



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 19. 3. 2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o zmene nariadenia (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o uplatňovanie normy Euro 5
pri typovom schvaľovaní dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Pojem „vozidlá kategórie L“ zahŕňa širokú škálu typov ľahkých vozidiel s dvomi, tromi alebo štyrmi kolesami, napr. bicykle s pohonným systémom, dvoj- a trojkolesové mopedy, dvoj- a trojkolesové motocykle, motocykle s postranným vozíkom a štvorkolesové vozidlá (štvorkolky), ako napríklad cestné štvorkolky, terénne vozidlá a štvorkolesové vozidlá.

Požiadavky na typové schválenie vzťahujúce sa na „vozidlá kategórie L“ od 1. januára 2016 sú stanovené v nariadení (EÚ) č. 168/2013 a jeho štyroch delegovaných a vykonávacích aktoch¹.

Komisia na základe komplexnej štúdie o vplyve na životné prostredie² vypracovala pre Parlament a Radu správu v súlade s článkom 23 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 168/2013. V záveroch správy sa uvádzali odporúčania na zlepšenie nariadenia (EÚ) č. 168/2013, ako aj delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 44/2014 a delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 134/2014, ktorými sa dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 168/2013. Uvedené odporúčania sú zohľadnené v článku 1 ods. 1 a 2 tohto nariadenia a navrhujú sa nimi zmeny článkov 21 a 23 nariadenia (EÚ) č. 168/2013.

Keďže požiadavky na typové schvaľovanie uvedené v nariadení (EÚ) č. 168/2013 sa už povinne uplatňujú od 1. januára 2016, navrhuje sa, aby sa tento akt prijal v čo najskoršom možnom termíne a na rozdiel od väčšiny aktov týkajúcich sa typového schvaľovania sa v ňom nestanovuje osobitný dátum začiatku uplatňovania.

V nariadení (EÚ) č. 168/2013 sa všetky splnomocnenia Komisie prijímať delegované akty obmedzili na obdobie piatich rokov, čo je obdobie, ktoré 21. marca 2018 uplynie. Keďže existuje nepretržitá potreba neustále aktualizovať prvky aktov týkajúcich sa typového schvaľovania o technický pokrok, resp. zavádzať iné zmeny v súlade so splnomocneniami, predbežný návrh obsahuje aj zmenu článku 75 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 168/2013, ktorou sa splnomocnenie predlžuje o ďalších päť rokov s možnosťou ďalšieho automatického predĺženia.

¹ Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek.

Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 134/2014 zo 16. decembra 2013, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o požiadavky na environmentálne vlastnosti a výkon pohonnej jednotky, a ktorým sa mení jeho príloha V (Ú. v. EÚ L 53, 21.2.2014, s. 1). Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 44/2014 z 21. novembra 2013, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o konštrukciu vozidla a všeobecné požiadavky na schvaľovanie dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 25, 28.1.2014, s. 1).

Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 3/2014 z 24. októbra 2013, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidiel pre schválenie dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 7, 10.1.2014, s. 1 – 12).

² Správa o štúdiu: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ („Štúdia o vplyve environmentálnej normy Euro 5 pre vozidlá kategórie L“), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právny základ tohto aktu je rovnaký ako právny základ aktu, ktorý sa mení, teda článok 114 ZFEÚ.

- **Proporcionalita**

Nariadenie (EÚ) č. 168/2013, ktoré obsahuje požiadavky EÚ na typové schvaľovanie, je založené na koncepcii úplnej harmonizácie. V snahe dosiahnuť vysokú úroveň ochrany životného prostredia sa preto za najvhodnejšie na dosiahnutie cieľa uvedeného v odôvodnení 9 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 považujú zmeny, ktoré sa zapracujú do požiadaviek uvedeného nariadenia na základe zistení komplexnej štúdie o vplyve na životné prostredie.

