

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

*Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin*

PROZATÍMNÍ ZNĚNÍ  
2005/0282(COD)

5. 5. 2006

**\*\*\*I**

## **NÁVRH ZPRÁVY**

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice .././ES (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Matthias Groote

Zpravodajka (\*): Anja Weisgerber

(\*): Užší spolupráce mezi výbory – článek 47 jednacího řádu

### ***Vysvětlivky k označení legislativních postupů***

- \* Postup konzultace  
*většina odevzdaných hlasů*
- \*\*I Postup spolupráce (první čtení)  
*většina odevzdaných hlasů*
- \*\*II Postup spolupráce (druhé čtení)  
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje*  
*většina hlasů poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu společného postoje*
- \*\*\* Postup souhlasu  
*většina hlasů poslanců Parlamentu s výjimkou případů uvedených v článcích 105, 107, 161 a 300 Smlouvy o ES a článku 7 Smlouvy o EU*
- \*\*\*I Postup spolurozhodování (první čtení)  
*většina odevzdaných hlasů*
- \*\*\*II Postup spolurozhodování (druhé čtení)  
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje*  
*většina hlasů poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu společného postoje*
- \*\*\*III Postup spolurozhodování (třetí čtení)  
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného návrhu*

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém Komisí.)

### ***Pozměňovací návrhy k legislativnímu textu***

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn ***tučnou kurzívou***. Zvýraznění *normální kurzívou* označuje části legislativního textu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

## OBSAH

|   | <b>Strana</b> |
|---|---------------|
| NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU ..... | 5             |
| VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ .....                             | 30            |



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice .././ES  
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Postup spolurozhodování: první čtení)

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (KOM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - s ohledem na čl. 251 odst. 2 a čl. 95 Smlouvy o ES, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C6-0007/2006),
  - s ohledem na článek 51 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a na stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku, Výboru pro dopravu a cestovní ruch a Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (A6-0000/2006),
1. schvaluje pozměněný návrh Komise;
  2. vyzývá Komisi, aby věc opětovně postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
  3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Radě a Komisi.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1  
Bod odůvodnění 4

(4) V březnu 2001 Komise zahájila program Čistý vzduch pro Evropu (CAFE), jehož hlavní prvky jsou uvedeny ve sdělení. To vedlo k přijetí Tematické strategie o znečišťování ovzduší. Jedním ze závěrů tematické strategie je, že pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je potřebné další snížení emisí z motorových vozidel.

(4) V březnu 2001 Komise zahájila program Čistý vzduch pro Evropu (CAFE), jehož hlavní prvky jsou uvedeny ve sdělení. To vedlo k přijetí Tematické strategie o znečišťování ovzduší. Jedním ze závěrů tematické strategie je, že pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je potřebné další snížení emisí **z odvětví dopravy (letecké, námořní a pozemní dopravy) a z hospodářství (zpracovatelský průmysl). Snížení emisí škodlivých**

<sup>1</sup> Dosud nezveřejněný v Úředním věstníku.

***látek z vozidel by v rámci tohoto nařízení mělo být pojímáno jako součást globální strategie.***

*Odůvodnění*

*V souvislosti s tématickou strategií pro kvalitu ovzduší by se nemělo opomíjet, že vedle vozidel existují ještě jiné zdroje, jejichž emise škodlivých látek je třeba výrazně snížit.*

Pozměňovací návrh 2  
Bod odůvodnění 5

(5) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů.

(5) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů ***a prodloužení očekávané délky života.***

*Odůvodnění*

*Nejedná se pouze o snížení zdravotních nákladů, nýbrž také o prodloužení očekávané délky života. Podle hodnocení dopadu vypracovaného Komisí bude do roku 2020 získáno 20 500 let života.*

Pozměňovací návrh 3  
Bod odůvodnění 6

*Nevztahuje se na české znění.*

(6) Pro zajištění volného pohybu vozidel na vnitřním trhu je potřebný neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách vozidla a účinná hospodářská soutěž v oblasti služeb poskytujících informace o motorových vozidlech a opravy vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických systémů a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, kterými se budou výrobci řídit na svých internetových stránkách.

(6) Pro zajištění volného pohybu vozidel na vnitřním trhu je potřebný neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách vozidla a účinná hospodářská soutěž v oblasti služeb poskytujících informace o motorových vozidlech a opravy vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických systémů a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, kterými se budou výrobci řídit na svých internetových stránkách.

Pozměňovací návrh 4  
Bod odůvodnění 7

(7) Komise by měla pozorně sledovat technický vývoj v oblasti řízení emisí a v případě **potřeby** toto nařízení odpovídajícím způsobem změnit.

(7) Komise by měla pozorně sledovat technický vývoj v oblasti řízení emisí a v případě, **že to text tohoto nařízení vyžaduje**, toto nařízení odpovídajícím způsobem změnit.

*Odůvodnění*

*Ne všechno by se mělo řešit pomocí postupu komitologie a je třeba zajistit, že hlavní směry budou určeny postupem spolurozhodování.*

Pozměňovací návrh 5  
Bod odůvodnění 8

(8) Komise by měla pravidelně posuzovat a v případě potřeby regulovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů řízení emisí z výfuku. **To by mělo zahrnovat posouzení výhod vyplývajících z přechodu z řízení emisí všech uhlovodíků (THC) k systému založenému na uhlovodících jiných než methan (NMHC) a methanu (CH<sub>4</sub>).**

(8) Komise by měla pravidelně posuzovat **dosud neregulované emise** a v případě potřeby **předložit Radě a Parlamentu návrh, jehož cílem je** regulovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů řízení emisí z výfuku.

*Odůvodnění*

*Je třeba posuzovat mezní hodnoty odděleně. Vozidla poháněná CNG nemohou tyto hodnoty dodržet.*

Pozměňovací návrh 6  
Bod odůvodnění 8a (nový)

**(8a) Aby nebyla z trhu vyloučena vozidla na plynový pohon, který představuje díky nízké emisi NO<sub>x</sub> a částic pokrok, a aby se současně podpořil vývoj vozidel na benzínový pohon, zavádějí se tímto nařízením oddělené mezní hodnoty emisí pro celkovou hmotnost uhlovodíků a pro**

## ***hmotnost nemetanových uhlovodíků.***

### *Odůvodnění*

*Automobily poháněné CNG významně přispívají ke snížení emisí NOx a částic. Produkuje daleko méně emisí než srovnatelné osobní automobily na benzínový pohon a neměly by být vytlačeny z trhu v důsledku mezních hodnot, které z technických důvodů nemohou být dodrženy.*

#### Pozměňovací návrh 7 Bod odůvodnění 9

(9) S cílem zajistit řízení emisí velmi jemných částic (PM) by Komise měla ***rovněž zvážit*** přijetí přístupu založeného na množství částic emisí PM jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, jenž je v současné době používán.

