

V Bruseli 22. septembra 2023
(OR. en)

13084/23

Medziinštitucionálny spis:
2022/0365(COD)

COMPET 883
MI 754
IND 473
ENER 498
ENV 1004
CONSOM 316
CODEC 1613

POZNÁMKA

Od:	Výbor stálych predstaviteľov (časť I)
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	12639/23
Č. dok. Kom.:	14598/22 + ADD1-7
Predmet:	Nariadenie o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7) <i>všeobecné smerovanie</i>

I. ÚVOD

1. Komisia 10. novembra 2022 predložila Rade a Európskemu parlamentu návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009¹.

¹ 14598/22 + ADD 1 – 7.

2. Cieľom návrhu nariadenia je posilniť ochranu životného prostredia a zdravia v EÚ stanovením primeranejších, nákladovo efektívnejších a nadčasových pravidiel a limitov pre emisie z cestnej dopravy.
3. Návrh sa zakladá na článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (riadny legislatívny postup).
4. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko 27. apríla 2023.
5. V Európskom parlamente je hlavným výborom Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI). Za spravodajcu bol vymenovaný pán Alexandr VONDRA (ECR, CZ). Návrh správy výboru ENVI bol uverejnený 26. mája 2023. Výbor ENVI ešte o svojej záverečnej správe nehlasoval.

II. PRÁCA V PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOCH RADY

6. Pracovná skupina pre technickú harmonizáciu (motorové vozidlá) začala preskúmať návrh 21. novembra 2022 počas českého predsedníctva. Posúdenie vplyvu pripojené k tomuto návrhu bolo predložené 21. novembra a preskúmané 19. decembra 2022.
7. Počas švédskeho predsedníctva sa uskutočnilo šesť zasadnutí pracovnej skupiny. Predsedníctvo vypracovalo tri kompromisné znenia, ktoré sa jednotlivo preskúmali 22. marca, 10. mája a 12. júna 2023.
8. Počas španielskeho predsedníctva sa 11. a 12. júla 2023 uskutočnili dve zasadnutia pracovnej skupiny s cieľom dosiahnuť širokú dohodu o nevyriešených otázkach. Keďže sa ukázalo, že názory na niektoré z nich sa na úrovni pracovnej skupiny rozchádzajú, pracovná skupina žiadala o usmernenie pre ďalšiu prácu na zasadnutí COREPER-u (časť I) 19. júla 2023. Predsedníctvo s prihliadnutím na výsledok tohto zasadnutia a pripomienky delegácií vypracovalo dve nové kompromisné znenia, ktoré sa prerokovali na úrovni pracovnej skupiny 1. a 12. septembra 2023.

9. Po zohľadnení rôznych názorov vyjadrených na rokovaní 12. septembra 2023 alebo písomne, predsedníctvo na zasadnutí COREPER-u (časť I) 20. septembra 2023 predložilo mimoriadne citlivé kompromisné znenie. Na tomto zasadnutí delegácie požiadali o isté zmeny kompromisného znenia predsedníctva. Tieto nové zmeny sa predložili v dokumente na zasadnutie COREPER-u (časť I) 22. septembra 2023.
10. Predsedníctvo zastáva názor, že kompromisné znenie uvedené v prílohe k tejto poznámke odráža úsilie predsedníctva a členských štátov dosiahnuť rovnováhu medzi rôznymi pozíciami, ktoré vyjadrili delegácie.

III. HLAVNÉ PRVKY KOMPROMISNÉHO ZNENIA

a) Skúšobné podmienky a emisné limity vozidiel kategórie M₁ a N₁

11. Požiadavky na skúšky vozidiel kategórie M₁ a N₁ boli na rokovaní pracovnej skupiny dôležitým hľadiskom. Niekoľko delegácií vyjadrilo výhrady k navrhovaným ustanoveniam, ktorých cieľom bolo prísnejšie regulovať skúšobné podmienky a niektoré emisné limity. Tieto delegácie zastávali názor, že vzťah medzi investičnými nákladmi a environmentálnymi prínosmi vyplývajúcimi z navrhovaných ustanovení by bol neprimeraný.

S cieľom zohľadniť tieto obavy sa v kompromisnom znení predsedníctva vypúšťajú skúšobné podmienky pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ z tabuľky 1 prílohy III a vracia sa v ňom k skúškam založeným na celosvetovom harmonizovanom skúšobnom postupe pre ľahké vozidlá (WLTP) a emisiách pri skutočnej jazde (RDE) v zmysle normy Euro 6e.

Pokiaľ ide o limity výfukových emisií pre vozidlá kategórií M₁ a N₁ so spaľovacím motorom v tabuľke 1 prílohy I a limity emisií z odparovania pre vozidlá kategórií M₁ a N₁ na benzínový pohon v tabuľke 3 prílohy I, nové kompromisné znenie sa vracia k norme Euro 6. Limity pre emisie pri dopĺňaní paliva v tabuľke 3 prílohy I sa vypúšťajú.

b) Skúšobné podmienky a limity výfukových emisií vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃

12. Navrhované ustanovenia o skúšobných podmienkach a limitoch výfukových emisií pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ mali pre viaceré delegácie kľúčový význam. Vyjadrili obavy v súvislosti s významnou rozvojovou kapacitou a investíciami, ktoré sú potrebné nad rámec tých, ktoré už boli zahrnuté do elektrifikácie, a nad celkovými výhodami, ktoré sa majú získať z navrhovaného prístupu.

S cieľom zohľadniť tieto obavy sa v kompromisnom znení predsedníctva vypúšťa tabuľka 2 v prílohe III. Kompromisné znenie predsedníctva sa v podstate vracia k skúšobným podmienkam normy Euro VI.

Pokiaľ ide o výfukové emisie vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ so spaľovacími motormi a spaľovacími motormi používanými v týchto vozidlách, novým kompromisným znením sa vypúšťa emisný limit pre formaldehyd (HCHO) z navrhovaného zoznamu emisných limitov v tabuľke 2 prílohy I. V porovnaní s normou Euro VI obsahuje prísnejšie limity pre emisie namerané v laboratóriu a na ceste ako limity stanovené v norme Euro VI.

c) Limity pre emisie častíc z brzd a limity pre mieru oderu pneumatík

13. Európska únia je zmluvnou stranou Dohody Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN), ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov. Norma Euro 7 by sa preto mala zosúladiť s predpismi EHK OSN a zmenami predpisov EHK OSN. Keďže práca EHK OSN na príslušných skúšobných postupoch týkajúcich sa najmä emisií častíc z brzd a emisií z oderu pneumatík ešte nebola dokončená, v kompromisnom znení predsedníctva sa v článku 15 ods. 2 objasňuje, ako by sa toto zosúladenie malo uskutočniť.

Tento odsek obsahuje aj výnimku, ktorá umožní stanoviť limity pre mieru oderu pneumatík v prípade, že neexistuje návrh predpisu EHK OSN alebo zmeny predpisu EHK OSN o pneumatikách triedy C1.

d) Požiadavky na podávanie správ

14. V kompromisnom znení predsedníctva sa článkom 18 zavádzajú nové ustanovenia o požiadavkách na podávanie správ o životnosti ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie, oder pneumatík, životnosť batérií a emisie častíc z brzd.

e) Palubné monitorovanie (OBM)

15. Delegácie rokovali aj o palubnom monitorovaní (OBM) emisií za každých okolností a počas celej životnosti vozidla. Niektoré delegácie sa domnievali, že táto povinnosť by sa mala z návrhu nariadenia vypustiť, pričom tvrdili, že i) táto povinnosť by si vyžadovala nové snímače, ktoré buď nie sú k dispozícii, alebo majú obmedzenú spôsobilosť a životnosť, ii) normou Euro 6 sa už zaviedli úspešné opatrenia na zabezpečenie súladu vozidiel, ako je palubný diagnostický systém (OBD), iii) palubné monitorovanie znamená vážne vyhodnotenie určitých rizík na ceste. Iní vyjadrili názor, že vypustenie OBM by ohrozilo cieľ nového nariadenia o norme Euro 7 v oblasti ochrany životného prostredia a zdravia. Predsedníctvo starostlivo zohľadnilo rôzne vyjadrené názory a domnieva sa, že vypustením by sa mohol ohroziť celkový citlivý a krehký kompromis, ktorý je teraz základom znenia nariadenia.

Kompromisné znenie predsedníctva obsahuje lepšie vymedzenie pojmu OBM a jeho funkcií, pričom sa výslovne stanovuje, že OBM nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.

f) Dátumy prijatia osobitných vykonávacích aktov

16. Väčšina delegácií požiadala, aby sa do návrhu nariadenia zahrnuli dátumy, kedy musí Komisia prijať osobitné vykonávacie akty. V kompromisnom znení predsedníctva sa pridaním nových odsekov 7 a 8 do článku 14 objasňuje, že vykonávacie akty uvedené v odseku 7 pre vozidlá kategórií M1, N1 sa majú prijať do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti nariadenia a vykonávacie akty uvedené v odseku 8 pre vozidlá kategórie M2, N2, M3, N3 a pre prípojné vozidlá kategórie O3, O4 sa majú prijať do 30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti nariadenia.

g) Zachovanie nových dátumov „typu vozidla“ a dátumov „registrácie vozidla“

17. V súlade s požiadavkou niekoľkých delegácií sa v kompromisnom znení predsedníctva opätovne zavádza ustálená prax, podľa ktorej je medzi novým dátumom „typu vozidla“ a dátumom „registrácie vozidla“ rozdiel jeden rok, a to doplnením nových odsekov 3a a 4a do článku 10 a zodpovedajúcou zmenou odsekov 4 a 5 tohto článku.

h) Dátumy uplatňovania nového nariadenia

18. V rámci rokovaní na úrovni pracovnej skupiny mnohé delegácie považovali lehoty 1. júla 2025 pre vozidlá kategórie M1, N1 a 1. júla 2027 pre vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3 a prípojné vozidlá kategórie O3, O4 podľa návrhu Komisie za príliš ambiciózne a dokonca nereálne. V kompromisnom znení predsedníctva sa navrhujú nové dátumy uplatňovania, a to 30 mesiacov po nadobudnutí účinnosti nariadenia pre nové typy vozidiel kategórie M1, N1 a 42 mesiacov po nadobudnutí účinnosti nariadenia pre nové vozidlá kategórie M1, N1. V prípade kategórií M2, M3, N2, N3 a O3, O4 sú nové dátumy uplatňovania 48 mesiacov pre nové typy a 60 mesiacov pre nové vozidlá a prípojné vozidlá.

V prípade systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek sa stanovilo 30 mesiacov pre nové systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sa majú montovať na vozidlá kategórie M1, N1 schválené podľa nového nariadenia, a 48 mesiacov pre nové typy, ktoré sa majú montovať na vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4 schválené podľa nového nariadenia.

