

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B**                      **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 595/2009**  
ze dne 18. června 2009

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

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011	L 167	1	25.6.2011
► <b><u>M2</u></b>	Nařízení Komise (EU) č. 133/2014 ze dne 31. ledna 2014	L 47	1	18.2.2014
► <b><u>M3</u></b>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019	L 198	202	25.7.2019

Opraveno:

- **C1**      Oprava, Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 52 (595/2009)



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

ze dne 18. června 2009

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

(Text s významem pro EHP)

*Článek 1*

**Předmět**

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

Toto nařízení také stanoví pravidla pro plnění podmínek shodnosti v provozu u vozidel a motorů, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD), měření spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> a dostupnost informací z palubních diagnostických systémů vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla.

*Článek 2*

**Oblast působnosti**

Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> a N<sub>2</sub> vymezených v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností vyšší než 2 610 kg a na všechna motorová vozidla kategorií M<sub>3</sub> a N<sub>3</sub> vymezených v uvedené příloze. ►**M3** Pro účely článků 5a, 5b a 5c se toto nařízení vztahuje i na vozidla kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>. ◀

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

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

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

*Článek 3*

**Definice**

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

**▼ B**

- 1) „motorem“ zdroj pohonu vozidla, pro který může být uděleno schválení typu pro samostatný technický celek podle definice v bodě 25 článku 3 směrnice 2007/46/ES;
- 2) „plynnými znečišťujícími látkami“ plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, NO<sub>x</sub> vyjádřené jako ekvivalent NO<sub>2</sub> a uhlovodíky;
- 3) „znečišťujícími částicemi“ složky výfukových plynů, které jsou zachyceny ze zředěného výfukového plynu při maximální teplotě 325 K (52 °C) pomocí filtrů popsaných ve zkušebním postupu pro ověřování průměrných emisí z výfuku;
- 4) „emisemi z výfuku“ emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic;
- 5) „klikovou skříň“ prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, z kterých mohou vycházet plyny a páry;
- 6) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ konstrukční části vozidla, které kontrolují nebo omezují emise z výfuku;
- 7) „palubním diagnostickým (OBD)“ systémem systém ve vozidle nebo připojený k motoru, který je schopný rozpoznat funkční poruchy a případně na jejich vznik upozornit pomocí systému varování, rozeznat pravděpodobnou oblast funkční poruchy pomocí údajů uložených v paměti počítače a tyto údaje zpřístupnit pro vnější použití;
- 8) „odpojovací strategií“ strategie pro kontrolu emisí, která snižuje účinnost systému kontroly emisí za okolních podmínek nebo provozních podmínek motoru buď při běžném provozu vozidla, nebo mimo zkušební postupy v rámci schvalování typu;
- 9) „původním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových zařízení, na které se vztahuje schválení typu vozidla;
- 10) „náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových zařízení, který je určen jako náhrada původního zařízení k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek, jak je vymezen v čl. 3 bodu 25 směrnice 2007/46/ES;
- 11) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci či dálkovou diagnostickou podporu vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací. Tyto informace obsahují všechny informace požadované k montáži součástí nebo vybavení do vozidel;

**▼ B**

- 12) „výrobce“ osoba nebo subjekt, který je schvalovacím orgánem odpovědný za všechna hlediska schvalování typu nebo schvalovacího řízení a za zajištění shodnosti výroby. Osoba nebo subjekt přitom nemusí být nutně přímo zapojeny do všech fází výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které jsou předmětem postupu schvalování typu;
- 13) „samostatným provozovatelem“ podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména opravny, výrobci nebo distributoři opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, poskytovatelé silničních asistenčních služeb, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem;
- 14) „vozidlem poháněným alternativním palivem“ vozidlo navržené tak, aby mohlo používat nejméně jeden typ paliva, které je buď plynné za atmosférické teploty a tlaku, nebo je z podstatné části získáváno z neminerálních olejů;
- 15) „referenční hmotností“ hmotnost vozidla v pohotovostním stavu zmenšená o jednotnou hmotnost řidiče 75 kg a zvětšená o jednotnou hmotnost 100 kg;
- 16) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo takové úpravy nebo změny systému snižování emisí nebo pohonného systému vozidla, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků, které zhorší emisní vlastnosti vozidla, ať již to bylo jejich záměrem, či nikoli.

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

*Článek 4***Povinnosti výrobců**

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

Výrobce musí učinit technická opatření, kterými se zajistí účinné omezení emisí z výfuku podle tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu po celou dobu běžné životnosti vozidel a za obvyklých podmínek používání.