(9) S cílem zajistit řízení emisí velmi jemných částic (PM ***2,5 a méně***) by Komise měla ***co nejdříve, avšak nejpozději se vstupem druhého stupně (Euro 6) v platnost, stanovit*** jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, jenž je v současné době používán, ***přístup založený na množství částic emisí PM který vychází z výsledků programu UN/ECE pro měření částic (Particulate Measurement Programme - PMP) a je v souladu se stávajícími ambiciózními cíly, pokud jde o životní prostředí.***

### *Odůvodnění*

*Zavedením mezních hodnot pro počet částic se zajistí, že postupy měření budou zahrnovat rovněž ultrajemné částice, které jsou prokazatelně zvláště škodlivé zdraví. Snížení emisí částic není dosud technicky možné, avšak zavedení postupu měření, jímž se stanoví počet částic, zaručuje, že budou omezeny také ultrajemné částice.*

#### Pozměňovací návrh 8 Bod odůvodnění 10

(10) K zajištění větší opakovatelnosti při měření ***hmotnosti částic emisí*** v laboratoři by Komise měla ***zavést nový zkušební protokol. Jakmile skončí příslušný výzkumný program, je třeba posoudit nahrazení současného postupu měření novým přístupem.*** Po zavedení nového

(10) K zajištění větší opakovatelnosti při měření ***hmotnosti a počtu*** částic emisí v laboratoři by Komise měla ***co nejdříve, avšak nejpozději se vstupem druhého stupně (Euro 6) v platnost, a na základě výsledků programu UN/E CE pro měření částic (Particulate Measurement***



postupu měření budou přehodnoceny mezní hodnoty pro hmotnost PM uvedené v tomto návrhu, protože nová technika zaznamenává nižší úroveň hmotnosti než stávající metoda.

**Programme - PMP) zavést nový postup měření nahrazující současný postup měření.** Po zavedení nového postupu měření budou přehodnoceny mezní hodnoty pro hmotnost PM uvedené v tomto návrhu, protože nová technika zaznamenává nižší úroveň hmotnosti než stávající metoda.

#### *Odůvodnění*

*Zavedením mezních hodnot pro počet částic se zajistí, že postupy měření budou zahrnovat rovněž ultrajemné částice, které jsou prokazatelně zvláště škodlivé zdraví. Snížení emisí částic není dosud technicky možné, avšak zavedení měření ke stanovení počtu částic, zaručuje, že budou omezeny také ultrajemné částice.*

#### Pozměňovací návrh 9 Bod odůvodnění 13a (nový)

**(13a) Komise by ve svém návrhu příštích norem pro výfukové plyny (Euro 7) měla vedle mezních hodnot pro již regulované emise zvážit zavedení mezních hodnot také pro emise CO<sub>2</sub>. V této souvislosti je třeba podpořit alternativní paliva, jako jsou biopaliva, neboť díky své pozitivní bilanci CO<sub>2</sub> způsobují jen zanedbatelné emise CO<sub>2</sub>.**

#### *Odůvodnění*

*V zájmu pokračování procesu započatého zřízením skupiny na vysoké úrovni CARS 21 by toto nařízení – vedle jasného signálu automobilovému průmyslu pomocí příslušných právních předpisů a snížení všech emisí látek škodlivých pro životní prostředí produkovaných vozidly spalujícími fosilní paliva – mělo v budoucnosti stanovit omezení také pro emise CO<sub>2</sub>.*

*Používání biopaliv je třeba dale rozšiřovat, neboť představují hospodářsky a ekologicky udržitelnou alternativu pro čistší automobily na silnicích Evropy.*

#### Pozměňovací návrh 10 Bod odůvodnění 13b (nový)

**(13b) V zájmu dosažení čistšího životního prostředí, by Komise měla v automobilovém sektoru kromě norem pro výfukové plyny zvážit zavedení pravidel pro energetickou účinnost.**

### Odůvodnění

*Nelze sledovat pouze emise, nýbrž je třeba pracovat také na energetické účinnosti automobilů, a problém tak řešit u samé podstaty. Na příkladu tzv. inteligentních automobilů je třeba pomocí počítačové techniky usilovat o snižování používání automobilů vůbec.*

Pozměňovací návrh 11  
Bod odůvodnění 13c (nový)

***(13c) Komise by ve svém návrhu na příští normy pro výfukové plyny (Euro 7) měla zadat studie, jejichž cílem by bylo zjistit, zda je další rozdělení tříd vozidel do skupin stále nutné.***

### Odůvodnění

*Umožní se tak další zjednodušení nařízení.*

Pozměňovací návrh 12  
Bod odůvodnění 16a (nový)

***(16a) V zájmu vyjasnění příslušných právních předpisů je třeba směrnicí 2005/55/ES Evropského parlamentu a Rady 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<sup>1</sup> změnit tak, aby se vztahovala na všechna těžká užitková vozidla a aby bylo zřejmé, že toto nařízení se vztahuje na lehká užitková vozidla.***

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 275 ze dne 20. října 2005, s. 1. Směrnice v posledním znění směrnice Komise 2005/78/EC (Úř. věst. L 313 ze dne 29. listopadu 2005, s. 1.)

### *Odůvodnění*

*V zájmu lepší tvorby právních předpisů je důležité, aby oblast působnosti byla jasně vymezena. Těžká vozidla na benzínový pohon dosud náležela do působnosti směrnice 70/220/ES. I když se jedná pouze o hypotetický případ, neboť jen málo těžkých vozidel využívá benzínový pohon, je třeba tuto nejasnost ozřejmit.*

#### Pozměňovací návrh 13 Bod odůvodnění 17a (nový)

***(17a) Aby byl zajištěn bezproblémový přechod od stávajících směrnic k tomuto nařízení, je třeba v stupni Euro 5 zachovat pro vozidla určená k plnění zvláštních společenských potřeb výjimku, která umožňuje, aby byla vozidla kategorie M1 nad 2500 kg schválena jako vozidla kategorie N1 třídy II a III. Platnost výjimky by měla být ukončena se vstupem stupně 6 v platnost.***

### *Odůvodnění*

*Je třeba umožnit, aby rodinná vozidla určená kromě řidiče pro více než šest osob, která nejsou určena pro provoz v terénu, nebo vozidla určená k záchranným, nouzovým či vyprošťovacím účelům, vozidla k přepravě zdravotně postižených osob či pro výkon komunálních služeb byla klasifikována až do vstupu stupně Euro 6 v platnost do kategorie vozidel N1 třídy II a III.*

#### Pozměňovací návrh 14 Bod odůvodnění 18

Opatření nezbytná pro provedení nebo změnu tohoto nařízení je nutné přijmout v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. července 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi.

Opatření nezbytná pro provedení nebo změnu tohoto nařízení je nutné přijmout v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. července 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi, ***je -li tak uvedeno v příslušných člancích.***

### *Odůvodnění*

*Ne všechno by se mělo řešit pomocí komitologie a je třeba zajistit, že hlavní směry budou určovány postupem spolurozhodování*

Pozměňovací návrh 15  
Bod odůvodnění 19

(19) Cílů tohoto nařízení, zejména realizace vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se emisí motorových vozidel, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států. Z důvodu velkého rozsahu potřebné činnosti je možné těchto cílů lépe dosáhnout na úrovni Společenství. Společenství proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku toto nařízení nepřekročí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení daného cíle.