- **Výber nástroja**

Použitie nariadenia sa považuje za 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**

Komisia zaslala na základe komplexnej štúdie o vplyve na životné prostredie správu Parlamentu a Rade v súlade s povinnosťou podľa článku 23 ods. 4 a 5 nariadenia (EÚ) č. 168/2013. V súlade so závermi uvedenými v správe Komisie a s cieľom zabezpečiť presné uplatňovanie nariadení by sa identifikované položky mali doplniť alebo objasniť prostredníctvom zmien.

Celkový výsledok štúdie jasne ukazuje, že limity, dátumy a požiadavky stanovené v nariadení sú nákladovo prínosné a technicky uskutočniteľné pri všetkých vozidlách kategórie L.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V správe Komisie je uvedených niekoľko odporúčaní na zmeny nariadenia (EÚ) č. 168/2013. Odporúčania sú odvodené z konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré prebiehali počas celého trvania vypracúvania štúdie. V máji, septembri a decembri 2016 a v marci a júni 2017 boli na zasadnutiach pracovnej skupiny pre motocykle so všetkými zainteresovanými stranami a zástupcami členských štátov navyše predložené aktualizácie správy o pokroku pri vypracúvaní tejto štúdie.

Komisia v marci 2017 predložila prvú verziu dokumentu a dostala spätnú väzbu od zainteresovaných strán v danom odvetví, schvaľovacích úradoch, technických služieb a sociálnych partnerov, ktorí predloženému návrhu dokumentu vyjadrili podporu.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o zmene nariadenia (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o uplatňovanie normy Euro 5 pri typovom schvaľovaní dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek**

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 výboru,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Na základe správy Komisie Európskemu parlamentu a Rade o komplexnej štúdii o vplyve environmentálnej normy Euro 5 pre vozidlá kategórie L³ v súlade s článkom 23 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013⁴ s ohľadom na emisnú normu Euro 5 a s prihliadnutím na problémy, s ktorými sa stretávajú schvaľovacie úrady a zainteresované strany pri uplatňovaní uvedeného nariadenia, by sa mali v nariadení (EÚ) č. 168/2013 vykonať určité zmeny a objasnenia, aby sa zabezpečilo jeho bezproblémové uplatňovanie.
- (2) Pokiaľ ide o požiadavku nainštalovať palubný diagnostický systém (OBD) etapy II, ktorým sa zabezpečí monitorovanie a hlásenie porúch a degradácie systému regulácie emisií, Komisia na základe komplexnej štúdie o vplyve na životné prostredie konštatovala, že pri určitých vozidlách existujú technické obmedzenia v súvislosti s monitorovaním katalyzátora a že s cieľom zabezpečiť jeho správne vykonanie sa vyžaduje ďalší vývoj. Neočakáva sa, že by monitorovanie katalyzátora bolo pripravené pre prvé kolo emisnej normy Euro 5, no malo by sa s ním počítať na rok 2025. V článku 21 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 by sa preto mal stanoviť dostatočný predstih, ktorý treba na zabezpečenie správneho vykonania požiadavky na systém OBD etapy II.
- (3) Treba objasniť výnimku pre mopedy (kategórie L1e a L2e) z požiadavky na systém OBD etapy II a rozšíriť túto výnimku aj na ľahké štvorkolky (kategória L6e) a na subkategórie motocyklov enduro (L3e-AxE) a trial (L3e-AxT).
- (4) Keďže mopedy kategórií L1e a L2e už sú oslobodené od požiadavky na systém OBD etapy II, od tejto požiadavky by takisto mali byť oslobodené aj vozidlá kategórie L6e, ktoré sú navrhnuté a postavené na základe mopedových špecifikácií a vyrábané v pomerne malých objemoch.