**▼B**

Za tímto účelem se na zkoušky životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek prováděných pro účely schvalování typu a na zkoušky shodnosti vozidel či motorů v provozu použijí tyto hodnoty týkající se najetých kilometrů či období:

- a) 160 000 km nebo pět let podle toho, co nastane dříve, v případě motorů montovaných do vozidel kategorie M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> a M<sub>2</sub>;
- b) 300 000 km nebo šest let podle toho, co nastane dříve, v případě motorů montovaných do vozidel kategorie N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> s nejvyšší technicky přípustnou hmotností nepřesahující 16 tun a kategorii M<sub>3</sub> třídy I, II a třídy A a B s nejvyšší technicky přípustnou hmotností nepřesahující 7,5 tuny;
- c) 700 000 km nebo sedm let podle toho, co nastane dříve, v případě motorů montovaných do vozidel kategorie N<sub>3</sub> s nejvyšší technicky přípustnou hmotností nad 16 tun a kategorie M<sub>3</sub> třídy III a B s nejvyšší technicky přípustnou hmotností přesahující 7,5 tuny.

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

*Článek 5***Požadavky a zkoušky**

1. Výrobci zajistí dodržení mezních hodnot emisí uvedených v příloze I.
2. Výrobci vybaví vozidla a motory tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruovány a namontovány tak, aby vozidlo či motor při běžném použití vyhovoval tomuto nařízení a prováděcím opatřením k němu.
3. Použití odpojovacích strategií snižujících účinnost zařízení k regulaci emisí se zakazuje.
4. Komise přijme prováděcí opatření k tomuto článku, a to včetně opatření týkajících se:
  - a) emisí z výfuku, včetně zkušebních cyklů, používání přenosných systémů pro měření emisí k ověření skutečných emisí při provozu, ověřování a omezování emisí mimo cyklus, stanovení mezních hodnot pro počet částic respektujících stávající přísné požadavky na ochranu životního prostředí a emisí při volnoběhu;
  - b) emisí z klikové skříně;
  - c) palubních diagnostických systémů a vlastností zařízení k regulaci znečišťujících látek v provozu;

**▼ B**

- d) životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek, náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek, shodnosti motorů a vozidel v provozu, shodnosti výroby a způsobilosti k provozu na silnici;
- e) emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva;
- f) udělení rozšíření schválení typu;
- g) zkušebních zařízení;
- h) referenčních paliv, jako je benzin, nafta, plynná paliva a biopaliva jako bioethanol, bionafta a bioplyn;
- i) měření výkonu motoru;
- j) správného fungování a regenerace zařízení k regulaci znečišťujících látek;
- k) zvláštních předpisů k zajištění správné funkce opatření ke kontrole emisí NO<sub>x</sub>; takové předpisy zajistí, aby vozidla nemohla být provozována, pokud jsou opatření ke kontrole emisí NO<sub>x</sub> nefunkční např. z důvodu absence požadovaného činidla, nesprávného toku recirkulace výfukových plynů nebo deaktivace této recirkulace.

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

**▼ M3***Článek 5a***Zvláštní požadavky na výrobce, pokud jde o vliv vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> na životní prostředí**

1. Výrobci zajistí, aby nová vozidla kategorií O3 a O4, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu, splňovala tyto požadavky:

- a) vliv těchto vozidel na emise CO<sub>2</sub>, spotřebu paliva, spotřebu elektrické energie a dojezdovou vzdálenost motorových vozidel s nulovými emisemi je stanoven v souladu s metodikou uvedenou v čl. 5c písm. a);
- b) jsou vybavena palubními zařízeními pro sledování a zaznamenávání užitečného zatížení v souladu s požadavky uvedenými v čl. 5c písm. b).

2. Výrobci zajistí, aby nová vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu, byla vybavena palubními zařízeními pro sledování a zaznamenávání spotřeby paliva nebo energie, užitečného zatížení a najetých kilometrů v souladu s požadavky uvedenými v čl. 5c písm. b).

Zajistí rovněž, aby dojezdová vzdálenost s nulovými emisemi a spotřeba elektrické energie u těchto vozidel byly stanoveny v souladu s metodikou uvedenou v čl. 5c písm. c).

▼ **M3***Článek 5b***Zvláštní požadavky na členské státy, pokud jde o vliv vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> na životní prostředí**

1. Vnitrostátní orgány v souladu s prováděcími opatřeními uvedenými v článku 5c odmítnou udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, které nespĺňují požadavky stanovené v těchto prováděcích opatřeních.