(19) Cílů tohoto nařízení, zejména realizace vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se omezení emisí motorových vozidel **a zajištění přístupu k informacím o opravách vozidla pro samostatné subjekty stejným způsobem jako pro autorizované obchodní zástupce a opravny** nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států. Z důvodu velkého rozsahu potřebné činnosti je možné těchto cílů lépe dosáhnout na úrovni Společenství. Společenství proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku toto nařízení nepřekročí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení daného cíle.

*Odůvodnění*

*Přístup k informacím o opravách je pro volný pohyb motorových vozidel na vnitřním trhu nutný. Samostatným subjektům musí být umožněno nabízet údržbu a další služby, jejichž cílem je zajistit, aby byla vozidla používána způsobem šetrným k životními prostředí.*

Pozměňovací návrh 16  
Čl. 1 odst. 1

Toto nařízení stanoví požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a náhradních dílů, jako jsou **náhradní katalyzátory**, s ohledem na jejich emise.

Toto nařízení stanoví požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a náhradních dílů, jako jsou **náhradní zařízení ke snižování emisí**, s ohledem na jejich emise.

*Odůvodnění*

*Je třeba použít takový termín, který nebude znevýhodňovat žádnou technologii nebo bránit inovaci.*

Pozměňovací návrh 17

## Článek 2

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla **vybavená**:

*a) zážehovými motory;*

*b) zážehovými motory poháněnými plynem kategorií M1 a N1 podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES]; a*

*c) vznětovými motory kategorií M1 a N1 podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES].*

2. Na žádost výrobce lze toto nařízení **uplatnit rovněž na motorová vozidla vybavená vznětovými motory** kategorií M2 a N2 podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES], s referenční hmotností nepřesahující 2840 kg, která splňují podmínky stanovené tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla **kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> a N<sub>1</sub> definovaných v [příloze II] směrnice [XXXX/XX/ES] s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřesahující 3 500 kg nebo referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg.**

2. Na žádost výrobce lze **schválení typu udělená podle tohoto nařízení vozidlům kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> a N<sub>1</sub> rozšířit na vozidla kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> a N<sub>2</sub>** podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES], s referenční hmotností nepřesahující 2840 kg, která splňují podmínky stanovené tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

### Odůvodnění

*Aby se zabránilo nejasnostem, je třeba jasně rozlišit regulaci lehkých užitkových vozidel od regulace těžkých užitkových vozidel. Je proto nutná změna, pokud jde o oblast působnosti. Nově stanovená oblast působnosti je z technologického hlediska neutrální, a neodkazuje se na motory ani na paliva. Změna oblasti působnosti tohoto nařízení je spojena se změnou, již se upravuje oblast působnosti směrnice 2005/55/ES, která by se v budoucnu měla vztahovat na všechna těžká užitková vozidla.*

Pozměňovací návrh 18

Čl. 3 bod 1a (nový)

***1a. „vozidla určenými k uspokojování zvláštních společenských potřeb“ ze rozumějí bud' velká rodinná vozidla určená kromě řidiče pro více než šest osob, která nejsou určena pro provoz v terénu, nebo vozidla určená pro záchranné, nouzové či vyprošťovací účely, k přepravě lidí se zdravotním postižením***

**nebo k výkonu komunálních služeb.**

#### *Odůvodnění*

*Aby se zajistil bezproblémový přechod od stávajících směrnic k tomuto nařízení, je třeba ve stupni Euro 5 zachovat výjimku, která umožňuje schválení typu vozidla kategorie M<sub>1</sub> přesahující 2 500 kg, která jsou určena k uspokojování zvláštních společenských potřeb, jako typ vozidla kategorie N1 třídy II nebo III. Platnost výjimky by měla být ukončena se vstupem stupně 6 v platnost.*

#### Pozměňovací návrh 19

##### Čl. 3 bod 11

11. „**katalyzátorem** původního vybavení“ se rozumí **katalyzátor** nebo soustava katalyzátorů, na které se vztahuje schválení typu vozidla.

11. „**zařízením proti znečišťujícím látkám** původního vybavení“ se rozumí **zařízení proti znečišťujícím látkám nebo kombinace takových zařízení**, na které se vztahuje schválení typu vozidla .

#### *Odůvodnění*

*V zájmu jasnosti předpisů a vzhledem k nutnosti zohlednit technický pokrok, je vhodnější zavést širší pojem namísto individuálních bodů pro katalyzátory, dieselové filtry částic, systémy pro další zpracování NOx a jiné v budoucnosti technicky možné systémy pro další zpracování. Je třeba použít takový pojem, který nebude znevýhodňovat žádnou technologii a nebude bránit inovaci.*

#### Pozměňovací návrh 20

##### Čl. 3 bod 11

12. „**náhradním katalyzátorem**“ se rozumí **katalyzátor** nebo **soubor katalyzátorů**, který je určen jako náhrada **katalyzátoru** původního vybavení a může být schválen jako samostatný technický celek podle směrnice [XXXX/XX/ES].

12. „**náhradním zařízením proti znečišťujícím látkám**“ se rozumí **zařízení proti znečišťujícím látkám** nebo **kombinace takových zařízení**, který je určen jako náhrada **zařízení proti znečišťujícím látkám** původního vybavení a může být schválen jako samostatný technický celek podle směrnice [XXXX/XX/ES].

#### *Odůvodnění*

*V zájmu jasnosti předpisů a vzhledem k nutnosti zohlednit technický pokrok, je vhodnější zavést širší pojem namísto individuálních bodů pro katalyzátory, dieselové filtry částic, systémy pro další zpracování NOx a jiné v budoucnosti technicky možné systémy pro další zpracování. Je třeba použít takový pojem, který nebude znevýhodňovat žádnou technologii a*

*nebude bránit inovaci.*

#### Pozměňovací návrh 21

##### Čl. 3 bod 13

13. „informacemi o opravách vozidla“ se rozumějí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům / opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací.

13. „informacemi o opravách vozidla“ se rozumějí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, **doplňování součástí a zařízení**, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům / opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací.

#### Pozměňovací návrh 22

##### Čl. 3 bod 14

14. „samostatným subjektem“ se rozumí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména samostatní servisní pracovníci, výrobci opravárenských zařízení nebo nástrojů, samostatní distributoři náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, provozovatelé silniční pomoci, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro servisní pracovníky.

14. „samostatným subjektem“ se rozumí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména samostatní servisní pracovníci, výrobci **a samostatní obchodníci v oblasti** opravárenských zařízení nebo nástrojů, samostatní distributoři náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, provozovatelé silniční pomoci, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro servisní pracovníky.