Novým kompromisným znením sa zavádza aj 48 mesiacov pre nové pneumatiky triedy C1 a 72 mesiacov pre nové pneumatiky triedy C2 a C3. Ďalších 30 mesiacov sa povoľuje na sprístupnenie na trhu a uvedenie do prevádzky pneumatík, ktoré už boli uvedené na trh.

i) Zosúladienie dátumov uplatňovania normy Euro 7 s cieľovou hodnotou nulových emisií CO₂ do roku 2030 pre niektoré vozidlá kategórie M₂ a M₃

19. Komisia vo februári 2023 navrhla revíziu nariadenia o emisných normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá. V súčasnosti prebiehajú rokovania o tomto návrhu. Ak sa návrh prijme, zavedie sa cieľová hodnota nulových emisií CO₂ do roku 2030 pre niektoré vozidlá kategórie M₂ a M₃. S cieľom zosúladiť tento cieľ s požiadavkami na emisie a harmonogramami pre ťažké úžitkové vozidlá stanovenými v kompromisnom znení predsedníctva sa v článku 10 zaviedol nový odsek 5a, ktorým sa stanovuje výnimka pre niektoré vozidlá kategórie M₂ a M₃. V súlade s touto výnimkou by sa mohli uvádzať na trh do roku 2030, ak majú platné typové schválenie vzhľadom na emisie Euro VI.

IV. ZÁVER

20. Vzhľadom na uvedené sa Rada pre konkurencieschopnosť vyzýva, aby na svojom zasadnutí 25. septembra 2023 odsúhlasila všeobecné smerovanie k zneniu uvedenému v prílohe k tejto poznámke a poverila predsedníctvo začatím rokovaní s Európskym parlamentom s cieľom dosiahnuť dohodu v prvom čítaní.

2022/0365(COD)

Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Ú. v. EÚ C , , s. .

keďže:

- (1) Vnútrotný trh je oblasť, kde je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel sa nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858⁴ zaviedol komplexný systém typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi,
 - (2) Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, motorov, **elektrických motorov** a náhradných dielov vzhľadom na emisie by mali zostať harmonizované, aby sa zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu, ako aj vysoká úroveň ochrany životného prostredia a zdravia spoločná vo všetkých členských štátoch.
 - (3) Toto nariadenie je samostatným regulačným aktom na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/858. Na **toto nariadenie sa v plnej miere uplatňujú správne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane tých, ktoré sa týkajú sankcií.**
- (3a)** [...] **V tomto nariadení** sa stanovujú ustanovenia a požiadavky týkajúce sa emisií vozidiel a životnosti batérií, zatiaľ čo technické prvky sa stanovujú vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s postupom preskúmania a s pomocou výboru v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011 (komitologický postup).

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (4) Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, motorov a náhradných dielov vzhľadom na emisie sú v súčasnosti stanovené v dvoch nariadeniach, ktoré sa uplatňujú na typové schválenie ľahkých a ťažkých vozidiel vzhľadom na emisie, t. j. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“)⁵ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 (ďalej len „Euro VI“)⁶. [...]
- (5) Začlenením požiadaviek stanovených v nariadení (ES) č. 715/2007 a nariadení (ES) č. 595/2009 do jedného nariadenia by sa mala zabezpečiť vnútorná súdržnosť systému typového schvaľovania vzhľadom na emisie pre ľahké aj ťažké vozidlá a zároveň by sa mali umožniť rôzne emisné limity pre takéto vozidlá.
- (6) Okrem toho boli v roku 2009 prijaté súčasné emisné limity [...] pre ťažké vozidlá [...] na základe vtedy dostupnej technológie. Odvtedy technológia pokročila a úroveň emisií dosiahnutá kombináciou súčasných technológií je oveľa nižšia ako úroveň dosiahnutá pred viac ako 15 rokmi. Tento technologický pokrok by sa mal odzrkadliť v emisných limitoch založených na najmodernejších existujúcich technológiách a poznatkoch o kontrole znečisťovania a pre všetky príslušné znečisťujúce látky.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (7) [...] Zjednodušenie sa dosiahne [...] odstránením [...] skúšok, [...] **ktoré** nie sú potrebné, odkazom na normy podľa existujúcich predpisov OSN, ak je to uplatniteľné, a zabezpečením [...] konzistentného súboru postupov a skúšok pre rôzne fázy typového schvaľovania vzhľadom na emisie.
- (8) S cieľom zabezpečiť, aby boli emisie ľahkých aj ťažkých vozidiel v reálnom živote obmedzené, sa vyžaduje skúšanie vozidiel v skutočných podmienkach používania s minimálnym súborom obmedzení, hraníc a iných požiadaviek na jazdu, a nielen v laboratóriu.
- (9) [...]
- (10) V nariadeniach (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 sa vyžaduje, aby vozidlá dodržiavali emisné limity počas určitého obdobia, ktoré už nezodpovedá priemernej životnosti vozidiel. Preto je vhodné stanoviť požiadavky na životnosť, ktoré odrážajú priemernú očakávanú životnosť vozidiel v Únii.
- (11) [...]

- (12) Nevýfukové emisie pozostávajú z častíc emitovaných pneumatikami a brzdami vozidiel. Odhaduje sa, že emisie z pneumatík sú najväčším zdrojom mikroplastov do životného prostredia. Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, očakáva sa, že do roku 2050 budú nevýfukové emisie predstavovať až 90 % všetkých častíc emitovaných cestnou dopravou, pretože výfukové častice sa v dôsledku elektrifikácie vozidiel znížia. Tieto nevýfukové emisie by sa preto mali merať a obmedzovať. Komisia by mala do konca roka 2024 vypracovať správu o odere pneumatík s cieľom preskúmať metódy merania a aktuálny stav vývoja s cieľom navrhnuť limity oderu pneumatík **najneskôr do decembra 2025, ak by sa práca týkajúca sa oderu pneumatík v rámci WP29 OSN oneskorila.**
- (13) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144⁷ sa upravujú ukazovatele radenia prevodových stupňov (GSI), ktorých hlavným účelom je minimalizovať spotrebu paliva vozidla, keď vodič dodržiava ich indikácie. V tomto nariadení by sa však mali riešiť požiadavky na emisie znečisťujúcich látok pri skutočnom používaní, a to aj vtedy, keď sa riadia GSI.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

- (14) Vozidlá s trakčnými batériami vrátane plug-in hybridov a elektrických vozidiel na batérie prispievajú k dekarbonizácii odvetvia cestnej dopravy. S cieľom získať a zvýšiť dôveru spotrebiteľov v takéto vozidlá by tieto vozidlá mali byť výkonné a mať dlhú životnosť. Preto je dôležité vyžadovať, aby si trakčné batérie po mnohých rokoch používania zachovali značnú časť svojej pôvodnej kapacity. To má osobitný význam pre kupujúcich ojazdených elektrických vozidiel, aby sa zabezpečilo, že vozidlo bude naďalej fungovať tak, ako sa očakáva. V prípade všetkých vozidiel, ktoré používajú trakčné batérie, by sa preto mali vyžadovať monitory zdravia batérie **vrátane stavu certifikovaného dojazdu (SOCR) alebo stavu certifikovanej energie (SOCE)**. Okrem toho by sa mali zaviesť minimálne výkonnostné požiadavky na životnosť batérií osobných automobilov s prihliadnutím na globálny technický predpis OSN 22⁸.
- (15) Neoprávnené zasahovanie do vozidiel s cieľom odstrániť alebo deaktivovať časti systémov na reguláciu znečisťujúcich látok je známym problémom. Takáto prax vedie k nekontrolovaným emisiám a malo by sa jej predchádzať. Neoprávnené zasahovanie do počítadla kilometrov vedie k nesprávnemu počtu najjazdených kilometrov a bráni riadnym kontrolám vozidla v prevádzke. Preto je mimoriadne dôležité zaručiť najvyššiu možnú bezpečnostnú ochranu týchto systémov, doplniť bezpečnostné certifikáty a primeranú ochranu proti neoprávneným zásahom, aby sa zabezpečilo, že do systémov na reguláciu znečisťujúcich látok ani počítadla kilometrov nemožno neoprávnene zasahovať.
- (16) Snímače nainštalované vo vozidlách sa už dnes používajú na zisťovanie anomálií v emisiách a vynucovanie súvisiacich opráv prostredníctvom palubného diagnostického systému (OBD). Systém OBD, ktorý sa v súčasnosti používa, však presne ani včas neodhalí poruchy a ani dostatočne a včas nevynucuje opravy. V dôsledku toho je možné, že emisie vozidla sú oveľa vyššie, ako je povolené. Snímače, ktoré sa doteraz používali pre OBD, sa môžu používať aj na nepretržité monitorovanie a reguláciu emisného správania vozidiel prostredníctvom palubného monitorovacieho systému (OBM). Systém OBM takisto upozorní používateľa na potrebu vykonania opráv motora alebo systémov na reguláciu znečisťujúcich látok. Je preto vhodné vyžadovať, aby bol takýto systém namontovaný, a regulovať technické požiadavky, ktoré s ním súvisia, spôsobom, **ktorý nemá nepriaznivý vplyv na bezpečnosť cestnej premávky**.

⁸ Globálny technický predpis Organizácie Spojených národov o životnosti batérií vo vozidle pre elektrické vozidlá, GTP OSN 22.

- (17) Výrobcovia sa môžu rozhodnúť, že budú vyrábať vozidlá, [...] ktoré zahŕňajú pokročilé možnosti, [...] **ako** napríklad geofencing. Spotrebitelia a vnútroštátne orgány by mali mať možnosť identifikovať takéto vozidlá prostredníctvom vhodnej dokumentácie. Mal by sa preto sprístupniť environmentálny pas vozidla (EVP).
- (18) Ak Komisia predloží návrh na registráciu nových ľahkých vozidiel po roku 2035, ktoré využívajú výlučne palivá neutrálne z hľadiska CO₂ mimo rozsahu pôsobnosti noriem pre vozový park CO₂, a v súlade s právom Únie a cieľom klimatickej neutrality Únie, toto nariadenie bude potrebné zmeniť tak, aby zahŕňalo možnosť typového schvaľovania takýchto vozidiel.
- (19) Emisie z vozidiel predávaných výrobcami s malým objemom výroby predstavujú nepodstatnú časť emisií v Únii. V niektorých požiadavkách na takýchto výrobcov sa preto môže umožniť určitá flexibilita. Výrobcovia s malým objemom výroby by preto mali mať možnosť nahradiť určité skúšky počas typového schvaľovania vyhláseniami o zhode, zatiaľ čo výrobcovia s mimoriadne malým objemom výroby by mali mať možnosť používať laboratórne skúšky založené na [...] jazdných cykloch pri skutočnej jazde.
- (20) Nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁹ a (EÚ) 2019/1242¹⁰ sa upravujú priemerné emisné parametre CO₂ z vozového parku nových motorových vozidiel v Únii. Pri typovom schvaľovaní vzhľadom na emisie by sa mali zaviesť postupy a metodiky na presné určenie emisií CO₂, spotreby paliva a energie, elektrického dojazdu a výkonu motora pre jednotlivé vozidlá. Pri typovom schvaľovaní vzhľadom na emisie by sa mali zaviesť postupy a metodiky na presné určenie emisií CO₂, spotreby paliva a **elektrickej** energie, elektrického dojazdu a výkonu motora pre jednotlivé vozidlá **vrátane aktualizácie a rozvoja nástroja na výpočet spotreby energie vozidla (VECTO), aby sa okrem iného lepšie zohľadnila energetická účinnosť ťažších kombinácií vozidiel.**