2. Vnitrostátní orgány v souladu s prováděcími opatřeními uvedenými v článku 5c zakáží prodej, registraci nebo uvádění do provozu nových typů vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, které nespĺňují požadavky stanovené v těchto prováděcích opatřeních.

*Článek 5c***Opatření pro stanovení některých aspektů vlivu vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> na životní prostředí**

Do 31. prosince 2021 Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme tato opatření:

- a) metodiku pro posuzování výkonnosti vozidel kategorie O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, pokud jde o jejich vliv na emise CO<sub>2</sub>, spotřebu paliva, spotřebu elektrické energie a dojezdovou vzdálenost motorových vozidel s nulovými emisemi;
- b) technické požadavky na instalaci palubních zařízení pro sledování a zaznamenávání spotřeby paliva nebo energie a najetých kilometrů u motorových vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> a na stanovování a zaznamenávání užitečných zatížení a celkové hmotnosti vozidel majících vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci písm. a), b), c) nebo d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 <sup>(1)</sup> a u jejich kombinací s vozidly O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, včetně předávání údajů mezi vozidly v kombinaci, je-li to nutné;
- c) metodiku pro určování dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi a spotřeby elektrické energie nových vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle článku 13a.

▼ **B***Článek 6***Přístup k informacím**

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

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

**▼B**

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

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

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

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

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

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

Komise může přijmout další opatření k provedení odstavce 1.

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

### *Článek 7*

#### **Povinnosti týkající se systémů používajících pomocné čidlo**

1. Výrobci, opravny a provozovatelé vozidel nesmějí do systémů používajících pomocné čidlo nedovoleně zasahovat.

2. Provozovatelé vozidel zajistí, aby vozidla nebyla provozována bez pomocného čidla.





### Článek 8

#### Harmonogram pro použití schvalování typu vozidel a motorů

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

Technické certifikáty schválení typu odpovídající etapám týkajícím se emisí před fází Euro VI mohou být uděleny vozidlům a motorům určeným k vývozu do třetích zemí, pokud takové certifikáty jasně uvedou, že dotyčná vozidla a motory nemohou být uvedeny na trh Společenství.

2. S účinkem od 31. prosince 2013 v případě nových vozidel, která nesplňují podmínky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu, musí vnitrostátní orgány považovat prohlášení o shodě za již neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a z důvodů souvisejících s emisemi zakázat registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu.

S účinkem od téhož data s výjimkou případu náhradních motorů pro vozidla v provozu vnitrostátní orgány zakážou prodej nebo použití nových motorů, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2 tohoto článku a s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření uvedených v čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 4 a čl. 6 odst. 2 prvním pododstavci, pokud o to výrobce požádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí vozidel odmítnout udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla či motoru, nebo zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla či zakázat prodej nebo používání nových motorů, pokud dotyčné vozidlo nebo motory splňují požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

### Článek 9

#### Povinnosti členských států týkající se schvalování typu náhradních dílů

V případě nových náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek, která jsou určena pro vozidla schválená podle tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu, se zakazuje jejich prodej nebo instalace do vozidel, pokud pro tento typ zařízení nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

### Článek 10

#### Finanční pobídky

1. Členské státy mohou s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření přijatých podle tohoto nařízení stanovit finanční pobídky týkající se motorových vozidel v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

**▼B**

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

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

3. Finanční pobídky uvedené v odstavcích 1 a 2 pro každý typ motorového vozidla nesmějí převyšovat dodatečné náklady na technická zařízení užívaná ke splnění mezních hodnot emisí uvedených v příloze I, včetně nákladů na jejich instalaci do vozidla.

4. Komisi je nutno informovat o plánech na zavedení nebo změnu finančních pobídek uvedených v odstavcích 1 a 2.

*Článek 11***Sankce**

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi do 7. února 2011 a neprodleně jí oznámí všechny následné změny těchto ustanovení.

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

- a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení schválení;
- b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti v provozu;
- c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo k odejmutí schválení typu;
- d) používání odpojovacích strategií;
- e) odmítnutí zpřístupnit informace.

Mezi porušení nařízení ze strany výrobců, opraven a provozovatelů vozidel, za něž se ukládají sankce, patří i nedovolené zásahy do systémů pro kontrolu emisí NO<sub>x</sub>. To se týká například nedovolených zásahů do systémů používajících pomocné čínidlo.