#### Pozměňovací návrh 23

##### Čl. 4 odst. 2

2. Výrobci zajistí, aby byly splněny postupy schvalování typu pro ověření souladu výroby, životnosti zařízení na kontrolu znečištění a splnění podmínek při používání. Opatření pro splnění podmínek při používání se kontrolují po uplynutí 5 let nebo po 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Zkoušky životnosti zařízení

2. Výrobci zajistí, aby byly splněny postupy schvalování typu pro ověření souladu výroby, životnosti zařízení na kontrolu znečištění a splnění podmínek při používání. Opatření pro splnění podmínek při používání se kontrolují po uplynutí 5 let nebo po 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Zkoušky životnosti zařízení

na kontrolu znečištění prováděné v rámci schvalování typu musí platit pro **160 000 km**.

na kontrolu znečištění prováděné v rámci schvalování typu musí platit pro **200 000 km**.

#### *Odůvodnění*

*Je třeba zajistit, aby funkčními zařízeními proti znečišťujícím látkám byla vybavena i starší vozidla.*

#### Pozměňovací návrh 24

Čl. 5 odst. 4 písm. i)

*Nevztahuje se na české znění.*

i) referenčních paliv, jako jsou benzín, motorová nafta, plynná paliva *a zemní plyn*.

i) referenčních paliv, jako jsou benzín, motorová nafta, plynná paliva, ***zemní plyn a biologická paliva***.

#### Pozměňovací návrh 25

Čl. 5 odst. 5

5. Komise bude pravidelně posuzovat znečišťující látky, na které se vztahují požadavky a zkoušky podle odstavce 4, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí ***a přijme nezbytná opatření***, pokud zjistí, že postupy nebo zkoušky již nejsou vhodné ***anebo*** již neodrážejí skutečné znečištění emisemi.

5. Komise bude pravidelně posuzovat znečišťující látky, na které se vztahují požadavky a zkoušky podle odstavce 4, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí ***a navrhne Radě a Parlamentu nezbytné změny***, pokud zjistí, že postupy nebo zkoušky již nejsou vhodné, již neodrážejí skutečné znečištění emisemi ***nebo je vhodné regulovat emise dalších škodlivých látek***.

#### *Odůvodnění*

*Otázka revize zkušebních cyklů a zavedení mezních hodnot pro další škodlivé látky by měla být vyřešena postupem spolurozhodování.*

#### Pozměňovací návrh 26

Čl. 5 odst. 6

6. Komise stanoví v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX/XX/ES], zvláštní postupy, zkoušky pro provedení odstavců 2 až 5.

6. Komise stanoví v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX/XX/ES], zvláštní postupy, zkoušky pro provedení odstavců 2 až 4. ***Prováděcí opatření musí být stanovena***



*nejpozději [6 měsíců po vstupu v platnost].*

#### *Odůvodnění*

*Výrobci automobilů ze řídí technickými podrobnostmi obsaženými v prováděcích opatřeních. Prodlení tudíž nesmí být delší než 6 měsíců, aby bylo možno plnit nové mezní hodnoty plnit.*

#### Pozměňovací návrh 27

##### Čl. 6 odst. 1

1. Výrobci poskytnou samostatným subjektům neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách vozidla na svých internetových stránkách, a to rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.

1. Výrobci poskytnou samostatným subjektům neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách vozidla na svých internetových stránkách, a to rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám. ***V zájmu snazšího dosažení tohoto cíle by tyto informace měly být poskytovány v souladu s technickými požadavky norem OASIS. Výrobce poskytuje samostatným subjektům i autorizovaným prodejcům a opravnám rovněž školící podklady.***

#### *Odůvodnění*

*Normy OASIS, které vznikly v roce 2003 ve spolupráci různých průmyslových odvětví pod vedením Komise, v praxi umožňují účinně zjednodušený přístup k informacím o opravách vozidel. Nařízení 1400/2002 vyžaduje rovněž poskytování školících podkladů, a aby zajištěno, že tyto materiály budou nadále k dispozici, je na to třeba v nařízení poukázat.*

#### Pozměňovací návrh 28

##### Čl. 6 odst. 4

4. Informace o opravách vozidla musí být vždy dostupné, s výjimkou případů ***jejich*** údržby.

4. Informace o opravách vozidla musí být vždy dostupné, s výjimkou případů údržby ***informačního systému.***

#### Pozměňovací návrh 29

##### Čl. 6 odst. 5

5. Pro účely výroby a údržby náhradních částí a částí pro údržbu kompatibilních s OBD a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení poskytnou výrobci

5. Pro účely výroby a údržby náhradních částí a částí pro údržbu kompatibilních s OBD a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení poskytnou výrobci

**informace** o opravách **vozidla** nediskriminačním způsobem každému výrobcí a/nebo opraváři konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení.

**relevantní** informace o **OBD** nediskriminačním způsobem každému výrobcí a/nebo opraváři konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení.

#### *Odůvodnění*

*Informace o opravách nejsou totéž co informace o OBD (palubní diagnostické systémy). Proto je třeba upravit smysl tohoto článku tak, aby odkazoval na informace související s OBD.*

#### Pozměňovací návrh 30 Článek 8

Komise přijme v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX /XX/ES] opatření nezbytná pro provedení odstavců 6 a 7. Ta budou obsahovat definici technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o **stavu vozidla** poskytovány.

Komise přijme v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX /XX/ES] opatření nezbytná pro provedení odstavců 6 a 7. Ta budou obsahovat definici technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o **opravách a OBD** poskytovány.

#### *Odůvodnění*

*Viz odůvodnění k pozměňovacímu návrhu čl. 6 odst. 5.*

#### Pozměňovací návrh 31 Čl. 9 odst. 2 a 3

2. S účinkem od **[18 měsíců plus jeden den od data vstupu v platnost] a od [30 měsíců od data vstupu v platnost]** vnitrostátní orgány v případě kategorie N1 třídy II a III odmítnou udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu pro nové typy vozidel z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva, pokud tyto nové typy vozidel nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.

2. S účinkem od **1. června 2009 s výjimkou vozidel kategorie M s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla přesahující 2 500 kg určených k uspokojování zvláštních společenských potřeb** a od **1. června 2010** v případě kategorie N1 třídy II a III **a výše uvedené kategorie M**, vnitrostátní orgány v případě kategorie N1 třídy II a III odmítnou udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu pro nové typy vozidel z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva, pokud tyto nové typy vozidel nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, **zejména podmínky uvedené v přílohách s**

3. S účinkem od *[36 měsíců od data vstupu v platnost]* a od *[48 měsíců od data vstupu v platnost]* vnitrostátní orgány v případě kategorie N1 třídy II a III nebudou považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, za platné podle [článku 25] směrnice [XXXX /XX/ES] a odmítnou registraci takových vozidel a zakáží jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

*výjimkou mezních hodnot Euro 6 uvedených v tabulce 1a přílohy I.*

3. S účinkem od *1. června 2010 s výjimkou vozidel kategorie M s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla přesahující 2 500 kg určených k uspokojování zvláštních společenských potřeb* a od *1. června 2011* v případě kategorie N1 třídy II a III *a výše uvedené kategorie M* nebudou vnitrostátní orgány považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, *zejména podmínky uvedené v přílohách s výjimkou mezních hodnot Euro 6 uvedených v tabulce 1a přílohy I* za platné podle [článku 25] směrnice [XXXX /XX/ES] a odmítnou registraci takových vozidel a zakáží jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