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (21) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o povinnosti výrobcov ako súčasť typového schvaľovania a postupov, skúšok a metodík, ktoré sa majú uplatňovať na vyhlásenie o [...] **súlade**, kontrolu zhody výroby, kontrolu zhody v prevádzke a environmentálny pas vozidla (EVP); možnosti a označenia vozidiel; požiadavky, skúšky, metódy a nápravné opatrenia týkajúce sa životnosti vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ako aj registračnej a komunikačnej schopnosti systémov OBM, a to aj na účely pravidelných technických kontrol a kontrol technického stavu; požiadavky a informácie, ktoré majú poskytovať výrobcovia [...] vozidiel **vrátane vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch**, ako aj postupy na určenie [...] **ich** hodnoty CO₂; technické prvky, administratívne a dokumentačné požiadavky na typové schvaľovanie vzhľadom na emisie, kontroly a inšpekcie a kontroly v rámci dohľadu nad trhom, ako aj oznamovacie povinnosti, kontroly zhody v prevádzke a zhody výroby; metódy a skúšky na i) meranie výfukových emisií v [...] **laboratóriu** a na ceste [...] a používanie prenosných systémov merania emisií pri skutočnej jazde a emisií pri skutočnej jazde, ii) určenie emisií CO₂, spotreby paliva a **elektrickej** energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu motora motorového vozidla; iii) stanovenie špecifikácií pre ukazovatele radenia prevodových stupňov (GSI); iv) určenie vplyvu prípojných vozidiel kategórie O3, O4 na emisie CO₂, spotrebu paliva a **elektrickej** energie, elektrický dojazd a výkon motora motorového vozidla; iva) meranie emisií z kľukovej skrine, emisií z odparovania, emisií z bŕzd; v) posúdenie súladu s minimálnymi výkonnostnými požiadavkami na životnosť batérie; vi) hodnotenie zhody vozidiel alebo motorov v prevádzke; prahové hodnoty zhody a výkonnostné požiadavky, ako aj vii) skúšky a metódy na zabezpečenie výkonu snímačov (OBD a OBM); viii) metódy na zabezpečenie a posúdenie bezpečnostných opatrení; špecifikácie a charakteristiky systémov varovania vodiča a metód podnecovania vodiča a posúdenie ich správneho fungovania; ix) metódy na posúdenie správnej prevádzky, účinnosti, regenerácie a životnosti pôvodných a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok; x) metódy na zabezpečenie a posúdenie bezpečnostných opatrení vrátane analýzy zraniteľností a ochrany pred neoprávneným zasahovaním; xi) metódy na posúdenie správneho fungovania typov schválených podľa osobitných označení EURO7; xii) [...] **metódy na zhodnotenie súladu s** typovými schváleniami vzhľadom na emisie pre výrobcov s malým a veľmi malým objemom výroby; (xiii) [...] xiv) výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie; xv) špecifikácie referenčných palív; a xvi) metódy na overenie neexistencie [...] **manipulačných**

zariadení a [...] **manipulačných** stratégií; xvii) meranie oderu pneumatík, ako aj xviii) formát[...] a údaje [...]. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹¹. **S cieľom zabezpečiť kontinuitu, pokiaľ ide o určité existujúce právne povinnosti týkajúce sa metód merania emisií znečisťujúcich látok, pokiaľ ide o typy vozidiel M₁ a N₁, by metódy merania výfukových emisií a emisií z odparovania mali v čase prijatia vykonávacieho aktu odrážať metódy stanovené v nariadení (EÚ) 2017/1151, konkrétnejšie v najnovšom znení nariadenia (EÚ) 2017/1151.**

- (22) S cieľom podľa potreby zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o skúšobné podmienky založené na údajoch zhromaždených pri skúšaní vozidiel, brzd alebo pneumatík podľa normy Euro 7; požiadavky na skúšky, najmä s prihliadnutím na technický pokrok a údaje zhromaždené pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7; zavedenie voliteľnej výbavy vozidiel a označovania na základe inovatívnych technológií pre výrobcov, ale aj stanovenie [...] multiplikačných faktorov pre životnosť na základe údajov získaných pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7 a stanovenie definícií a osobitných pravidiel pre výrobcov s malým objemom výroby pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂[...] a N₃[...]. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹². Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² [Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

(22a) Únia je zmluvnou stranou Dohody Európskej hospodárskej komisie OSN z 20. marca 1958, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov. Toto nariadenie by sa malo zosúladiť s predpismi OSN alebo zmenami predpisov OSN, najmä pokiaľ ide o limity pre emisie častíc z brzd a limity oderu pre typy pneumatík, ako aj minimálne výkonnostné požiadavky na batérie.

(22b) Takéto limity alebo požiadavky v návrhu predpisu OSN alebo v zmene predpisu OSN, ktoré boli schválené v súlade s postupom uvedeným v článku 218 ods. 9 ZFEÚ a v rozhodnutí 97/836/ES, by sa preto mali začleniť do tohto nariadenia. V súlade s článkom 290 ZFEÚ by sa preto mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty.

Ak sa do 31. decembra 2025 nepredloží návrh predpisu OSN ani zmena predpisu OSN, Komisia by mala prijať delegované akty, ktorými sa stanovia limity oderu pre typy pneumatík v súlade s prácou pracovnej skupiny GRBP/GRPE pre oder pneumatík.

(23) Keďže pravidlá typového schvaľovania motorových vozidiel [...] a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá vzhľadom na emisie sa aktualizujú a všetky sú obsiahnuté v tomto nariadení, existujúce nariadenia (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 by sa v záujme jasnosti, prehľadnosti a zjednodušenia mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.

(23a) V záujme jasnosti, racionálnosti a zjednodušenia by sa týmto nariadením mali zrušiť tieto akty s vykonávacími opatreniami prijatými podľa nariadení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009:

- **nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011;**
- **nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151;**
- **nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400;**
- **nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362.**

(24) Vždy, keď si opatrenia uvedené v tomto nariadení vyžadujú spracovanie osobných údajov, mali by sa vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679¹³ a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001¹⁴, ako aj v súlade s vnútroštátnymi vykonávacími opatreniami týchto predpisov.

(25) Je dôležité poskytnúť členským štátom, vnútroštátnym [...] úradom a hospodárskym subjektom dostatok času na prípravu na uplatňovanie nových pravidiel zavedených týmto nariadením. **Dátum uplatňovania by sa preto mal odložiť a pre nové a existujúce typy by sa mali stanoviť rôzne dátumy uplatňovania.** Zatiaľ čo v prípade ľahkých vozidiel by mal byť dátum začatia uplatňovania čo najskôr, v prípade ťažkých vozidiel a prípojných vozidiel by sa dátum uplatňovania mohol odložiť o ďalšie dva roky, keďže prechod na vozidlá s nulovými emisiami bude v prípade ťažkých úžitkových vozidiel dlhší.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

(25a) V prípade vozidiel kategórie M₂ a M₃, pre ktoré je od nahlasovacieho obdobia roku 2030 v nariadení (EÚ) 2019/1242 stanovená cieľová hodnota 100 % nulových emisií, by sa v tomto nariadení mali stanoviť prechodné opatrenia s cieľom zabezpečiť v takom prípade súlad s takýmito povinnosťami stanovenými v nariadení (EÚ) 2019/1242, ako aj to, aby požadované investičné úsilie zostalo primerané.

(26) Keďže ciele tohto nariadenia – stanovenie harmonizovaných pravidiel pre administratívne a technické požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel kategórií M a N **vzhľadom na emisie** a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek a dohľad nad trhom s týmito vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami – nie je s ohľadom na emisie možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na ich rozsah a dôsledky ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Kapitola I – Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú spoločné technické požiadavky a administratívne ustanovenia na účely typového schválenia vzhľadom na emisie a dohľad nad trhom s motorovými vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami vzhľadom na emisie CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebu paliva a **elektrickej** energie a životnosť batérií.
2. Týmto nariadením sa stanovujú **aj** pravidlá pre [...] typové schválenie vzhľadom na emisie, zhodu výroby, zhodu v prevádzke, dohľad nad trhom, životnosť systémov na reguláciu znečisťujúcich látok a trakčných batérií, palubné monitorovacie systémy, bezpečnostné ustanovenia na obmedzenie neoprávnených zásahov a opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti a presné určenie emisií CO₂, elektrického dojazdu, spotreby paliva a **elektrickej** energie a energetickej efektívnosti.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃, ako aj prípojné vozidlá kategórie O₃ a O₄, ako sa uvádza v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858, vrátane tých, ktoré sú navrhnuté a vyrobené v jednom alebo vo viacerých stupňoch, a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá a **pneumatiky triedy C₁, C₂ a C₃, ako sa uvádza v predpise OSN č. 117 s výnimkou pneumatík na jazdu na ľade.**

Článok 3 Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedené v nariadení (EÚ) 2018/858.

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „typové schválenie vzhľadom na emisie“ je typové schválenie EÚ v súlade s administratívnymi ustanoveniami a technickými požiadavkami tohto nariadenia vzhľadom na emisie CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebu paliva a **elektrickej** energie a životnosť batérií;

1a. „orgán udeľujúci typové schválenie“ je schvaľovací orgán, ktorý udeľuje typové schválenie vzhľadom na emisie;

2. [...]
3. „zhoda výroby“ sú činnosti vykonávané na nových vozidlách, samostatných technických jednotkách alebo komponentoch vybraných v priestoroch výrobcu s cieľom zabezpečiť, aby výrobky uvedené na trh spĺňali požiadavky stanovené v tomto nariadení;
4. „zhoda v prevádzke“ sú činnosti vykonávané na vozidlách v prevádzke, **samostatných technických jednotkách alebo komponentoch** s cieľom overiť požiadavky na životnosť stanovené v tomto nariadení;
5. „motor“ je [...] **spaľovací motor** vozidla;
6. „emisie“ sú výfukové a nevýfukové emisie motorového vozidla;
7. „výfukové emisie“ sú emisie z výfuku motorového vozidla alebo motora všetkých týchto látok: CO₂, plyných, tuhých, kvapalných zlúčenín a emisií z kľukovej skrine;
8. „plynné znečisťujúce látky“ sú emisie plyných chemických látok, okrem CO₂;

9. „emisie CO₂“ alebo „CO₂“ sú emisie oxidu uhličitého z výfuku [...];
10. „oxidy dusíka“ alebo „NO_x“ je celkové množstvo [...] **NO a NO₂** emitovaných z výfuku;

10a. „oxid dusný“ alebo „N₂O“ je emisia oxidu dusného z výfuku;