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

*Článek 12***Nové definování specifikací**

1. Po skončení příslušných částí PMP EHK OSN, který se uskutečňuje pod záštitou Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla, Komise, aniž by snížila úroveň ochrany životního prostředí v rámci Společenství:

a) zavede jako dodatečnou kontrolu emisí částic mezní hodnoty založené na počtu částic, které budou stanoveny na úrovni odpovídající technologiím, jež jsou v dané době používány, aby bylo možno splnit mezní hodnotu pro hmotnost emisí částic;

b) přijme postup měření pro počet částic.

Dále Komise, aniž by snížila úroveň ochrany životního prostředí ve Společenství, stanoví vedle mezní hodnoty celkového objemu NO<sub>x</sub> případně také mezní hodnotu NO<sub>2</sub>. Mezní hodnota NO<sub>2</sub> bude stanovena na úrovni odpovídající vlastnostem technologií, jež budou v té době k dispozici.

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

2. Komise stanoví korelační faktory mezi Evropskou zkouškou s neustáleným cyklem (ETC) a Evropskou zkouškou s cyklem v ustáleném stavu (ESC), jak uvádí směrnice 2005/55/ES a celosvětově harmonizovaný neustálený jízdní cyklus (WHTC) a celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus v ustáleném stavu (WHSC) a náležitě upraví mezní hodnoty. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

3. Komise bude přezkoumávat postupy, zkoušky a požadavky uvedené v čl. 5 odst. 4, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí.

Pokud se v rámci přezkumu zjistí, že uvedené postupy, zkoušky, požadavky a zkušební cykly již nejsou přiměřené nebo neodrážejí skutečné emise, budou upraveny tak, aby přiměřeně odrážely emise vznikající při skutečném provozu na silnici. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

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

**▼B***Článek 13***Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla zřízený čl. 40 odst. 1 směrnice 2007/46/ES.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

**▼M3***Článek 13a***Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen Technický výbor pro motorová vozidla, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 <sup>(1)</sup>. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

**▼B***Článek 14***Provedení**

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

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

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

- 1) V článku 5 se odstavec 3 mění takto:
  - i) za písmenem h) se zrušuje slovo „a“,
  - ii) doplňuje se nové písmeno, které zní:
 

„j) měření výkonu motoru.“
- 2) V článku 14 se zrušuje odstavec 6.

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

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

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

**▼B**

*Článek 17*

**Zrušení**

1. Směrnice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES se zrušují s účinkem ode dne 31. prosince 2013.
2. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

*Článek 18*

**Vstup v platnost**

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

► **C1** Použije se ode dne 31. prosince 2012. ◀ Ustanovení čl. 8 odst. 3 a článku 10 se ovšem použijí ode dne 7. srpna 2009 a body 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i) a 3 e) i) přílohy II se použijí ode dne 31. prosince 2013.

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

▼ **M2***PŘÍLOHA I***Mezní hodnoty emisí Euro VI**

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	<sup>(2)</sup> 6,0 x 10 <sup>11</sup>

*Poznámka:*

PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

<sup>(1)</sup> Přípustnou úroveň NO<sub>2</sub> v mezní hodnotě NO<sub>x</sub> lze stanovit v pozdější fázi.

<sup>(2)</sup> Mezní hodnota se použije od data stanoveného v řádku B tabulky 1 dodatku 9 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011.



## PŘÍLOHA II

## Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1) V příloze IV se část I mění takto:

a) tabulka se mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na											
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>		
„41a Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>						

iii) doplňuje se nová poznámka, která zní:

„<sup>(12)</sup> Pro vozidla s referenční hmotností přesahující 2 610 kg, která nejsou typově schválena (na žádost výrobce a za předpokladu, že jejich referenční hmotnost nepřesahuje 2 840 kg) podle nařízení (ES) č. 715/2007.“;

b) v dodatku se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	M <sub>1</sub>
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla s výjimkou celého souboru požadavků vztahujících se k palubní diagnostice (OBD) a přístupu k informacím / přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1	A <sup>12</sup>

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

a) body 40 a 41 se zrušují,

b) vkládá se nový bod, který zní:

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

**▼B**

3) Příloha XI se mění takto:

a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	$M_2$	$M_3$
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H <sup>44</sup>

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X <sup>44</sup>				

c) v dodatku 3 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1$
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	X <sup>44</sup>

d) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

i) body 40 a 41 se zrušují,

ii) vkládá se nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
„41a	Emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla/přístup k informacím	Nařízení (ES) č. 595/2009	H	H	H	H	H <sup>44</sup>				



**▼B**

e) v dodatku 5 se tabulka mění takto:

- i) body 40 a 41 se zrušují,
- ii) vkládá se nový bod, který zní:

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