#### *Odůvodnění*

*V průběhu přípravných rozhovorů jasně vyplynulo, že další snižování mezních hodnot je nutné a zároveň technicky proveditelné. Zpravodaj proto navrhuje dalekosáhlejší opatření a současně se stupněm Euro 5 do tohoto ustanovení zavést další stupeň Euro 6 s nižšími mezními hodnotami. Stanoví se tak dlouhodobé cíle snižování mezních hodnot, které pro výzkum a vývoj v oblasti systémů snižujících výfukové plyny vozidel znamenají jistotu v plánování, a tak i investiční jistotu pro výrobce. Mezi schvalováním typu u nových typů vozidel a nových vozidel by měl být tak jako v dřívější normě Euro odstup pouze jeden rok.*

Pozměňovací návrh 32  
Čl. 9 odst. 3a a b (nové)

*3a. S účinkem od 1. června 2014 a od 1. června 2015 v případě vozidel kategorie N1 třídy II a III vnitrostátní orgány odmítnou udělení schválení typu na úrovni ES nebo vnitrostátního schválení typu pro nové typy vozidel kvůli emisím nebo spotřebě paliva, pokud tyto nové typy vozidel nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích pravidel, a zejména podmínky uvedené v přílohách obsahujících mezní hodnoty Euro 6*

*v tabulce 1a přílohy I.*

*3b. S účinkem od 1. června 2015 a od 1. června 2016 v případě vozidel kategorie N1 třídy II a III vnitrostátní orgány nebudou považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, zejména podmínky uvedené v přílohách obsahujících mezní hodnoty Euro 6 v tabulce 1a přílohy I za platné podle [článek 25] směrnice [XXXX/XX/ES], a odmítnou registraci takových vozidel a zakáží jejich prodej a uvedení do provozu kvůli s emisím nebo spotřebě paliva.*

#### *Odůvodnění*

*První stupeň, Euro 5, vstoupí v platnost dne 1. června 2009 a druhý stupeň, Euro 6, s odstupem 5 let, tedy dne 1. června 2014. Mezi schvalováním typu u nových typů vozidel a uvedením nových vozidel na trh by měl být tak jako v dřívější normě Euro odstup pouze jeden rok.*

#### Pozměňovací návrh 33

##### Článek 10

1. V případě nových **náhradních katalyzátorů**, které mají být montovány do vozidel s ES schválením typu, jež nejsou vybavena palubními diagnostickými systémy (OBD), vnitrostátní orgány odmítnou jejich prodej nebo instalaci do vozidla, pokud nejsou takového typu, pro který bylo vydáno schválení typu podle tohoto nařízení.

2. Odchylně od odstavce 1 mohou vnitrostátní orgány nadále prodlužovat ES schválení typu pro **náhradní katalyzátory**, a to za podmínek, za jakých byly původně udělena.

1. V případě nových **zařízení proti škodlivým látkám**, které mají být montovány do vozidel s ES schválením typu, jež nejsou vybavena palubními diagnostickými systémy (OBD), vnitrostátní orgány odmítnou jejich prodej nebo instalaci do vozidla, pokud nejsou takového typu, pro který bylo vydáno schválení typu podle tohoto nařízení.

2. Odchylně od odstavce 1 mohou vnitrostátní orgány nadále prodlužovat ES schválení typu pro **zařízení proti škodlivým látkám**, a to za podmínek, za jakých byly původně udělena.

#### *Odůvodnění*

*V zájmu jasné tvorby právních předpisů a vzhledem k nutnosti zohlednit technický pokrok, je vhodnější zavést širší pojem namísto individuálních bodů pro katalyzátory, diesellové filtry částic, systémy pro další zpracování NOx a jiné v budoucnosti technicky možné systémy pro*

*další zpracování. Je třeba použít takový pojem, který nebude znevýhodňovat žádnou technologii a nebude bránit inovaci.*

Pozměňovací návrh 34  
Čl. 11 odst. 1 pododstavce 2 a 3

Tyto pobídky budou platit pro všechna nová vozidla nabízená k prodeji na trhu členského státu, která splňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření před daty uvedenými v **čl. 9 odst. 3.**

Přestanou platit k datům uvedeným v **čl. 9 odst. 3.**

Tyto pobídky budou platit pro všechna nová vozidla nabízená k prodeji na trhu členského státu, která splňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření před daty uvedenými v **článku 9.**

Přestanou platit k datům uvedeným v :

**(a) čl. 9 odst. 3, pokud jde o pobídky ke splnění mezních hodnot emisí v tabulce 1 přílohy I.**

**(b) čl. 9 odst. 3b, pokud jde o pobídky ke splnění mezních hodnot emisí v tabulce 1a přílohy I.**

*Odůvodnění*

*Tato změna souvisí se zavedením dvoufázového přístupu. Pobídky pro vozidla splňující mezní hodnoty Euro 5 by měly skončit, jakmile vstoupí v platnost mezní hodnoty Euro 6.*

Pozměňovací návrh 35  
Článek 13

**1. Do [6 měsíců ode dne vstupu v platnost] Komise přezkoumá potřebu nového definování mezních hodnot emisí uhlovodíků uvedených v příloze I s cílem zohlednit zvláště emise uhlovodíků jiných než methan a methanu.**

**2. Posouzeno by mělo rovněž být zahrnutí emisí methanu do výpočtu emisí oxidu uhličitého.**

**3. V případě potřeby může Komise přijmout tato opatření s ohledem na odstavce 1 a 2:**

**a) změnit toto nařízení v souladu s článkem 14 za účelem přehodnocení mezních hodnot uhlovodíků uvedených v**

**1. Komise posoudí zahrnutí emisí methanu do výpočtu emisí oxidu uhličitého.**

**V případě potřeby Komise Evropskému parlamentu a Radě předloží návrh opatření, jejichž cílem bude testovat, zohlednit či omezit emise methanu.**

*příloze I tohoto nařízení;*

**b) přijmout v souladu s čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] opatření na zkoušku, zaznamenání nebo omezení emisí methanu.**

4. Po skončení Programu měření částic OSN/EHK, který se uskutečňuje pod záštitou Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla, Komise přijme tato opatření:

a) změní toto nařízení podle článku 14 za účelem přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic uvedených v příloze I tohoto nařízení a zavedení mezních hodnot pro množství tuhých částic uvedených v této příloze tak, aby byly ve značné míře v souladu s mezními hodnotami pro hmotnost benzínu a nafty,

b) přijme v souladu s čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] revidovaný postup pro měření částic a mezních hodnot pro množství částic.

2. Po skončení Programu měření částic OSN/EHK, který se uskutečňuje pod záštitou Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla, **a nejpozději se vstupem Eura 6 v platnost, Komise přijme tato opatření, aniž by snížila stávající ambiciózní úroveň, pokud jde o životní prostředí:**

a) změní toto nařízení podle článku 14 za účelem přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic uvedených v příloze I tohoto nařízení a zavedení mezních hodnot pro množství tuhých částic uvedených v této příloze tak, aby byly ve značné míře v souladu s mezními hodnotami pro hmotnost benzínu a nafty,

b) přijme v souladu s čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] revidovaný postup pro měření částic a mezních hodnot pro množství částic.