11. „tuhé častice“ alebo „PM“ sú akékoľvek materiály emitované z výfuku alebo z brzd a zachytené na filtračnom médiu;
12. „tuhé častice menšie ako 10 μm“ alebo „PM₁₀“ sú tuhé častice s [...] **aerodynamickým** priemerom menším ako 10 μm;
13. „počet častíc“ alebo „PN“ je celkový počet pevných častíc emitovaných z výfuku alebo z brzd;
14. „počet častíc väčších ako 10 nm“ alebo „PN₁₀“ je celkový počet pevných častíc emitovaných z výfuku alebo brzd, ktoré majú [...] **aerodynamický** priemer väčší ako 10 nm;

14a. „počet častíc väčších ako 23 nm“ alebo „PN₂₃“ je celkový počet pevných častíc emitovaných z výfuku alebo brzd, ktoré majú aerodynamický priemer väčší ako 23 nm;

15. „oxid uhoľnatý“ alebo „CO“ je oxid uhoľnatý emitovaný z výfuku;
16. „metán“ alebo „CH₄“ je metán emitovaný z výfuku;
17. „celkové uhl'ovodíky“ alebo „THC“ sú celkové uhl'ovodíky emitované z výfuku;
18. „nemetánové uhl'ovodíky“ alebo [...] **„NMHC“** sú celkové uhl'ovodíky emitované z výfuku okrem metánu;
19. „nemetánové organické plyny“ alebo „NMOG“ je súčet neokysličených a okysličených uhl'ovodíkov emitovaných z výfuku **okrem metánu**;

20. „amoniak“ alebo „NH₃“ je amoniak emitovaný z výfuku;
21. „formaldehyd“ alebo „HCHO“ je formaldehyd emitovaný z výfuku;
22. „WHTC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v neustálenom stave v súlade s bodom 7.2.1 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49;
23. „WHSC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v ustálenom stave v súlade s bodom 7.2.2 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49;

23a. „spotreba elektrickej energie“ je spotreba elektrickej energie všetkých zdrojov pohonu vo vozidle;

23b. „spotreba paliva“ je spotreba paliva všetkých zdrojov pohonu vo vozidle;

24. „nástroj na výpočet spotreby energie vozidla“ alebo „VECTO“ je simulačný nástroj používaný na určenie emisií CO₂, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu ťažkých vozidiel; [...]
25. [...]
26. „emisie z odparovania“ sú pary uhlíkovodíkov unikajúce z palivového systému vozidla okrem tých z výfukových emisií;
27. „emisie z kľukovej skrine“ sú plynné znečisťujúce látky emitované z priestorov v motore alebo mimo neho, ktoré sú spojené s olejovou vaňou vnútornými alebo vonkajšími vedeniami;
28. „emisie častíc z brzd“ sú častice emitované z brzdového systému vozidla;

29. „oder pneumatík“ je hmotnosť materiálu, ktorý ubudol z pneumatiky v dôsledku procesu oderu a bol emitovaný do životného prostredia;
30. „nevýfukové emisie“ sú emisie z odparovania, oderu pneumatík a emisie z brzd;
31. „emisie znečisťujúcich látok“ sú výfukové a nevýfukové emisie iné ako emisie CO₂;
32. „zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú tie zariadenia vozidla, ktoré regulujú alebo obmedzujú emisie znečisťujúcich látok;
33. „systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok namontované vo vozidle vrátane všetkých riadiacich jednotiek a softvéru, ktorý riadi ich používanie;
34. „pôvodné systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú systémy na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto systémov, na ktoré sa vzťahuje udelené typové schválenie pre dané vozidlo;
35. „náhradné systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú systémy na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto systémov, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného systému na reguláciu znečisťujúcich látok a môžu sa schváliť ako samostatná technická jednotka;
36. [...]
37. „palubný diagnostický systém“ alebo „OBD“ je systém, ktorý dokáže generovať informácie palubného diagnostického systému (OBD) vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 49 nariadenia (EÚ) 2018/858 a je schopný prenášať dané informácie[...] **mimo vozidla**;

38. „palubný monitorovací systém“ alebo „OBM“ je systém na palube vozidla, ktorý je schopný **monitorovať výfukové emisie** a zistiť [...] prekročenia **výfukových** emisií [...] **ako aj** skutočnosť, že vozidlo je v režime nulových emisií [...], a je schopný prenášať dané informácie [...] **mimo vozidla**;
39. „palubné zariadenie na monitorovanie spotreby paliva a **elektrickej** energie“ alebo „zariadenie OBFCM“ je akýkoľvek softvér alebo hardvér, ktorý sníma a používa parametre vozidla, motora, paliva alebo elektrickej energie a užitočného zaťaženia/hmotnosti na určenie a uloženie vo vozidle údajov o spotrebe paliva a **elektrickej** energie a iných parametrov relevantných na určenie spotreby paliva alebo **elektrickej** energie a energetickej účinnosti vozidla;
40. „[...] **manipulatívne** zariadenie“ je akýkoľvek [...] **konštrukčný prvok, ktorého výsledkom je, že vozidlo pri jazde nespĺňa požiadavky nariadenia, ale nie v rámci regulačnej skúšky, pričom výsledkom je, že vozidlo sa javí pri skúške v súlade, alebo manipuluje s údajmi týkajúcimi sa snímačov, spotreby paliva alebo elektrickej energie, elektrického dojazdu alebo životnosti batérie**;
41. „[...] **manipulatívna** stratégia“ je stratégia, ktorej [...] **výsledkom je, že vozidlo pri jazde nespĺňa požiadavky nariadenia, ale nie v rámci regulačnej skúšky, pričom výsledkom je, že vozidlo sa javí pri skúške v súlade, alebo manipuluje s údajmi** týkajúcimi sa snímačov, spotreby paliva alebo elektrickej energie, elektrického dojazdu alebo životnosti batérie;

42. „emisie pri skutočnej jazde“ alebo „RDE“ sú emisie vozidla za **jeho** bežných [...] podmienok **používania** [...];
43. „počítadlo kilometrov“ je prístroj, ktorý ukazuje celkovú vzdialenosť, ktorú vozidlo zaznamenalo od výroby;
44. „neoprávnený zásah“ je deaktivácia alebo modifikácia [...] motora **alebo elektromotora**, zariadení a systému na reguláciu znečisťujúcich látok vozidla, pohonného systému, trakčnej batérie, počítadla kilometrov, OBFCM alebo OBD/OBM vrátane akéhokoľvek softvéru alebo iných logických riadiacich prvkov uvedených systémov a ich údajov, **ktorej výsledkom je, že vozidlo nie je v súlade s týmto nariadením alebo nariadením (EÚ) 2018/858**;
45. „vlastný výrobný závod“ je výrobný alebo montážny závod, ktorý výrobca používa na výrobu alebo montáž nových vozidiel, a to aj v prípade vozidiel, ktoré sú určené na vývoz;
46. „vlastné dizajnérske centrum“ je objekt, v ktorom sa navrhuje a vyvíja celé vozidlo a ktoré riadi a používa výrobca;
47. „výrobca s malým objemom výroby“ je výrobca, ktorý vyrobí menej ako 10 000 nových motorových vozidiel kategórie M₁ alebo 22 000 nových motorových vozidiel kategórie N₁ za evidovaných v Únii za kalendárny rok, a ktorý:
- a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo
 - b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za výrobu menej ako 10 000 nových motorových vozidiel kategórie M₁ alebo 22 000 nových motorových vozidiel kategórie N₁ za evidovaných v Únii za kalendárny rok, alebo
 - c) je členom skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné závody a vlastné dizajnérske centrum;

48. „výrobca s mimoriadne malým objemom výroby“ je výrobca s malým objemom výroby, ktorý vyrobí menej ako 1 000 nových motorových vozidiel kategórie M₁ alebo 1 000 nových motorových vozidiel kategórie N₁ zaevidovaných v Únii za predchádzajúci kalendárny rok;
49. „vozidlo s výlučne spaľovacím motorom“ alebo „ICEV“ je vozidlo, ktorého všetky meniče pohonnej energie sú spaľovacie motory vrátane motorov poháňaných vodíkom;
50. „vozidlo na výlučne elektrický pohon“ alebo „PEV“ je vozidlo s hnacou sústavou obsahujúcou výlučne elektromotory slúžiace ako meniče pohonnej energie a výlučne dobíjateľné zásobníky elektrickej energie slúžiace ako zásobníky pohonnej energie;
51. „palivový článok“ je menič energie meniaci chemickú energiu (vstup) na elektrickú energiu (výstup) alebo naopak;
52. „vozidlo s palivovým článkom“ alebo [...], „FCV“[...] je vozidlo vybavené hnacou sústavou, ktorá pozostáva výlučne z palivového článku (palivových článkov) a elektromotora (elektromotorov) vo funkcii meniča (meničov) pohonnej energie;
53. „hybridné vozidlo s palivovým článkom“ alebo [...], „FCHV“[...] je vozidlo s palivovým článkom vybavené hnacou sústavou, ktorej súčasťou je aspoň jeden systém skladovania paliva a aspoň jeden dobíjateľný zásobník elektrickej energie, ktoré slúžia ako zásobníky pohonnej energie;
54. „hybridné vozidlo“ alebo „HV“ je vozidlo s hnacou sústavou obsahujúcou najmenej dva rôzne typy meničov pohonnej energie a najmenej dva rôzne typy zásobníkov pohonnej energie;
55. „hybridné elektrické vozidlo“ alebo „HEV“ je hybridné vozidlo, v ktorom jeden z meničov pohonnej energie je elektromotor;

56. „hybridné elektrické vozidlo s externým nabíjaním“ alebo „OVC-HEV“ je hybridné elektrické vozidlo, ktoré možno nabíjať z externého zdroja;
57. „hybridné elektrické vozidlo bez externého nabíjania“ alebo „NOVC-HEV“ je vozidlo aspoň s dvomi rôznymi meničmi energie a dvomi rôznymi zásobníkmi energie, ktoré sa používajú na účely pohonu vozidla a ktoré nemožno nabíjať z externého zdroja;
58. „technológie geofencingu“ sú technológie, ktoré neumožňujú hybridnému vozidlu jazdiť s použitím spaľovacieho motora (umožniť režim nulových emisií) pri jazde v rámci konkrétnej geografickej oblasti;
59. „režim nulových emisií“ je voliteľný režim, v ktorom sa hybridné vozidlo pohybuje bez použitia spaľovacieho motora;
60. „čistý výkon“ je výkon dosiahnutý na skúšobnom zariadení na konci kľukového hriadeľa alebo jeho ekvivalent pri zodpovedajúcich otáčkach spaľovacieho motora alebo elektromotora s pomocnými zariadeniami, a ktorý je stanovený za referenčných atmosférických podmienok;
61. „výkon na kolese“ je výkon meraný na kolesách vozidla a používaný na jeho pohon;
62. „pomer výkonu k hmotnosti“ je pomer menovitého výkonu k **maximálnej** hmotnosti [...];
63. „menovitý výkon“ alebo „ P_{rated} “ je maximálny čistý výkon motora alebo **elektromotora** v kW;
64. „hmotnosť v pohotovostnom stave“ je hmotnosť vozidla[...] **vymedzená v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144;**

