



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o změně nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o používání úrovně Euro 5 u schvalování
typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek**

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Pojem „vozidla kategorie L“ zahrnuje širokou řadu typů lehkých vozidel se dvěma, třemi nebo čtyřmi koly, např. motokola, dvoukolové a tříkolové mopedy, dvoukolové a tříkolové motocykly, motocykly s postranním vozíkem a čtyřkolová vozidla (čtyřkolky), jako například silniční čtyřkolky, terénní vozidla a quadrimobily.

Požadavky na schválení typu „vozidel kategorie L“ ode dne 1. ledna 2016 jsou stanoveny nařízením (EU) č. 168/2013 a jeho čtyřmi akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty¹.

Komise na základě souhrnné studie² o dopadech na životní prostředí vypracovala zprávu určenou Parlamentu a Radě; a to v souladu s čl. 23 odst. 4 nařízení (EU) č. 168/2013. Ze závěrů zprávy vzešla doporučení k vylepšení nejen nařízení (EU) č. 168/2013, ale také nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 44/2014 a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 134/2014, která doplňují nařízení (EU) č. 168/2013. Doporučení jsou zohledněna v čl. 1 odst. 1 a 2 tohoto nařízení a navrhuji změny článků 21 a 23 nařízení (EU) č. 168/2013.

Vzhledem k tomu, že požadavky na schválení typu v nařízení (EU) č. 168/2013 jsou povinně používány ode dne 1. ledna 2016, předkládá se tento akt k přijetí v nejbližším možném termínu a, na rozdíl od většiny aktů týkajících se schválení typu, nestanoví zvláštní datum použitelnosti.

Nařízení (EU) č. 168/2013 omezilo veškerá zmocnění Komise k přijímání aktů v přenesené pravomoci na období pěti let, jež skončí dne 21. března 2018. Jelikož je neustále třeba soustavně aktualizovat prvky aktů týkajících se schválení typu v souladu s technickým pokrokem nebo zavádět jiné změny v souladu se zmocněním, mění předloha návrhu rovněž čl. 75 odst. 2 nařízení (EU) č. 168/2013 a stanoví zmocnění na dobu dalších pěti let s možností automatického prodloužení.

¹ Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 134/2014 ze dne 16. prosince 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o požadavky týkající se vlivu na životní prostředí a výkonnosti pohonné jednotky, a mění příloha V uvedeného nařízení (Úř. věst. L 53, 21.2.2014, s. 1).

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 44/2014 ze dne 21. listopadu 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o konstrukci vozidel a obecné požadavky pro schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek (Úř. věst. L 25, 28.1.2014, s. 1).

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014 ze dne 24. října 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o požadavky týkající se funkční bezpečnosti vozidel pro schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek (Úř. věst. L 7, 10.1.2014, s. 1–12).

² Zpráva o studii: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Studie o dopadech environmentální úrovně Euro 5 u vozidel kategorie L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem tohoto aktu je stejně jako u právního aktu, který má být pozměněn, článek 114 SFEU.

- **Proporcionalita**

Nařízení (EU) č. 168/2013, které obsahuje požadavky EU na schválení typu, vychází z koncepce úplné harmonizace. Proto změny, které mají být zavedeny do požadavků uvedeného nařízení na základě zjištění souhrnné studie o dopadech na životní prostředí, jsou považovány za nejvhodnější pro dosažení cíle uvedeného v 9. bodě odůvodnění nařízení (EU) č. 168/2013, aby bylo dosaženo vysoké úrovně ochrany životního prostředí.

- **Volba nástroje**

Za vhodné je považováno nařízení, neboť mění stávající nařízení.

3. VÝSLEDKY - HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Komise na základě souhrnné studie o dopadech na životní prostředí zaslala zprávu Parlamentu a Radě v souladu s povinností podle čl. 23 odst. 4 a 5 nařízení (EU) č. 168/2013. V souladu se závěry zprávy vypracované Komisí a v zájmu přesného používání daných nařízení by uvedené položky měly být doplněny nebo vyjasněny změnami.

Celkové výsledky studie jasně ukazují, že limity, data a požadavky stanovené v nařízení jsou nákladově efektivní a technicky proveditelné u všech vozidel kategorie L.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Zpráva Komise obsahuje několik doporučení na provedení změn nařízení (EU) č. 168/2013. Doporučení vycházejí z konzultací se zúčastněnými stranami během celé doby vypracovávání studie. Kromě toho byly poskytnuty aktuální informace o pokroku ohledně studie na setkáních pracovní skupiny pro motocykly se všemi příslušnými zúčastněnými stranami a zástupci členských států během zasedání v květnu, září a prosinci 2016 a v březnu a červnu 2017.