#### *Odůvodnění*

*Souvisí se snahou o zachování vyváženého přístupu, pokud jde o to, co by se mělo regulovat pomocí komitologie a co postupem spolurozhodování.*

#### Pozměňovací návrh 36

##### Článek 14

Komise může v souladu s postupem uvedeným v čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] změnit toto nařízení podle čl. [36 odst. 2, 3, 4] uvedené směrnice.

***Odkazuje-li se na tento článek,*** Komise může v souladu s postupem uvedeným v čl. 37 odst. 2 směrnice [XX/XXXX/ES] změnit toto nařízení podle čl. [36 odst. 2, 3, 4] uvedené směrnice.

#### Pozměňovací návrh 37

##### Článek 15a (nový)

##### ***Článek 15a***

## *Změny směrnice 2005/55/ES*

*Směrnice 2005/55/ES se mění takto:*

*(1) Název směrnice se nahrazuje tímto:*

*„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o schvalování typu těžkých užitkových vozidel s ohledem na emise znečišťujících látek (Euro IV a V)“;*

*2) Článek 1 nahrazuje ji tímto:*

*„Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:*

*a) „Vozidlem“ se rozumí motorové vozidlo definované v článku 2 směrnice 70/156/EHS, s výjimkou vozidel kategorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> a N<sub>1</sub> s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřesahující 3 500 kg nebo referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg;*

*(b) „motorem“ se rozumí zdroj hybné síly vozidla, pro nějž jako pro oddělenou technickou jednotku definovanou v článku 3 směrnice [XXXX/XX/ES] lze udělit schvální typu;*

*(c) „vozidly se zvýšenou citlivostí k životnímu prostředí (EEV)“ se rozumí vozidlo poháněné motorem, který splňuje přípustné mezní hodnoty emisí škodlivých látek uvedené v řádce C tabulek v oddílu 6.2.1 přílohy I.“;*

*(3) Oddíl 1 přílohy I se nahrazuje tímto:*

### *„1. OBLAST PŮSOBNOSTI*

*Tato směrnice se vztahuje na regulaci plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic, na životnost zařízení proti emisím škodlivých látek, na soulad všech provozovaných vozidel/motorů a palubních diagnostických (OBD) systémů všech motorových vozidel, a na motory uvedené v článku 1, s výjimkou vozidel kategorií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a M<sub>2</sub>, jimž bylo schválení typu uděleno podle [nařízení XXXX/XXXX/ES = toto nařízení]“.*

*V případě nutnosti dalších změn s cílem zohlednit výše uvedené změny se směrnice*

**2005/55/ES a její prováděcí opatření mění  
v souladu s postupem uvedeným v čl. 37  
odst. 2 směrnice [XXXX/XX/ES].**

*Odůvodnění*

*Změna působnosti směrnice 2005/55/ES souvisí se změnou působnosti tohoto nařízení. Jde o to, aby se toto nařízení vztahovalo na všechny osobní automobily a lehká užitková vozidla a směrnice na všechna těžká užitková vozidla bez ohledu na používané palivo.*

Pozměňovací návrh 38  
Článek 16

**Článek 16**

**vypouští se**

**Změny směrnice 72/306/EHS**

***V článku 1 směrnice 72/306/EHS se  
doplňuje nový odstavec, který zní:***

***„Tato směrnice se však neuplatní na  
vozidla uvedená v článku 2 [tohoto  
nařízení]“***

*Odůvodnění*

*Souvisí se změnami působnosti nařízení a směrnice 2005/55/ES.*

Pozměňovací návrh 39  
Čl. 17 odst. 1

1. Směrnice 70/220/EHS, 80/1268/EHS, 89/458/EHS, 91/441/EHS, 93/59/EHS, 94/12/EHS, 96/69/EHS, 98/69/ES a 2004/3/EHS se zrušují s platností od [18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

1. Směrnice 70/220/EHS, **72/306/EHS**, 80/1268/EHS, 89/458/EHS, 91/441/EHS, 93/59/EHS, 94/12/EHS, 96/69/EHS, 98/69/ES a 2004/3/EHS se zrušují s platností od [18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

*Odůvodnění*

*Souvisí se změnou oblasti působnosti směrnice 2005/55/ES.*

Pozměňovací návrh 40  
Čl. 18 odst. 2

2. Toto nařízení se použije ode dne [18 měsíců + 1 den ode dne vstupu v platnost]s

2. Toto nařízení se použije ode dne [18 měsíců + 1 den ode dne vstupu v platnost]s



výjimkou čl. 9 odst. 1 a 11.

výjimkou čl. 9 odst. 1 a 11, *kteře platí od [datum vstupu tohoto nařizení v platnost].*

*Odůvodnění*

*Vyjasnění.*

Pozměňovací návrh 41

Čl. 18 odst. 3

***3. Budou-li změny nebo prováděcí opatření uvedená v čl. 5 odst. 6 a čl. 13 odst. 1 a 3 přijata po [6 měsících ode dne vstupu tohoto nařizení v platnost], nahradí se data uvedená v čl. 9 odst. 2 a 3 daty uvedenými ve změnách nebo prováděcích opatřeních.***

*vypouští se*

Pozměňovací návrh 42  
Příloha I tabulka 1

Text navrhovaný Komisí

**Tabulka 1: mezní hodnoty emisí Euro 5**

| Kategorie      |       | Referenční hmotnost (RM) (kg) | Limitní hodnoty                |     |                          |    |  |            |  |            |                        |     |                                     |    |
|----------------|-------|-------------------------------|--------------------------------|-----|--------------------------|----|--|------------|--|------------|------------------------|-----|-------------------------------------|----|
|                |       |                               | Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) |     | Hmotnost uhlovodíků (HC) |    | Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> ) |            | Součet hmotností uhlovodíků a oxidů dusíku (HC + NO <sub>x</sub> ) |            | Hmotnost částic (PM)   |     | Množství částic <sup>(1)</sup> (PM) |    |
|                |       |                               | L <sub>1</sub> (mg/km)         |     | L <sub>2</sub> (mg/km)   |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                   |            | L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)                            |            | L <sub>4</sub> (mg/km) |     | L <sub>5</sub> (#/km)               |    |
| Kategorie      | Třída |                               | PI                             | CI  | PI                       | CI | PI                                       | CI         | PI   | CI         | PI <sup>(2)</sup>      | CI  | PI                                  | CI |
| M              | —     | všechny                       | 1000                           | 500 | <b>75</b>                | —  | 60                                       | <b>200</b> | —  | <b>250</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |
| N <sub>1</sub> | I     | RM ≤ 1305                     | 1000                           | 500 | <b>75</b>                | —  | 60                                       | <b>200</b> | —  | <b>250</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |
|                | II    | 1305 < RM ≤ 1760              | 1810                           | 630 | <b>100</b>               | —  | 75                                       | <b>260</b> | —  | <b>320</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |
|                | III   | 1760 < RM                     | 2270                           | 740 | <b>120</b>               | —  | 82                                       | <b>310</b> | —  | <b>380</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |

Klíč: PI = zážehový motor, CI = vznětový motor

(1) Norma pro množství bude stanovena *později*.