64a. „maximálna hmotnosť“ je technicky prípustná maximálna celková hmotnosť vymedzená v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144;

65. „trakčná batéria“ je batériový systém, ktorý skladuje energiu, ktorej hlavným účelom je pohon vozidla;
66. „elektrický dojazd“ je vzdialenosť prejdená pri prevádzke s vybíjaním batérie až do vyčerpania trakčnej batérie;
67. „dojazd s nulovými emisiami“ je maximálna vzdialenosť, ktorú môže [...] vozidlo prejsť s **nulovými výfukovými emisiami** [...], čo v prípade vozidiel PEV zodpovedá elektrickému dojazdu;
68. „životnosť“ je schopnosť systému alebo zariadenia, komponentu alebo ktorejkoľvek časti vozidla udržať si požadovaný výkon za daný čas;
69. „životnosť batérie“ je životnosť trakčnej batérie [...] vo **vozidle** meraná z hľadiska zdravia;
70. „zdravie“ alebo „SOH“ je nameraný alebo odhadovaný stav konkrétnej výkonnostnej metriky vozidla alebo trakčnej batérie v konkrétnom bode ich životnosti, vyjadrený ako percentuálny podiel výkonu, ktorý bol určený pri certifikácii alebo v novom stave;
- 70a. „stav certifikovanej energie“ alebo „SOCE“ je nameraná alebo palubná použiteľná energetická výkonnosť batérie v konkrétnom bode jej životnosti vyjadrená ako percentuálny podiel certifikovanej energie;**
- 70b. „stav certifikovaného dojazdu“ alebo „SOCR“ je nameraný alebo palubný elektrický dojazd v konkrétnom bode životnosti batérie vyjadrený ako percentuálny podiel certifikovaného dojazdu;**
71. „environmentálny pas vozidla“ alebo „EVP“ je záznam v [...] digitálnej forme, ktorý obsahuje informácie o environmentálnych vlastnostiach vozidla v čase evidencie vrátane úrovne emisných limitov znečisťujúcich látok, emisií CO₂, spotreby paliva, spotreby **elektrickej** energie, elektrického dojazdu, výkonu motora **alebo elektromotora**, životnosti batérie a iných súvisiacich hodnôt;

72. „systém varovania vodiča pri nadmerných **výfukových** emisiách“ je systém navrhnutý, skonštruovaný a namontovaný vo vozidle s cieľom poskytovať používateľovi informácie o nadmerných **výfukových** emisiách a [...] **zabezpečovať** opravy **pred ďalším používaním**;
73. „systém varovania vodiča pri nízkej hladine čínidla“ je systém navrhnutý, skonštruovaný a namontovaný vo vozidle s cieľom varovať používateľa pred nízkou hladinou spotrebného čínidla a [...] **zabezpečiť** jeho používanie;
74. [...]
75. „vyhlásenie o [...] **súlade**“ alebo „**vyhlásenie**“ je vyhlásenie výrobcu, že konkrétny typ alebo skupina vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek je v **súlade** s požiadavkami tohto nariadenia;
76. „energetická účinnosť prípojného vozidla“ je súhrn vlastností prípojného vozidla vzhľadom na jeho vplyv na emisie CO₂, spotrebu paliva a **elektrickej** energie, dojazd s nulovými emisiami, elektrický dojazd a výkon motora **alebo elektromotora** ťažného motorového vozidla;
77. [...], „pneumatika na jazdu na snehu“ je pneumatika, ktorej vzorka behúňa, zloženie alebo [...] **stavba** behúňa sú navrhnuté v prvom rade tak, aby táto pneumatika mala v **blatových** a snehových podmienkach lepší výkon ako bežná pneumatika, pokiaľ ide o schopnosť uviesť [...] vozidlo do pohybu a [...] **riadit** jeho pohyb;
- 77a. „pneumatika na jazdu v náročných snehových podmienkach“ je pneumatika na jazdu na snehu alebo pneumatika na špeciálne použitie, ktorej vzor behúňa, zloženie alebo štruktúra behúňa sú osobitne určené na použitie v náročných snehových podmienkach;**

77b. „pneumatika na jazdu na ľade“ je pneumatika na jazdu v náročných snehových podmienkach triedy C1, ktorá je osobitne navrhnutá na použitie na vozovkách pokrytých ľadom a ktorá spĺňa požiadavky uvedené v predpise OSN č. 117;

78. [...]„pneumatika na špeciálne použitie[...]“ je pneumatika určená na kombinované použitie na ceste aj v teréne alebo na iné špeciálne účely. Tieto pneumatiky sú skonštruované primárne na to, aby uviedli vozidlo do pohybu a udržali ho v pohybe v terénnych podmienkach[...];

79. „možnosť“ je súbor požiadaviek stanovených v tomto predpise, ktoré sa výrobca môže rozhodnúť splniť navyše, aby mohol používať zodpovedajúce označenie pre vozidlá, ktoré vyrába.

Kapitola II – Povinnosti výrobcov

Článok 4

Povinnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nimi vyrábané nové vozidlá, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
Výrobcovia zabezpečia, aby nové **systémy**, komponenty alebo samostatné technické jednotky vrátane motorov, trakčných batérií, brzdových systémov, **pneumatík** a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré si vyžadujú typové schválenie, ktoré vyrábajú a ktoré sa predávajú alebo sa uvádzajú do prevádzky v Únii, boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
2. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá tak, aby boli v súlade s týmto nariadením vrátane splnenia emisných limitov stanovených v prílohe I za **podmienok stanovených v prílohe III** a dodržiavania hodnôt uvedených v osvedčení o zhode a v dokumentácii typového schválenia počas životnosti vozidla, ako sa uvádza v tabuľke 1 v prílohe IV.
Tieto vozidlá sa označujú ako „vozidlá podľa normy Euro 7“.

3. [...]
- [...]
4. Výrobcovia navrhujú a konštruujú **systémy**, komponenty alebo samostatné technické jednotky vrátane motorov, **elektromotorov**, trakčných batérií, brzdových systémov, **pneumatík** a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok tak, aby boli v súlade s týmto nariadením vrátane dodržiavania emisných limitov stanovených v prílohe I za **podmienok stanovených v prílohe III**.
5. Výrobcovia nesmú navrhovať, konštruovať a montovať vozidlá s **manipulatívnymi** zariadeniami ani **manipulatívnymi** stratégiami, **ktoré spôsobujú to, že sa vozidlo, ktoré nie je v súlade, javí ako v súlade s týmto nariadením**.
6. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá kategórie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃:
- a) so systémami OBD schopnými zistiť nefungujúce systémy, ktoré vedú k prekročeniu **výfukových** emisií, s cieľom uľahčiť opravy;
 - b) so systémami OBM schopnými [...] **monitorovať výfukové** emisie [...];

- c) so zariadením OBFCM na monitorovanie ich skutočnej spotreby paliva a **elektrickej** energie a iných relevantných parametrov [...], ktoré sú potrebné na určenie ich skutočnej palivovej a energetickej účinnosti;
 - d) s monitormi SOH trakčnej batérie [...];
 - e) so systémami varovania vodiča pri nadmerných **výfukových** emisiách;
 - f) so systémami varovania vodiča pri nízkej hladine čínidla;
 - g) so zariadeniami prenášajúcimi **mimo vozidla** údaje ním generované používané na dosiahnutie súladu s týmto nariadením a údaje OBFCM, a **to aj** na účely pravidelných kontrol technického stavu a cestných technických kontrol [...] a na účely komunikácie s nabíjacou infraštruktúrou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.
7. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá kategórie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ tak, aby sa minimalizovali zraniteľnosti vznikajúce vo všetkých fázach ich životného cyklu, ktoré môžu viesť k neoprávnenému zasahovaniu do:
- a) systému vstrekovania paliva a čínidla;
 - b) motora a riadiacich jednotiek motora;
 - c) trakčných batérií;
 - d) odometer [...];
 - e) systémov na reguláciu znečisťujúcich látok[...];

f) elektromotora a súvisiacich riadiacich jednotiek,

g) zariadenia OBFCM;

h) OBD;

i) OBM a

j) EVP.

8. Výrobca zabráni možnosti využívania zraniteľností uvedených v bode 7 **svojimi znalosťami a najnovším stavom techniky v čase typového schvaľovania**. Ak sa zistí takáto zraniteľnosť, výrobca [...] sa s touto zraniteľnosťou **účinne vysporiada, ak je to technicky možné v čase zistenia zraniteľnosti**, aktualizáciou softvéru alebo akýmkoľvek inými vhodnými prostriedkami.
9. Výrobcovia zabezpečia bezpečný prenos údajov týkajúcich sa emisií a životnosti batérií prijatím opatrení v oblasti kybernetickej bezpečnosti v súlade s predpisom OSN č. 155¹⁵.
10. [...]

¹⁵ Predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 82, 9.3.2021, s. 30).

Článok 5

Možnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie a označovania vozidiel

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. Výrobcovia môžu označiť vozidlá za „vozidlá podľa normy Euro 7G“, ak sú dané vozidlá vybavené spaľovacím motorom s technológiami geofencingu. Výrobca musí do týchto vozidiel namontovať systém varovania vodiča s cieľom informovať používateľa, keď sú trakčné batérie takmer prázdne, a zastaviť vozidlo, ak nie je nabité do 5 km od prvého varovania v režime nulových emisií. Uplatňovanie takýchto technológií geofencingu sa [...] **musí preukázať schvaľovaciemu orgánu počas typového schvaľovania** a overiť počas životnosti vozidla.

4a. Schvaľovací orgán môže na žiadosť výrobcu pre vozidlá kategórie N₂ s maximálnou hmotnosťou od 3,5 do 5 t s pôvodom v type vozidla kategórie N₁, udeliť typové schválenie vzhľadom na emisie pre typ vozidla kategórie N₁. Takéto vozidlá sa označujú ako „vozidlo podľa normy Euro 7ext“.

5. Výrobcovia môžu konštruovať vozidlá, ktoré kombinujú [...] charakteristiky uvedené v odsekoch [...] [...] **4 alebo 4a** a označiť ich [...] ako vozidlá **„Euro 7Gext“**.

6. [...]

7. [...]