Komise předložila v březnu 2017 první verzi dokumentu a získala zpětnou vazbu od zúčastněných stran z oblasti průmyslu, schvalovacích orgánů, technických zkušeben a sociálních partnerů, kteří přiložený návrh dokumentu podporují.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o změně nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o používání úrovně Euro 5 u schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Na základě zprávy Komise Evropskému parlamentu a Radě o souhrnné studii o dopadech environmentální úrovně Euro 5 na životní prostředí u vozidel kategorie L³ podle čl. 23 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013⁴ týkající se etapy snižování emisí pro Euro 5 a s ohledem na problémy, s nimiž se potýkají schvalovací orgány a zúčastněné strany při používání uvedeného nařízení, měly by být v nařízení (EU) č. 168/2013 v zájmu jeho hladkého používání provedeny jisté změny a vyjasnění.
- (2) Pokud jde o požadavek na instalaci druhého stupně palubního diagnostického systému (OBD), který zajišťuje kontrolu a hlášení, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, Komise na základě souhrnné studie o dopadech na životní prostředí dospěla k závěru, že existují technická omezení, pokud jde o monitorování katalyzátoru u určitých vozidel, a že je nezbytný další vývoj, aby se zajistilo jeho správné provádění. Neočekává se, že monitorování katalyzátoru bude hotové pro první kolo etapy snižování emisí pro Euro 5, mělo by se s ním však počítat na rok 2025. Článek 21 nařízení (EU) č. 168/2013 by tudíž měl stanovit čas potřebný k zajištění správného provádění požadavku na druhý stupeň systému OBD.
- (3) Je nutné vyjasnit výjimku pro mopedy (kategorie L1e a L2e) z požadavku na druhý stupeň systému OBD a rozšířit tuto výjimku na lehké čtyřkolky (kategorie L6e) a podkategorie motocyklů enduro (L3e-AxE) a trial (L3e-AxT).
- (4) Vzhledem k tomu, že mopedy kategorií vozidel L1e a L2e jsou z požadavku na druhý stupeň systému OBD již vyloučeny, měla by být vozidla kategorie L6e, která jsou navržena a konstruována podle specifikací pro mopedy a vyráběna v poměrně malých objemech, od tohoto požadavku rovněž osvobozena.

³ Zpráva o studii: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Studie o dopadech environmentální úrovně Euro 5 u vozidel kategorie L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (5) Motocykly enduro a trial mají krátkou životnost a ve své podstatě a používání jsou si velmi podobné s těžkými terénními čtyřkolkami (L7e-B), které jsou od požadavku na druhý stupeň systému OBD osvobozeny. Tato výjimka by proto měla být rozšířena na motocykly enduro a trial.
- (6) Komise ve své zprávě Evropskému parlamentu a Radě na základě souhrnné studie o dopadech na životní prostředí dospěla k závěru, že matematický postup pro výpočet životnosti uvedený v čl. 23 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) č. 168/2013, který se uplatňuje při zkouškách vozidel po ujetí prvních 100 km, neodráží skutečné poškození systému pro regulaci emisí u vozidla v průběhu jeho životnosti. Tato metoda by již neměla být používána, a v důsledku toho by měla být do roku 2025 postupně zrušena, aby zúčastněné strany měly dostatek času se přizpůsobit. Pro období do roku 2025 by měla být zvýšena požadovaná celková vzdálenost ujetá vozidlem před tím, než je podrobena zkoušce, aby se zajistilo, že výsledky zkoušky budou spolehlivé.
- (7) Technologie nezbytná ke splnění limitů Euro 5 je již k dispozici, avšak Komise ve své zprávě Evropskému parlamentu a Radě na základě souhrnné studie o dopadech na životní prostředí provedené podle čl. 23 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 a týkající se etapy snižování emisí pro Euro 5 dospěla k závěru, že datum použitelnosti emisních limitů Euro 5 u některých vozidel kategorie L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT a L3e-AxE) bude třeba prodloužit z roku 2020 na rok 2022, aby se zvýšil poměr nákladové efektivity ve srovnání s výchozím scénářem. Kromě toho výrobci těchto vozidel, což jsou většinou malé a střední podniky, potřebují více času, aby bylo zajištěno, že přechodu na hnací ústrojí s nulovými emisemi, jako je např. elektrifikace, lze dosáhnout nákladově efektivním způsobem.
- (8) Určité nesrovnalosti, pokud jde o datum použitelnosti limitů hladiny akustického tlaku pro Euro 5 uvedené v příloze IV nařízení (EU) č. 168/2013 by měly být vyjasněny, aby se zajistilo, že stávající limity (Euro 4) budou i nadále použitelné, dokud nebudou stanoveny nové limity pro Euro 5.
- (9) Nařízení (EU) č. 168/2013 svěřilo Komisi pravomoc k přijímání aktů v přenesené pravomoci na období pěti let, jež skončí dne 21. března 2018. Jelikož je neustále třeba aktualizovat prvky právních předpisů týkajících se schválení typu v souladu s technickým pokrokem nebo zavádět jiné změny v souladu se zmocněním, měl by být čl. 75 odst. 2 uvedeného nařízení změněn tak, aby stanovil prodloužení přenesené pravomoci na dobu dalších pěti let s možností automatického prodloužení.
- (10) V zájmu právní jistoty by zmocnění Komise k přijímání aktů v přenesené pravomoci týkajících se technických požadavků na palubní diagnostiku uvedené v nařízení (EU) č. 168/2013 mělo být jasnější a přesnější.
- (11) Jelikož tímto nařízením se mění nařízení (EU) č. 168/2013, aniž by se rozšiřoval obsah jeho právní úpravy, a jelikož cíle tohoto nařízení nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (12) Nařízení (EU) č. 168/2013 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 168/2013 se mění takto:

- 1) Článek 21 se nahrazuje tímto:

„Článek 21

Obecné požadavky na palubní diagnostické systémy

1. Vozidla kategorie L, s výjimkou vozidel kategorií L1e, L2e a L6e, musí být od dat použitelnosti uvedených v příloze IV vybavena palubním diagnostickým systémem (OBD), který splňuje funkční požadavky a zkušební postupy stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 8.
2. Od dat uvedených v bodě 1.8.1 přílohy IV musí být kategorie vozidel L3e a L4e a podkategorie vozidel L5e-A a L7e-A vybaveny prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a hlásí ta selhání, která mají za důsledek překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze IV části B1.
3. Od dat uvedených v bodě 1.8.2 přílohy IV musí být kategorie a podkategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e vybaveny prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a který se aktivuje, pokud dojde k překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze VI části B1. Systémy OBD prvního stupně pro tyto kategorie a podkategorie vozidel rovněž nahlásí aktivaci jakéhokoli provozního režimu, v němž dojde k výraznému snížení točivého momentu motoru.
4. Od dat uvedených v bodě 1.8.3 přílohy IV musí být kategorie a podkategorie vozidel L3, L4e, L5e a L7e vybaveny prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a který se aktivuje, pokud dojde k překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze VI části B2. Systémy OBD prvního stupně pro tyto kategorie a podkategorie vozidel rovněž nahlásí aktivaci jakéhokoli provozního režimu, v němž dojde k výraznému snížení točivého momentu motoru.
5. Od dat uvedených v bodě 1.8.4 přílohy IV musí být kategorie vozidel L3e a L4e a podkategorie vozidel L5e-A a L7e-A navíc vybaveny druhým stupněm systému OBD, který kontroluje a hlásí, s výjimkou monitorování katalyzátoru, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, jež by mělo za důsledek překročení hraničních hodnot emisí pro OBD stanovených v příloze VI části B1.
6. Od dat uvedených v bodě 1.8.5 přílohy IV musí být kategorie vozidel L3e a L4e a podkategorie vozidel L5e-A a L7e-A navíc vybaveny druhým stupněm systému OBD, který kontroluje a hlásí, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, jež by mělo za důsledek překročení hraničních hodnot emisí pro OBD stanovených v příloze VI části B2.
7. Odstavce 5 a 6 se nevztahují na motocykly enduro kategorie L3e-AxE a motocykly trial kategorie L3e-AxT.
8. S cílem harmonizovat hlášení palubních diagnostických systémů týkající se funkční bezpečnosti nebo chyb systému pro regulaci emisí a usnadnit efektivní a účinnou opravu vozidla se Komise zmocňuje, aby v souladu s článkem 75 přijala akty v

přenesené pravomoci týkající se podrobných technických požadavků na palubní diagnostiku s ohledem na kategorie vozidel uvedené v příloze II, části C1 – Požadavky na konstrukci vozidla a obecné požadavky na schvalování typu, bod 11, včetně funkčních požadavků na OBD a zkušebních postupů ohledně témat uvedených v odstavcích 1 až 7 tohoto článku, a týkající se podrobných technických požadavků na druh zkoušky VIII uvedený v příloze V.“

2) V čl. 23 odst. 3 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) matematický postup pro výpočet životnosti:

Do 31. prosince 2024 musí být u každé složky emise výsledek vynásobení faktoru zhoršení uvedeného v příloze VII části B výsledkem zkoušky vlivu na životní prostředí vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 100 km, nižší než zkušební limit ohledně vlivu na životní prostředí uvedený v příloze VI části A.

Bez ohledu na první pododstavec musí být u nových typů vozidel od 1. ledna 2020 a u stávajících typů vozidel od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2024 u každé složky emise výsledek vynásobení faktoru zhoršení uvedeného v příloze VII části B výsledkem zkoušky vlivu na životní prostředí vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 2 500 km u vozidla s maximální rychlostí < 130 km/h a 3 500 km u vozidla s maximální rychlostí ≥ 130 km/h, nižší než zkušební limit ohledně vlivu na životní prostředí uvedený v příloze VI části A.“

3) V článku 75 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 18 odst. 3, čl. 20 odst. 2, čl. 21 odst. 8, čl. 22 odst. 5 a 6, čl. 23 odst. 6 a 12, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 8, čl. 32 odst. 6, čl. 33 odst. 6, čl. 50 odst. 4, čl. 54 odst. 3, čl. 57 odst. 12 a člancích 65 a 74 je Komisi svěřena na dobu deseti let, počínaje dnem 22. března 2013. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o dalších pět let, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesené pravomoci nejpozději 22. června 2022 a devět měsíců před koncem každého následujícího pětiletého období.“

4) Příloha IV se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*