(2) Normy pro hmotnost částic zážehových motorů se vztahují pouze na vozidla s motory s přímým vstřikem, které fungují částečně nebo úplně v režimu spalování ochuzené směsi.

Pozměňovací návrh Parlamentu

Tabulka 1: mezní hodnoty emisí Euro 5

| Kategorie                     |       | Referenční hmotnost (RM) (kg) | Mezní hodnoty                  |     |                                   |    |  |    |  |     |   |            |                        |     |                                     |    |
|-------------------------------|-------|-------------------------------|--------------------------------|-----|-----------------------------------|----|--|----|--|-----|---|------------|------------------------|-----|-------------------------------------|----|
|                               |       |                               | Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) |     | Celková hmotnost uhlovodíků (THC) |    | Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC) |    | Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> ) |     | Součet celkové hmotnosti uhlovodíků a hmotnosti oxidů dusíku (THC + NO <sub>x</sub> ) |            | Hmotnost částic (PM)   |     | Množství částic <sup>(1)</sup> (PM) |    |
|                               |       |                               | L <sub>1</sub> (mg/km)         |     | L <sub>2</sub> (mg/km)            |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                   |    | L <sub>4</sub> (mg/km)                   |     | L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)   |            | L <sub>5</sub> (mg/km) |     | L <sub>6</sub> (#/km)               |    |
| Podkategorie                  | Třída |                               | PI                             | CI  | PI                                | CI | PI                                       | CI | PI                                       | CI  | PI  | CI         | PI <sup>(2)</sup>      | CI  | PI                                  | CI |
| M <sup>(3)</sup>              | —     | všechny                       | 1000                           | 500 | <b>100</b>                        | —  | <b>68</b>                                | —  | 60                                       | 180 | —   | <b>230</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |
| N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup> | I     | RM ≤ 1305                     | 1000                           | 500 | <b>100</b>                        | —  | <b>68</b>                                | —  | 60                                       | 180 | —   | <b>230</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |
|                               | II    | 1305 < RM ≤ 1760              | 1810                           | 630 | <b>130</b>                        | —  | <b>90</b>                                | —  | 75                                       | 240 | —   | <b>300</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |
|                               | III   | 1760 < RM                     | 2270                           | 740 | <b>160</b>                        | —  | <b>108</b>                               | —  | 82                                       | 290 | —   | <b>360</b> | 5.0                    | 5.0 |                                     |    |

Klíč: PI = zážehový motor, CI = vznětový motor

(1) Norma pro množství bude stanovena *co nejdříve a nejpozději se vstupem Eura 6 v platnost*.

(2) Normy pro hmotnost částic zážehových motorů se vztahují pouze na vozidla s motory s přímým vstříkem, které fungují částečně nebo úplně v režimu spalování ochuzené směsi.

(3) *S výjimkou vozidel s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla přesahující 2 500 kg určených k uspokojování zvláštních společenských potřeb.*

(4) *Včetně vozidel uvedených v poznámce 3.*

Odůvodnění

Viz vysvětlující prohlášení.

Pozměňovací návrh 43  
Příloha I tabulka 1a (nová)

Pozměňovací návrh Parlamentu

**Tabulka 1a: mezní hodnoty emisí Euro 6**

|                |       | Referenční hmotnost (RM) (kg) | Mezní hodnoty                  |     |                                   |    |  |    |                             |     |  |     |                        |     |                                  |    |
|----------------|-------|-------------------------------|--------------------------------|-----|-----------------------------------|----|--|----|-----------------------------|-----|--|-----|------------------------|-----|----------------------------------|----|
|                |       |                               | Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) |     | Celková hmotnost uhlovodíků (THC) |    | Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC) |    | Hmotnost oxidů dusíku (NOx) |     | Součet hmotností uhlovodíků a hmotnosti dusíku (HC + NO <sub>x</sub> ) |     | Hmotnost částic (PM)   |     | Počet částic <sup>(1)</sup> (PM) |    |
|                |       |                               | L <sub>1</sub> (mg/km)         |     | L <sub>2</sub> (mg/km)            |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                   |    | L <sub>4</sub> (mg/km)      |     | L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)                                |     | L <sub>5</sub> (mg/km) |     | L <sub>6</sub> (#/km)            |    |
| Kategorie      | Třída |                               | PI                             | CI  | PI                                | CI | PI                                       | CI | PI                          | CI  | PI   | CI  | PI <sup>(2)</sup>      | CI  | PI                               | CI |
| M              | —     | Všechny                       | 1000                           | 500 | 100                               | —  | 68                                       | —  | 60                          | 75  | —  | 125 | 5.0                    | 5.0 |                                  |    |
| N <sub>1</sub> | I     | RM ≤ 1305                     | 1000                           | 500 | 100                               | —  | 68                                       | —  | 60                          | 75  | —  | 125 | 5.0                    | 5.0 |                                  |    |
|                | II    | 1305 < RM ≤ 1760              | 1810                           | 630 | 130                               | —  | 90                                       | —  | 75                          | 100 | —  | 160 | 5.0                    | 5.0 |                                  |    |
|                | III   | 1760 < RM                     | 2270                           | 740 | 160                               | —  | 108                                      | —  | 82                          | 120 | —  | 190 | 5.0                    | 5.0 |                                  |    |

Klíč: PI = zážehový motor, CI = vznětový motor

(1) Norma pro množství bude stanovena v této fázi.

(2) Normy pro hmotnost částic zážehových motorů se vztahují pouze na vozidla s motory s přímým vstřikem, které fungují částečně nebo úplně v režimu spalování ochuzené směsi.

Odůvodnění

Viz odůvodnění.



## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

### Úvod

Spalováním pohonných hmot, jako je benzín, nafta a plyn, které jsou deriváty fosilních zdrojů energie, jako je ropa a zemní plyn, vznikají látky, které jsou škodlivé pro lidské zdraví, pro faunu i flóru a přispívají k oteplování atmosféry.

„Čisté“ osobní automobily představují pro kvalitu ovzduší v Evropě značný přínos. To je úzce spojeno s průměrným stářím vozového parku na silnicích Evropy. Klesne-li průměrné stáří osobních automobilů, zvýší se podíl vozů, které vypouštějí méně zdraví škodlivých výfukových plynů.

### Návrh Komise

V rámci 6. akčního programu pro životní prostředí (EAP) a z něho vyplývajícího programu „Čistý vzduch pro Evropu“ (*Clean Air For Europe Programme*) předložila Komise v září loňského roku návrh tématické strategie na zachování čistoty ovzduší. Návrh nařízení o Euro 5, který Komise předložila dne 21. prosince 2005, představuje jedno z opatření k zajištění čistšího ovzduší.

Návrh Komise obsahuje zavedení harmonizovaných technických předpisů pro lehké užitkové vozy, a zajistit tak fungování vnitřního trhu i vysokou úroveň ochrany životního prostředí. Zavádí se mezní hodnoty pro emise, jako je oxid uhelnatý (CO), uhlovodíky (HC), oxidy dusíku (NOx) a částice (PM). Aby bylo možno dosáhnout fungujícího vnitřního trhu a zároveň vysoké úrovně ochrany životního prostředí, obsahuje návrh Komise rovněž opatření pro přístup k informacím o opravách vozidel.

