydal svoje stanovisko, dokončiť v súlade s článkom 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

¹¹ Rozhodnutie Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu (Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23).

- (13) S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania článku 4 ods. 2 a 3 nariadenia (EÚ) č. 715/2007 by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹².
- (14) Keďže ciele tohto nariadenia, a to stanovenie pravidiel týkajúcich sa emisií z motorových vozidiel s cieľom prispieť k dosiahnutiu základných cieľov kvality ovzdušia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, pretože motorové vozidlá s platným typovým schválením sa môžu uvádzať na trh cezhranične, ale z dôvodov rozsahu a dôsledkov opatrení ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie uvedených cieľov.
- (15) Nariadenie (ES) č. 715/2007 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 715/2007 sa mení takto:

1. Článok 2 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Na žiadosť výrobcov sa typové schválenie udelené podľa tohto nariadenia môže rozšíriť z vozidiel stanovených v odseku 1 na vozidlá kategórií M₁, M₂, N₁ a N₂, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 840 kg, a ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tomto nariadení.“

2. V článku 3 sa úvodné slová nahrádzajú takto:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:“

3. Článok 4 sa mení takto:

- a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„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. Výrobcovia tiež preukazujú, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, 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.“

Medzi tieto povinnosti patrí splnenie emisných limitov stanovených v prílohe I. Na účely určenia súladu s emisnými limitmi Euro 6 stanovenými v tabuľke 2 prílohy I sa hodnoty emisií stanovené počas ktorejkoľvek skúšky emisií pri skutočnej jazde (RDE) vydedia príslušným faktorom zhody stanoveným v tabuľke 2a prílohy I. Výsledok musí zostať pod emisnými limitmi Euro 6 stanovenými v tabuľke 2 uvedenej prílohy.“;

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví osobitné postupy a požiadavky uvedené v odsekoch 2 a 3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.“

4. Článok 5 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„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.“;

b) V odseku 3 sa úvodná veta nahrádza takto:

„3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 14a s cieľom doplniť odseky 1 a 2 stanovením osobitných požiadaviek a vypracovaním osobitných postupov, skúšok a požiadaviek na typové schválenie stanovených v tomto odseku, ktoré sa týkajú najmä:“

5. V článku 6 ods. 7 sa druhá veta nahrádza takto:

„V prípade, ak tieto informácie nie sú v danom čase dostupné alebo ešte nie sú v súlade s týmto nariadením, výrobca ich poskytne do šiestich mesiacov odo dňa typového schválenia.“

6. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Delegované akty o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

S cieľom doplniť články 6 a 7 je Komisia v súlade s článkom 14a splnomocnená prijímať delegované akty. Tieto akty obsahujú 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.“

7. Článok 10 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„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 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, s výhradou článku 4 ods. 1 druhého pododseku.“

b) Odseky 4 a 5 sa nahrádzajú takto:

„4. S účinnosťou od 1. septembra 2014 a v prípade vozidiel kategórie N₁ triedy II a III a kategórie N₂ 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 najmä s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I.

Súlady s limitnými hodnotami normy Euro 6 sa pri každej platnej skúške RDE stanoví s prihliadnutím na faktor zhody špecifický pre znečisťujúce látky stanovený v tabuľke 2a prílohy I v súlade s článkom 4 ods. 1 druhým pododsekom.

5. S účinnosťou od 1. septembra 2015 a v prípade vozidiel kategórie N₁ triedy II a III a kategórie N₂ od 1. septembra 2016 vnútroštátne orgány nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, a najmä s limitnými hodnotami normy Euro 6 uvedenými v tabuľke 2 prílohy I [„stanovenými v súlade s odsekom 4 druhým pododsekom“], za platné na účely článku 18 smernice 2007/46/ES a z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva zakáza registráciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.

Súlady s limitnými hodnotami normy Euro 6 sa pri každej platnej skúške RDE stanoví s prihliadnutím na faktor zhody špecifický pre znečisťujúce látky stanovený v tabuľke 2a prílohy I v súlade s článkom 4 ods. 1 druhým pododsekom.“;

8. Článok 11 ods. 1 sa nahrádza takto:

„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.“;

9. V článku 12 ods. 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„1. Členské štáty môžu prijať ustanovenia týkajúce sa finančných stimulov uplatňované na sériovo vyrábané vozidlá, ktoré sú v súlade s týmto nariadením.“;

10. V článku 14 sa odseky 2 a 3 nahrádzajú takto:

„2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14a prijímať delegované akty s cieľom prijať nasledujúce opatrenia na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc EHK OSN, ktorý sa realizuje pod záštitou Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách bez toho, aby došlo k zníženiu úrovne ochrany životného prostredia v rámci Únie:

a) zmeniť toto nariadenie na účely revízie limitných hodnôt hmotnosti a množstva tuhých častíc stanovených v prílohe I;

b) doplniť toto nariadenie prijatím revidovaného postupu merania množstva častíc.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14a prijímať delegované akty, pokiaľ ide o:

a) doplnenie tohto nariadenia s cieľom prispôsobiť postupy, skúšky a požiadavky, ako aj skúšobné cykly používané na meranie emisií, aby sa primerane zohľadnili emisie pri skutočnej jazde;

b) zmenu tohto nariadenia s cieľom prispôsobiť technickému pokroku konečné faktory zhody špecifické pre znečisťujúce látky uvedené v tabuľke 2a prílohy I.“;

11. Vkladá sa tento článok 14a:

„Článok 14a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 3, článku 8 a článku 14 ods. 2 a 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... *[dátum nadobudnutia účinnosti]*. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú proti takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
 3. Delegovanie právomocí uvedených v článku 5 ods. 3, článku 8 a článku 14 ods. 2 a 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
 4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 3, článku 8 a článku 14 ods. 2 a 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada proti nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“
12. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 40 ods. 1 smernice 2007/46/ES. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“
13. Príloha I sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nemá vplyv na prebiehajúce postupy podľa článku 5 ods. 3, článku 8 a článku 14 ods. 2 a 3 nariadenia (ES) č. 715/2007, v rámci ktorých už výbor vydal svoje stanovisko v súlade s článkom 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

Článok 3

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

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*