³ Správa o štúdii: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ („Štúdia o vplyve environmentálnej normy Euro 5 pre vozidlá kategórie L“), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (5) Motocykle enduro a trial majú krátku životnosť a sú svojou povahou a používaním veľmi podobné ťažkým terénnym štvorkolkám (L7e-B), ktoré sú oslobodené od požiadavky na systém OBD etapy II. Uvedená výnimka by sa preto mala rozšíriť na motocykle enduro a trial.
- (6) Komisia vo svojej správe Európskemu parlamentu a Rade na základe komplexnej štúdie o vplyve na životné prostredie konštatovala, že matematický postup na výpočet životnosti uvedený v článku 23 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 168/2013, ktorým sa vozidlá skúšajú po odjazdení 100 km, neodzrkadľuje skutočnú degradáciu systému regulácie emisií vozidla počas jeho životnosti. Uvedená metóda by sa už nemala používať, a mala by sa teda postupne zrušiť do roku 2025, aby sa zainteresovaným stranám poskytol dostatočný čas na prispôsobenie. Na obdobie do roku 2025 by sa požadovaná akumulovaná vzdialenosť prejdená vozidlom pred tým, ako dôjde k jeho preskúšaniu, mala zvýšiť, aby sa zabezpečila spoľahlivosť výsledkov skúšok.
- (7) Technológia, ktorá je nevyhnutná na splnenie limitov normy Euro 5, už je k dispozícii, no Komisia vo svojej správe Európskemu parlamentu a Rade na základe komplexnej štúdie o vplyve na životné prostredie, ktorá bola vykonaná v súlade s článkom 23 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 s ohľadom na emisnú normu Euro 5, konštatovala, že dátum začatia uplatňovania emisných limitov Euro 5 pre určité vozidlá kategórie L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT a L3e-AxE) sa bude musieť odložiť z roku 2020 na rok 2022, aby sa oproti základnému scenáru zvýšil pomer nákladov a prínosov. Výrobcovia týchto vozidiel, ktorými sú hlavne MSP, navyše potrebujú viac času na zabezpečenie toho, aby prechod smerom k hnacím sústavám s nulovými emisiami, ako napríklad elektrifikácia, mohol prebehnúť nákladovo efektívnym spôsobom.
- (8) Mali by sa objasniť určité nezrovnalosti v dátume začatia uplatňovania limitných hodnôt hladiny zvuku pre normu Euro 5 podľa prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013, aby sa zabezpečilo, že existujúce limitné hodnoty (Euro 4) budú naďalej uplatniteľné až dovtedy, kým sa nestanovia nové limitné hodnoty pre normu Euro 5.
- (9) Nariadením (EÚ) č. 168/2013 sa Komisia splnomocnila prijímať delegované akty na obdobie piatich rokov, ktoré 21. marca 2018 uplynú. Keďže existuje nepretržitá potreba aktualizovať prvky právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania o technický pokrok, resp. zavádzať iné zmeny v súlade so splnomocneniami, mal by sa zmeniť článok 75 ods. 2 uvedeného nariadenia, aby sa stanovilo predĺženie delegovania o ďalších päť rokov s možnosťou ďalšieho automatického predĺženia.
- (10) V záujme právnej istoty by sa malo objasniť a spresniť splnomocnenie uvedené v nariadení (EÚ) č. 168/2013, na základe ktorého má Komisia prijímať delegované akty týkajúce sa technických požiadaviek súvisiacich s palubnými diagnostickými systémami.
- (11) Keďže týmto nariadením sa mení nariadenie (EÚ) č. 168/2013 bez toho, aby došlo k rozšíreniu jeho regulačného obsahu, a keďže ciele tohto nariadenia nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov 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 stanovenou v uvedenom článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov.
- (12) Nariadenie (EÚ) č. 168/2013 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 168/2013 sa mení takto:

(1) Článok 21 sa nahrádza takto:

„Článok 21

Všeobecné požiadavky na palubné diagnostické systémy

1. Vozidlá kategórie L, s výnimkou vozidiel kategórií L1e, L2e a L6e, musia byť od dátumov začatia uplatňovania stanovených v prílohe IV vybavené systémom OBD, ktorý je v súlade s funkčnými požiadavkami a skúšobnými postupmi stanovenými v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 8.
2. Od dátumov stanovených v bode 1.8.1 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e, L4e, L5e-A a L7e-A vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektroniky systému regulácie emisií a hlási poruchy, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov stanovených v časti B1 prílohy VI.
3. Od dátumov stanovených v bode 1.8.2 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e, L4e, L5e a L7e vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektroniky systému regulácie emisií a ktorý sa aktivuje, keď dôjde k prekročeniu emisných prahov stanovených v časti B1 prílohy VI. Systémy OBD etapy I pre uvedené (sub-)kategórie vozidiel hlásia aj aktiváciu každého prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora.
4. Od dátumov stanovených v bode 1.8.3 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3, L4e, L5e a L7e vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektroniky systému regulácie emisií a ktorý sa aktivuje, keď dôjde k prekročeniu emisných prahov stanovených v časti B2 prílohy VI. Systémy OBD etapy I pre uvedené (sub-)kategórie vozidiel hlásia aj aktiváciu každého prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora.
5. Od dátumov stanovených v bode 1.8.4 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e, L4e, L5e-A a L7e-A vybavené navyše systémom OBD etapy II, ktorý, s výnimkou monitorovania katalyzátora, monitoruje a hlási poruchy a degradáciu systému regulácie emisií, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov OBD stanovených v časti B1 prílohy VI.
6. Od dátumov stanovených v bode 1.8.5 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e, L4e, L5e-A a L7e-A okrem toho vybavené systémom OBD etapy II, ktorý monitoruje a hlási poruchy a degradáciu systému regulácie emisií, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov OBD stanovených v časti B2 prílohy VI.
7. Odseky 5 a 6 sa neuplatňujú na motocykle enduro kategórie L3e-AxE a motocykle trial kategórie L3e-AxT.
8. S cieľom harmonizovať podávanie diagnostických správ o funkčnej bezpečnosti systému OBD alebo poruchách systému regulácie emisií a s cieľom uľahčiť účinnú a efektívnu opravu vozidla je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa podrobných technických požiadaviek súvisiacich s palubnou diagnostikou, pokiaľ ide o kategórie vozidiel uvedené v prílohe II časti C1 – Požiadavky na konštrukciu vozidla a všeobecné požiadavky na typové

schválenie, riadok 11, vrátane funkčných požiadaviek na OBD a skúšobných postupov v prípade tém uvedených v odsekoch 1 až 7 tohto článku a týkajúcich sa podrobných technických požiadaviek v súvislosti so skúškou typu VIII uvedenou v prílohe V.“

- (2) V článku 23 ods. 3 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) Matematický postup na výpočet životnosti vozidla:

Do 31. decembra 2024 musí byť pri každej zložke emisie výsledok vynásobenia faktora zhoršenia uvedeného v časti B prílohy VII výsledkom environmentálnej skúšky vozidla, ktoré najazdilo viac než 100 km po prvom naštartovaní na konci výrobnéj linky, nižší než limit environmentálnej skúšky stanovený v časti A prílohy VI.

Bez ohľadu na prvý pododsek, pri nových typoch vozidiel od 1. januára 2020 a pri existujúcich typoch vozidiel od 1. januára 2021 až do 31. decembra 2024 musí byť pri každej zložke emisie výsledok vynásobenia faktora zhoršenia uvedeného v časti B prílohy VII výsledkom environmentálnej skúšky vozidla, ktoré najazdilo viac než 2 500 km pri vozidle s maximálnou rýchlosťou < 130 km/h a 3 500 km pri vozidle s maximálnou rýchlosťou $\geq$ 130 km/h po prvom naštartovaní na konci výrobnéj linky, nižší než limit environmentálnej skúšky stanovený v časti A prílohy VI.“

- (3) Článok 75 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 18 ods. 3, článku 20 ods. 2, článku 21 ods. 8, článku 22 ods. 5 a 6, článku 23 ods. 6 a 12, článku 24 ods. 3, článku 25 ods. 8, článku 32 ods. 6, článku 33 ods. 6, článku 50 ods. 4, článku 54 ods. 3, článku 57 ods. 12, článku 65 a článku 74 sa Komisii udeľuje na obdobie desiatich rokov od 22. marca 2013. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o päťročné obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr 22. júna 2022 a deväť mesiacov pred uplynutím každého ďalšieho päťročného obdobia.“

- (4) Príloha IV sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym 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