Článok 6

Požiadavky na životnosť vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nimi vyrábané vozidlá, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, spĺňali emisné limity stanovené v prílohe I, ak jazdia za [...] podmienok stanovených v prílohe III počas ich životnosti, ako sa stanovuje v tabuľke 1 v prílohe IV, a aby spĺňali minimálne výkonnostné požiadavky na životnosť batérie stanovené v prílohe II.
2. Výrobcovia zabezpečia, aby tieto vozidlá spĺňali hodnoty týkajúce sa emisií CO₂, spotreby paliva a **elektrickej** energie a energetickej účinnosti deklarované podľa ustanovení tohto nariadenia počas životnosti vozidla, ako sa stanovuje [...] v prílohe IV.
3. Výrobcovia [...] **navrhnú** [...] zariadenia OBFCM, OBD [...], OBM a opatrenia proti neoprávnenej manipulácii [...], **aby boli** v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia, pokiaľ sa vozidlo používa.
4. Požiadavky uvedené v [...] **odsekoch** 1 až 3 sa uplatňujú na vozidlá pre všetky typy palív alebo zdrojov energie, ktorými sú poháňané. Rovnaké požiadavky sa vzťahujú aj na všetky samostatné technické jednotky a komponenty určené pre takéto vozidlá.
5. S cieľom overiť súlad s požiadavkami uvedenými v prvom odseku počas ďalšej životnosti vozidla sa emisné limity plynných znečisťujúcich látok stanovené v prílohe I upravujú pomocou koeficientov životnosti stanovených v tabuľke 2 v prílohe IV.
6. Systémy OBM inštalované výrobcom v týchto vozidlách musia byť schopné:
 - a) **monitorovať a zaznamenávať** [...] všetky **výfukové emisie NO_x, NH₃ and PM** **a zisťovať 2,5-násobné alebo väčšie prekročenie limitu výfukových emisií** **v prípade, že limitné hodnoty výfukových emisií pre testovanie NO_x, NH₃ a PM sú uvedené v prílohe I;**

- b) prenášať údaje o správaní **výfukových** emisií vozidla [...] cez port OBD, a to aj na účely kontrol technického stavu¹⁶ a cestných technických kontrol¹⁷ [...] [...], a **anonymne** **vzduchom na účely monitorovania súladu typov vozidiel**;
- c) spustiť [...] systém varovania vodiča [...], **keď dôjde k značnému prekročeniu výfukových emisií za použitia harmonizovaných metód na vyvolanie včasných opráv do 2 000 km bez toho, aby sa vozidlám zabránilo dokončiť prebiehajúcu jazdu, aby sa predišlo problémom s bezpečnosťou cestnej premávky.**

7. Zariadenia OBFCM, **OBD a OBM** namontované výrobcom v týchto vozidlách musia byť schopné prenášať **relevantné** údaje o vozidle, ktoré zaznamenávajú, cez port OBD a šíriť ich vzduchom.

¹⁶ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).**

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134).

8. [...] **Ak** vozidlo [...], systém [...], komponent [...] **alebo** samostatná technická jednotka **predstavuje** vážne riziko alebo nie je v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, výrobcovia od **okamihu, kedy sa o ňom dozvedia**, bezodkladne prijímú potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadných opráv alebo úprav daných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek s cieľom **odstrániť vážne riziko alebo** zabezpečiť súlad s týmto nariadením. Výrobcovia alebo akýkoľvek iný hospodársky subjekt [...] **príslušne uplatňujú nariadenie (EÚ) 2018/858**. Výrobca o nesúlade bezodkladne informuje [...] schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie, a uvedie primerané podrobnosti.
9. [...]

Článok 7

Povinnosti výrobcov týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie

1. Výrobca s cieľom preukázať súlad s pravidlami typového schvaľovania vzhľadom na emisie počas typového schvaľovania vzhľadom na emisie vykoná skúšky uvedené v tabuľkách 1, 3, 5, 7 a 9 v prílohe V. Na účely overenia zhody výroby s požiadavkami tohto nariadenia [...] schvaľovací orgán alebo výrobca vyberie v priestoroch výrobcu vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky. Zhoda v prevádzke sa kontroluje počas období predpísaných v tabuľke 1 v prílohe IV.
2. Výrobca poskytne [...] schvaľovaciemu orgánu podpísané vyhlásenie o **súlade**, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa emisií pri skutočnej jazde, korekcie CO₂ o teplotu okolia, OBD, OBM, stálosti emisií a životnosti batérie, nepretržitej alebo periodickej regenerácie, opatrení proti neoprávnenému zasahovaniu a požiadaviek na kľukovú skriňu, ako sa uvádza v prílohe V. Výrobca poskytne schvaľovaciemu orgánu podpísané vyhlásenie o [...] **súlade** týkajúce sa [...] možnosti geofencingu, keď si **ju** výrobca zvolí.

3. Vnútroštátne orgány môžu skúšať typ vozidla s cieľom overiť jeho zhodu počas overovania zhody výroby, zhody v prevádzke alebo v rámci dohľadu nad trhom, ako sa uvádza v prílohe V.
4. Výrobcovia vydajú environmentálny pas vozidla (EVP) pre každé vozidlo a tento pas odovzdajú kupujúcemu vozidla spolu s vozidlom, pričom príslušné údaje získajú zo zdrojov, ako je osvedčenie o zhode a dokumentácia typového schválenia. Výrobca zabezpečí, aby boli údaje v EVP k dispozícii na zobrazenie v elektronických systémoch vozidla **alebo prostredníctvom QR kódu, alebo podobným spôsobom** a aby sa mohli prenášať z vozidla mimo neho.
5. [...]

Článok 8

Osobitné pravidlá pre výrobcov s malým objemom výroby

1. Pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok, výrobcovia s malým objemom výroby môžu nahradiť skúšky uvedené v tabuľkách 1, 3, 5, 7 a 9 v prílohe V vyhláseniami o [...] **súlade**. Súlad vozidiel skonštruovaných a uvedených na trh výrobcami s malým objemom výroby sa môže skúšať, pokiaľ ide o zhodu v prevádzke a dohľad nad trhom, v súlade s tabuľkami 2, 4, 6, 8 a 10 v prílohe V. Skúšky zhody výroby stanovené v prílohe V sa nevyžadujú. Článok 4[...] **ods. 6** písm. b) a **c)** sa nevzťahuje na výrobcov s malým objemom výroby.
2. Výrobcovia s mimoriadne malým objemom výroby musia [...] **preukázať súlad** s emisnými limitmi stanovenými v prílohe I **bud'** pri **cestných alebo** laboratórnych skúškach založených na [...] jazdných cykloch pri skutočnej jazde na účely zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom.

Článok 9

[...]

Kapitola III – Povinnosti členských štátov týkajúce sa typového schvaľovania vzhľadom na emisie a dohľad nad trhom

Článok 10

Typové schválenie vzhľadom na emisie, zhoda výroby, zhoda v prevádzke a dohľad nad trhom

1. [...] [...] Schvaľovacie orgány zavedú opatrenia na udeľovanie typových schválení vzhľadom na emisie typom vozidiel, **systémom**, komponentom a samostatným technickým jednotkám a na vykonávanie skúšok, kontrol a inšpekcií s cieľom overiť, či výrobcovia spĺňajú požiadavky na zhodu výroby a zhodu v prevádzke v súlade s prílohou V.
 2. [...] [...] Orgány dohľadu nad trhom vykonávajú kontroly dohľadu nad trhom v súlade s článkom 8 nariadenia (EÚ) 2018/858 a tabuľkami 2, 4, 6, 8 a 10 v prílohe V.
 3. S účinnosťou od ... [*Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*], ak o to výrobca požiada, [...] schvaľovacie orgány nesmú odmietnuť udeliť typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie novému typu vozidla alebo motora ani zakázať zaevidovanie, predaj alebo uvedenie do prevádzky nového vozidla, ktoré je v súlade s týmto nariadením.
- 3a. S účinnosťou od 30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia schvaľovacie orgány z dôvodov týkajúcich sa emisií CO₂ a znečisťujúcich látok, spotreby paliva a elektrickej energie alebo životnosti batérie odmietnu udeliť typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie novým vozidlám kategórie M₁ a N₁, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením.**

4. S účinnosťou od [...] **42 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie M₁, N₁, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a **elektrickej** energie alebo životnosťou batérií zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel.

4a. S účinnosťou od 48 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia schvaľovacie orgány z dôvodov týkajúcich sa emisií CO₂ a znečisťujúcich látok, spotreby paliva a elektrickej energie alebo životnosti batérie odmietnu udeliť typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie novým vozidlám kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ a novým prípojným vozidlám kategórie O₃, O₄, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením.

5. S účinnosťou od [...] **60 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂, N₃ a nových prípojných vozidiel kategórie O₃, O₄, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a **elektrickej** energie, energetickou efektívnosťou alebo životnosťou batérií zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel.

5a. Odchylné od odseku 5 a do 31. decembra 2029 v prípade vozidiel kategórie M₂ a M₃, pre ktoré sa v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1242 od nahlasovacieho obdobia roku 2030 stanovuje cieľová hodnota 100 % vozidiel s nulovými emisiami, vnútroštátne orgány povolia evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, ale majú platné typové schválenie z hľadiska emisií podľa nariadenia (EÚ) č. 595/2009.

6. S účinnosťou od 1. júla 2030 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie M₁ a N₁ skonštruovaných výrobcami s malým objemom výroby, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a **elektrickej** energie, energetickou účinnosťou alebo životnosťou batérií, zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.
7. S účinnosťou od 1. júla 2031 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂, N₃ skonštruovaných výrobcami s malým objemom výroby, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a **elektrickej** energie, energetickou účinnosťou alebo životnosťou batérií, zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.
8. [...]

Článok 11

Osobitné povinnosti členských štátov týkajúce sa typového schválenia systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek vzhľadom na emisie

1. S účinnosťou od [...] **30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** je zakázaný predaj alebo montáž systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určených na montáž do vozidla kategórie M₁, N₁ schváleného podľa tohto nariadenia, ak systém, komponent a samostatná technická jednotka nie sú [...] typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

2. S účinnosťou [...] **48 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** je zakázaný predaj alebo montáž systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určených na montáž do vozidla kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, **O₃ a O₄** schváleného podľa tohto nariadenia, ak systém, komponent a samostatná technická jednotka nie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
3. [...] [...] **S**chvaľovacie orgány môžu naďalej udeľovať rozšírenia typových schválení EÚ vzhľadom na emisie náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok udelených pred začatím uplatňovania tohto nariadenia za podmienok, ktoré sa uplatňovali v čase [...] **pôvodného** typového schválenia vzhľadom na emisie. Vnútroštátne orgány zakážu predaj uvedených náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok alebo ich montáž do vozidla, ak nie sú typovo schválené.
4. **S účinnosťou od 48 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia vnútroštátne orgány v prípade nových pneumatík triedy C₁ z dôvodov týkajúcich sa oderu pneumatík zakážu uvádzanie na trh alebo uvádzanie do prevádzky pneumatík, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe. Od tohto dátumu preto vnútroštátne orgány zakážu evidenciu nových vozidiel vybavených pneumatikami triedy C₁, ak pneumatiky nie sú v súlade s týmto nariadením.**
5. **S účinnosťou od 72 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia vnútroštátne orgány v prípade nových pneumatík triedy C₂ a C₃ z dôvodov týkajúcich sa oderu pneumatík zakážu uvádzanie na trh alebo uvádzanie do prevádzky pneumatík, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe. Od tohto dátumu preto vnútroštátne orgány zakážu evidenciu nových vozidiel a prípojných vozidiel vybavených pneumatikami triedy C₂ a C₃, ak pneumatiky nie sú v súlade s týmto nariadením.**

6. Odchylné od odsekov 4 a 5 sa pneumatiky triedy C₁, C₂ a C₃ uvedené na trh Únie pred uvedenými dátumami môžu naďalej sprístupňovať na trhu a uvádzať do prevádzky počas 30 mesiacov. Tento odsek sa nevzťahuje na evidenciu nových vozidiel a prípojných vozidiel podľa odsekov 4 a 5 tohto článku.