V zájmu lepší tvorby právních předpisů bude mít příští Euro norma podobu nařízení, jež shrnuje a ruší všechny předcházející právní předpisy (směrnice 70/220/EHS a její početné změny). Současně s tímto návrhem nařízení („politické nařízení“) bude vypracováno na základě dvoufázové koncepce „technické nařízení“, které stanoví technické specifikace i hlavní požadavky, které je třeba splnit.

### Hodnocení zpravodaje

- Oblast působnosti se v návrhu Komise zakládá na různých technických aspektech motoru. V zájmu jasnějšího a jednoduššího textu zpravodaj navrhuje, aby se příští ustanovení vycházela pouze z různých kategorií vozidel. Změnou směrnice 2005/55/ES bude vyjasněn odlišný legislativní přístup k lehkým a těžkým užitkovým vozidlům.
- Zpravodaj vyjadřuje politování na tím, že návrh Komise není ambicióznější. Během přípravných rozhovorů bylo zřejmé, že další mezních hodnot emisí je nutné a zároveň technicky proveditelné. Zpravodaj proto navrhuje zajít dále a současně se stupněm

Euro 5 zavést do nařízení další stupeň, Euro 6, s nižšími mezními hodnotami. Stanoví se tak dlouhodobé cíle pro emisí, které pro zajistí jistotu plánování pro výzkum a vývoj v oblasti systémů pro snižování emisí výfukových plynů vozidel, a tak i investiční jistotu pro výrobce. První stupeň, Euro 5, vstoupí v platnost ke dni 1. června 2009 a druhý stupeň, Euro 6, s odstupem pěti let, tedy k 1. červnu 2014.

- Existuje obecná shoda, že mezní hodnoty pro oxidy dusíku nejsou v návrhu Komise stanoveny dosti ambiciózně. Oxidy dusíku způsobují mimo jiné kyselé deště, eutrofizaci a hromadění ozonu v blízkosti zemského povrchu, což může být pro lidi životně nebezpečné (podráždění a poškození dýchacích orgánů). Oxidy dusíku navíc způsobují silné znečištění lesů a zemědělských užitkových ploch.  
Oproti návrhu Komise proto zpravodaj navrhuje pro vozidla využívající vznětový motor na stupni Euro 5 další snížení o 10 %, tj. 180 mg/km. Další snížení na tomto stupni by nebylo realistické, neboť by vyžadovalo zavedení systémů pro další zpracování oxidů dusíku, které jsou v případě lehkých užitkových vozidel stále ještě ve fázi testování a vytvářejí mezeru na trhu.  
Zpravodaj proto navrhuje ve druhé fázi, Euro 6, další snížení mezních hodnot oxidů dusíku zhruba o 60 %, tj. zavést mezní hodnotu 75 mg/km.  
Pro zážehové motory se zachovávají mezní hodnoty návrhu Komise, které představují 25% snížení oproti stupni Euro 4. Vzhledem k vývoji motorů s přímým vstřikováním by bylo další snížení kontraproduktivní.
- Otázka částic nesmí být v důsledku diskusí o oxidech dusíku opomenuta. Zejména ve velkých městech je znečištění citelné, a další snížení mezních hodnot je tudíž nezbytné.
- Zpravodaj podporuje mezní hodnoty navrhované Komisí pro stupeň Euro 5, tj. snížení hmotnosti vypouštěných částic o 80 % s cílem dosáhnout mezní hodnoty 5 mg/km. Těchto mezních hodnot lze dosáhnout jedině zavedením filtrů pro zadržení částic. Pro úspěšné omezení emisí ultrajemných částic v budoucnosti zpravodaj požaduje, aby se vedle hmotnosti částic zavedly co nejdříve ještě mezní hodnoty a metody měření pro počet částic, a to co nejdříve, avšak nejpozději se vstupem stupně Euro 6 v platnost. To by mělo být uskutečnitelné na základě současného výzkumu a rozhovorů v rámci výzkumného programu OSN/ECE pro měření částic.
- Vozidla poháněná stlačeným zemním plynem (CNG) zatěžují životní prostředí daleko méně než vozidla, která využívají výhradně benzínový či naftový pohon. Vozidla poháněná CNG nepřinášejí obtíže s částicemi a hodnoty vypouštěných oxidů dusíku se rovněž nacházejí pod hodnotami vozidel poháněných běžnými pohonnými látkami. Aby tato vozidla nebyla stažena z trhu, neboť nemohou splnit Komisí navrhované mezní hodnoty pro uhlovodíky, navrhuje zpravodaj pro tato vozidla zachovat stupeň Euro 4 pro uhlovodíky a zavést v tabulce v příloze zvláštní oddíl pro nemethanové uhlovodíky (NMHC), čímž se pro benzínové automobily zachovávají ambiciózní mezní hodnoty pro uhlovodíky.
- Stupně Euro 3 a 4 zahrnují ustanovení, že vozidlům kategorie M přesahujícím hmotnost 2 500 kg a vozidlům kategorie N1 skupiny II a III mohou být udělena schválení typu. Tato výjimka již v současné době není pro všechny osobní vozy s celkovou hmotností přesahující 2 500 kg nutná. V zájmu bezproblémového přechodu

navrhuje zpravodaj, aby byla výjimka ve stupni Euro 5 zachována pouze pro vozidla určená k plnění zvláštních společenských potřeb, jako jsou např. vozidla záchranné či vyprošťovací služby, vozidla určená k přepravě postižených osob nebo vozidla určená k výkonu komunálních služeb a dále rovněž vozidla pro velké rodiny s kapacitou nad 6 osob kromě řidiče, která se nepoužívají pro terénní účely.

- Zpravodaj podporuje a přimlouvá se za návrh Komise, který stále umožňuje, aby členské státy podpořily brzké zavedení čistých vozidel pomocí finančních pobídek.
- Zpravodaj zastává názor, že životnost zařízení proti znečišťujícím látkám, která je v návrhu Komise stanovena na 160 000 km, jak Komise navrhuje, není dost ambiciózní. Navrhuje zavést životnost na 200 000 km. Tato hodnota by znamenala přiblížení se normě amerického trhu a rovněž by lépe odpovídala životnosti vozidel.
- V souvislosti s diskusí ohledně kapitoly III týkající se přístupu k informacím o opravách vozidel zpravodaj podporuje návrh Komise a zdůrazňuje, že samostatné subjekty musí mít stejný přístup k informacím o opravách vozidel a o OBD podle norem OASIS jako autorizovaní prodejci a opravny. Údržba a opravy vozidel slouží k funkčnosti a řádnému provozu vozidel. Tím, že i samostatné subjekty mohou provádět opravy bez obtíží, se zjednoduší přístup k pravidelné údržbě. Pravidelná údržba je zárukou bezpečného a ekologického provozu vozidel, a je třeba ji tedy podpořit.