Článok 12

Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné čidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok

1. Hospodárske subjekty a nezávislí prevádzkovatelia nesmú neoprávnene zasahovať do vozidla a jeho systémov.
2. Vnútroštátne orgány počas kontrol zhody v prevádzke alebo dohľadu nad trhom overia, či výrobcovia vozidiel správne namontovali systém varovania vodiča pri nadmerných **výfukových** emisiách, systémy varovania vodiča pri nízkej hladine čidla a či je možné do vozidla neoprávnene zasahovať.

Kapitola IV

Úloha Komisie a tretích strán pri overovaní zhody v prevádzke a dohľade nad trhom

Článok 13

Uplatňovanie požiadaviek na skúšky pre Komisiu a tretie strany

1. Komisia alebo tretie strany môžu v súlade s článkom 9 a článkom 13 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/858 vykonávať kontroly zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom stanovené v tabuľkách 2, 4, 6, 8 a 10 v prílohe V s cieľom overiť súlad vozidiel, komponentov a samostatných technických jednotiek s týmto nariadením.
2. Výrobcovia sprístupnia Komisii a tretím stranám údaje potrebné na vykonanie takýchto kontrol v súlade s článkom 9 ods. 5 a článkom 13 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Kapitola V

Skúšky a vyhlásenia

Článok 14

Postupy a skúšky

1. Postupy typového schvaľovania vzhľadom na emisie zahŕňajú skúšky a kontroly, **ako sa uvádza v prílohe V**, ako aj ako aj uplatňovanie všetkých administratívnych postupov a požiadaviek na dokumentáciu [...]. Pokiaľ ide o požiadavky uvedené v prílohe V, výrobca v prípade potreby poskytne [...] schvaľovaciemu orgánu vyhlásenie o [...] **súlade**.

2. Skúšky na preukázanie súladu s požiadavkami [...] **tohto nariadenia** uplatňujú výrobcovia a vnútroštátne orgány, ako sa uvádza v prílohe V. Komisia a tretie strany, ako sa uvádza v prílohe V. Skúšky na preukázanie súladu s požiadavkami [...] **tohto nariadenia** môže tiež uplatniť Komisia a tretie strany, ako sa uvádza v prílohe V. **Ak je skúška v tabuľkách 1, 3, 5 a 7 prílohy V špecifikovaná ako nepovinná, schvaľovací orgán môže požiadať o vykonanie špecifikovanej skúšky.**

Na výrobcov sa vzťahujú tabuľky 1, 3, 5, 7 a 9 prílohy V. Na vnútroštátne orgány, uznané tretie strany a Komisiu sa vzťahujú tabuľky 2, 4, 6, 8 a 10 prílohy V.

3. Komisia prijme vykonávacie akty [...] s **cieľom stanoviť** postupy a [...] skúšobné metodiky, administratívne ustanovenia, zmenu a rozšírenie typových schválení vzhľadom na emisie, prístup k údajom, požiadavky na dokumentáciu a vzory **pre typové schválenie vzhľadom na emisie, zhodu výroby, zhodu v prevádzke a dohľad nad trhom** pre:

- a) typy vozidiel kategórie M₁, N₁;
- b) typy vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂, N₃;
- c) motory používané v typoch vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂, N₃;
- d) systémy OBM/OBD;
- e) systémy proti neoprávnenému zasahovaniu, systémy zaisťujúce bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť;
- f) typy náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok a ich časti;
- g) typy brzdových systémov a ich náhradné časti, **pokiaľ ide o emisie častíc**;

- h) pneumatiky [...] **triedy C₁, C₂ a C₃** vzhľadom na ich oder;
 - i) ostatné typy komponentov a ich náhradné časti;
 - j) stanovenie emisií CO₂, spotreby paliva a **elektrickej** energie, elektrického dojazdu a [...] výkonu pre vozidlá kategórie M₁, N₁ a ustanovení pre OBFCM;
 - k) stanovenie emisií CO₂, spotreby paliva a **elektrickej** energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu [...] pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, energetickej účinnosti prívesných vozidiel kategórie O₃, O₄, ustanovení pre OBFCM.
4. Komisia [...] prijme vykonávacie akty pre [...] typové schválenie vzhľadom na emisie, [...] zhody v prevádzke, zhody výroby a dohľadu nad trhom s cieľom stanoviť:
- a) metódy merania výfukových emisií v [...] **laboratóriu** a na ceste **pri bežnom používaní pri skutočnej jazde** [...], a používanie prenosných systémov merania na overovanie emisií pri skutočnej jazde [...];
 - b) metódy na určenie emisií CO₂, spotreby paliva a **elektrickej** energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu [...] motorového vozidla;
 - c) metódy, požiadavky a technické špecifikácie pre ukazovatele radenia prevodových stupňov **(GSI)**;
 - d) metódy na stanovenie energetickej účinnosti prípojných vozidiel kategórie O₃ a O₄;
 - e) metódy merania emisií z kľukovej skrine;
 - f) metódy merania emisií z odparovania;

- g) metódy merania emisií častíc z bŕzd vrátane metód pre ťažké vozidlá, emisií častíc z bŕzd pri skutočnej jazde a pri rekuperačnom brzdení;
- h) metódy merania oderu pneumatík [...];
- i) metódy hodnotenia súladu s minimálnymi výkonnostnými požiadavkami na životnosť batérie;
- j) **metódy, požiadavky a skúšky vrátane prahových hodnôt zhody na zabezpečenie výkonu** zariadenia OBFCM, systémov OBD a OBM a **snímačov týchto zariadení a systémov** [...] a prenosu údajov zaznamenaných týmito zariadeniami a systémami **mimo vozidla**
- k) charakteristiky a výkonnosť systémov varovania vodiča a metód podnecovania vodiča a metódy posúdenia ich správneho fungovania;
- l) metódy na posúdenie správnej prevádzky, účinnosti, regenerácie a životnosti pôvodných a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok;
- m) metódy na zabezpečenie a posúdenie bezpečnostných opatrení uvedených v článku 4 ods. 5 vrátane metodiky analýzy zraniteľností a ochrany pred neoprávneným zásahom;
- n) [...] **metódy hodnotenia súladu s požiadavkami na typové schválenia vzhľadom na emisie, ktoré sa uplatňujú v súvislosti s vozidlami vyrobenými** výrobcami s malým a veľmi malým objemom výroby, **ako** sa stanovuje v článku 8, a **skúšobné postupy pre takéto vozidlá**;
- o) metódy posúdenia správneho fungovania typov vozidiel schválených s označeniami podľa článku 5;

- p) [...]
- q) výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie;
- r) špecifikácie referenčných palív na skúšanie;
- s) metódy na overenie absencie [...] **manipulačných** zariadení a [...] **manipulačných** stratégií;
- t) [...]
- u) formát a údaje [...] EVP
- v) administratívne požiadavky a dokumentáciu pre typové schválenie vzhľadom na emisie;
- w) v prípade potreby ohlasovacie povinnosti.

5. Každý vykonávací akt uvedený v odsekoch 3 a 4 sa vzťahuje na jednu alebo viacero položiek uvedených v odseku 3 písm. a) až k) v kombinácii s jednou alebo viacerými položkami uvedenými v odseku 4 písm. a) až w).

6. V prípade vykonávacích aktov prijatých podľa odsekov 3 a 4 tohto článku, pokiaľ ide o kategórie M₁ a N₁, metódy merania výfukových emisií znečisťujúcich látok a emisií z odparovania odrážajú metódy stanovené v najnovšom znení nariadenia (EÚ) 2017/1151 v čase prijatia vykonávacieho aktu podľa odsekov 3 a 4 tohto článku.

- 7. V prípade vykonávacích aktov prijatých podľa odsekov 3 a 4 tohto článku Komisia do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti nariadenia prijme tieto vykonávacie akty, ktorými sa stanovia pravidlá pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ podľa odseku 3 písm. a):**
- a) pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok podľa odseku 4 písm. a), e), f), k), q), r), s), u), v) a w);**
 - b) pokiaľ ide o metódy určovania emisií CO₂, spotreby paliva a elektrickej energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu, výkonu vozidla, ako aj výkonnosti zariadenia OBFCM podľa odseku 4 písm. b), c) a j);**
 - c) pokiaľ ide o systémy OBM a OBD podľa bodu 4 písm. j) a k).**
- 8. V prípade vykonávacích aktov prijatých podľa odsekov 3 a 4 tohto článku Komisia do 30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti nariadenia prijme tieto vykonávacie akty, ktorými sa stanovia pravidlá pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ and N₃ a ich motorov, ako aj pre prípojné vozidlá kategórie O₃ and O₄ podľa odseku 3 písm. b) respektíve c):**
- a) pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok podľa odseku 4 písm. a), e), k), q), r), s), u), v) a w);**
 - b) pokiaľ ide o metódy určovania emisií CO₂, spotreby paliva a elektrickej energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu, výkonu vozidla, ako aj výkonnosti zariadenia OBFCM podľa odseku 4 písm. b), d) a j);**
 - c) pokiaľ ide o systémy OBM a OBD podľa bodu 4 písm. j) a k).**

9. Vykonávacie akty uvedené v odsekoch 3 a 4 tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

[...]

Článok 15

Prispôsobenie sa technickému pokroku

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16, aby sa zohľadnil technický pokrok, a meniť [...] **toto nariadenie takto:**
 - a) **tabuľku 2** prílohy III, pokiaľ ide o skúšobné podmienky pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, na základe údajov získaných pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7;
 - b) **tabuľky 4 a 5** prílohy III, pokiaľ ide o skúšobné podmienky, na základe údajov získaných pri skúšaní bŕzd alebo pneumatík podľa normy Euro 7;
 - c) prílohu V, pokiaľ ide o uplatňovanie požiadaviek na skúšky a vyhlásení[...];
 - d) článok 5 zavedením **doplňujúcich** možností a označení založených na inovačných technológiách pre výrobcov[...];
 - e) **stanovením multiplikačných faktorov pre životnosť v tabuľke 2 prílohy IV založených na údajoch získaných pri skúšaní výfukových emisií vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ a na správe o životnosti ťažkých úžitkových vozidiel predloženej Európskemu parlamentu a Rade v súlade s článkom 18 ods. 3;**

f) stanovením vymedzení a osobitných pravidiel pre výrobcov s malým objemom výroby pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ podľa článku 3 a článku 8 tohto nariadenia.

2. Ak bol v súlade s postupom stanoveným v článku 218 ods. 9 ZFEÚ a v rozhodnutí 97/836/ES a na základe práce vykonanej pod záštitou Svetového fóra OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29) schválený návrh predpisu OSN alebo zmena predpisu OSN schválený, [...] Komisia [...] prijme delegované akty [...] v súlade s článkom 16 a zmení toto nariadenie takto:

- a) stanovením limitov emisií častíc z brzd v tabuľkách 4 a 5 prílohy I v súlade s [...] návrhom, [...] ktorý vyplýva z dokončenia práce pracovnej skupiny pre emisie z brzd;
- b) stanovením limitov oderu pre typy pneumatík v tabuľke 6 prílohy I v súlade s uvedeným návrhom, [...] ktorý vyplýva z dokončenia práce na odere pneumatík v spoločnej pracovnej skupine GRBP/GRPE pre oder pneumatík.

Odchylné od prvého pododseku tohto odseku, ak do [31. decembra 2025] nebude predložený žiadny návrh WP.29 predpisu OSN alebo zmeny predpisu OSN o pneumatikách triedy C₁, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 16, ktorými zmení toto nariadenie a stanoví limity oderu pre pneumatiky triedy C₁ v tabuľke 6 prílohy I v súlade s prácou, ktorú vykonala pracovná skupina GRBP/GRPE pre oder pneumatík;

- c) stanovením minimálnych výkonnostných požiadaviek pre batérie stanovených v prílohe II v súlade s uvedeným návrhom, [...] ktorý vyplýva z dokončenia práce na životnosti batérií v neformálnej pracovnej skupine pre elektrické vozidlá a životné prostredie[...].
- d) [...]
- e) [...]

Kapitola VI – Všeobecné ustanovenia

Článok 16

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 15 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [*Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 15 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 15 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 17

Postup výboru

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 18

Podávanie správ

1. Do 1. septembra 2030 členské štáty informujú Komisiu o uplatňovaní tohto nariadenia.
2. Do 1. septembra 2031 Komisia predloží na základe informácií poskytnutých podľa odseku 1 Európskemu parlamentu a Rade správu o hodnotení uplatňovania tohto nariadenia.

3. Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi životnosť ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie.
4. Komisia do 31. decembra 2024 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o odere pneumatík, v ktorej sa preskúmajú metódy merania a najmodernejšie techniky, ako základ pre návrh o limitných hodnotách oderu pneumatík triedy C₁.
5. Komisia do 31. decembra 2027 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o životnosti batérií, v ktorej sa preskúmajú metódy merania a najmodernejšie techniky, ako základ pre preskúmanie minimálnych výkonnostných požiadaviek.
6. Komisia do 31. decembra 2027 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o emisiách častíc z brzd, v ktorej sa preskúmajú metódy merania a najnovší vývoj, vzhľadom na delegované akty uvedené v článku 15 ods. 2 písm. a), pokiaľ ide o úroveň emisných limitov druhej fázy uvedených v tabuľke 5 prílohy I.

Kapitola VI – Záverečné ustanovenia

Článok 18a

Zmena nariadenia (EÚ) 2018/858

Článok 83 ods. 1 až 3 nariadenia (EÚ) 2018/858 sa nahrádzajú takto:

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia zo strany hospodárskych subjektov, nezávislých prevádzkovateľov a technických služieb a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Uvedené sankcie musia byť najmä primerané závažnosti nesúlady a počtu vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré nie sú v súlade a boli sprístupnené na trhu dotknutého členského štátu. Členské štáty o týchto pravidlách a opatreniach informujú Komisiu a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá ich ovplyvní.

2. Sankcie sa vzťahujú prinajmenšom na tieto typy porušení zo strany hospodárskych subjektov a technických služieb:

- a) nepravdivé vyhlásenia počas postupov schvaľovania alebo nápravných alebo obmedzujúcich opatrení uložených v súlade s kapitolou XI;**
- b) falšovanie výsledkov skúšok typového schválenia alebo dohľadu nad trhom;**
- c) neposkytnutie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k stiahnutiu vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek od používateľov, alebo k zamietnutiu alebo odňatiu osvedčenia o typovom schválení EÚ;**
- d) nesúlad technických služieb, pokiaľ ide o požiadavky na ich určenie.**

3. Okrem typov porušení stanovených v odseku 2 sa sankcie prinajmenšom vzťahujú aj na tieto typy porušení zo strany hospodárskych subjektov:

- a) odmietnutie poskytnutia prístupu k informáciám;**
- b) sprístupnenie vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré podliehajú schváleniu, na trhu bez takéhoto schválenia alebo sfalšovanie dokumentov, osvedčení o zhode, povinných štítkov alebo značiek schválenia s týmto úmyslom;**
- c) neoprávnená manipulácia s vozidlom a jeho systémami.**

3a. Okrem typov porušení stanovených v odseku 2 a 3 sa sankcie vzťahujú aj aspoň na tieto typy porušení zo strany výrobcov:

- a) falšovanie výsledkov skúšok zhody v prevádzke v rámci typového schválenia vzhľadom na emisie;**

- b) navrhovanie, konštruovanie a montovanie vozidiel s manipulatívnymi zariadeniami alebo manipulatívnymi stratégiami, ktoré spôsobujú to, že sa vozidlo, ktoré nie je v súlade, javí ako v súlade s [predpisom EURO 7];
- c) navrhovanie, konštruovanie a montovanie vozidiel kategórie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ bez požadovaných systémov varovania vodiča pri nadmerných výfukových emisiách alebo systémov varovania vodiča pri nízkej hladine čínidla.

3b. Druhy porušení zo strany nezávislých prevádzkovateľov, na ktoré sa vzťahujú sankcie, musia zahŕňať aspoň neoprávnenú manipuláciu s vozidlom a jeho systémami.

Článok 19
Zrušenie [...]

1. Nariadenie (ES) č. 715/2007 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla [...] **2030.**

Nariadenie (ES) č. 595/2009 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla [...] **2031.**

Odkazy na nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 sa považujú za odkazy na toto nariadenie a vykladajú sa v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI k tomuto nariadeniu.

2. **Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2030.**

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 sa zrušujú s účinnosťou od 1. júla 2031.

Článok 20
Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Uplatňuje sa od [...] **30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ a komponenty a samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá a od [...] **48 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃, ako aj komponenty a samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá a prípojné vozidlá kategórie O₃ a O₄.

Uplatňuje sa od 48 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia pre nové pneumatiky triedy C₁ a od 72 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia pre nové pneumatiky triedy C₂ a C₃.

Uplatňuje sa od 1. júla 2030 pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ skonštruované výrobcami s malým objemom výroby a od **1. júla 2031 pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ skonštruované výrobcami s malým objemom výroby.**

Bez ohľadu na odsek 2 sa článok 11 ods. 3 uplatňuje odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA I**EMISNÉ LIMITY EURO 7****Tabuľka 1: Limity výfukových emisií Euro 7 pre vozidlá kategórií M₁ a N₁ so spaľovacím motorom**

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		<u>Hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave (MRO) (kg)</u>	<u>Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)</u>		<u>Hmotnosť všetkých uhl'ovodíkov (THC)</u>		<u>Hmotnosť bezmetánových uhl'ovodíkov (NMHC)</u>		<u>Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)</u>		<u>Súčet hmotností všetkých uhl'ovodíkov a oxidov dusíka (THC + NOx)</u>		<u>Hmotnosť tuhých častíc (PM)</u>		<u>Počet tuhých častíc (PN₂₃)</u>	
			<u>L₁ (mg/km)</u>		<u>L₂ (mg/km)</u>		<u>L₃ (mg/km)</u>		<u>L₄ (mg/km)</u>		<u>L₂ + L₄ (mg/km)</u>		<u>L₅ (mg/km)</u>		<u>L₆ (#/km)</u>	
<u>Kategória</u>	<u>Trieda</u>		<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI¹⁸</u>	<u>CI</u>	<u>PI²⁰</u>	<u>CI</u>
<u>M₁</u>	<u>=</u>		<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
<u>N₁</u>	<u>I</u>	<u>MRO ≤ 1280</u>	<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>II</u>	<u>1280 < MRO < 1735</u>	<u>1810</u>	<u>630</u>	<u>130</u>	<u>=</u>	<u>90</u>	<u>=</u>	<u>75</u>	<u>105</u>	<u>=</u>	<u>195</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>III</u>	<u>1735 < MRO</u>	<u>2270</u>	<u>740</u>	<u>160</u>	<u>=</u>	<u>108</u>	<u>=</u>	<u>82</u>	<u>125</u>	<u>=</u>	<u>215</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>

Kľúč: PI = zážihové zapal'ovanie, CI = vznetrové zapal'ovanie

¹⁸ **Limity pre hmotnosť a počet tuhých častíc pre zážihové motory sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekaním.**

Tabuľka 2: Limity výfukových emisií podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ so spaľovacím motorom a pre spaľovacie motory použité v týchto vozidlách

Emisie znečisťujúcich látok	<u>WHSC (CI)</u> <u>a WHTC (CI)</u> <u>a PI)</u>	[...]	[...]	[...]	<u>Emisie pri</u> <u>skutočnej jazde</u> <u>(RDE)</u>	[...]
	<u>na kWh</u>	[...]	[...]	[...]	<u>na kWh</u>	[...]
NO _x v mg	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
NO _x v mg	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	=	
PN[...] 23 in #	<u>6 x 10¹¹</u>	[...]	[...]	[...]	<u>9 x 10¹¹</u>	
CO v mg	<u>1500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>1950</u>	
NMOG v mg	<u>80</u>	[...]	[...]	[...]	<u>105</u>	
NH ₃ v mg	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH ₄ v mg	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N ₂ O v mg	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Tabuľka 3: Limity emisií z odparovania podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ na benzínový pohon

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Hmotnosť emisií pri odparovaní (g/skúška)

2,0

Tabuľka 4: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7 v štandardnom jazdnom cykle, ktoré sa uplatňujú do 31. 12. 2034.

Emisné limity [...]	vozidlá kategórie M ₁ a N ₁	vozidlá kategórie M ₂ a M ₃	vozidlá kategórie N ₂ a N ₃
Emisie častíc z brzd (PM ₁₀)	<u>7 mg/km na vozidlo</u>		
Emisie častíc z brzd (PN)			

Tabuľka 5: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7, ktoré sa uplatňujú do 1. 1. 2035

[...]Limity emisií [...] <u>častíc z brzd</u>	vozidlá kategórie M₁ a N₁	vozidlá kategórie M₂ a M₃	vozidlá kategórie N₂ a N₃
Emisie častíc z brzd (PM₁₀)	3 <u>mg/km na vozidlo</u>		
Emisie častíc z brzd (PN)			

Tabuľka 6: Limity miery oderu pneumatiky podľa normy Euro 7

<u>Limity miery oderu</u> [...] <u>pneumatík</u> [...]	Pneumatiky triedy C1	Pneumatiky triedy C2	Pneumatiky triedy C3
Bežné pneumatiky			
Pneumatiky na jazdu na snehu			
Pneumatiky na špeciálne použitie			

PRÍLOHA II

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VÝKON BATÉRIE Z HĽADISKA JEJ ŽIVOTNOSTI PODĽA NORMY EURO 7

Tabuľka 1: Minimálne výkonnostné požiadavky na batérie z hľadiska životnosti podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie M₁

Minimálne požiadavky na výkon na základe energie batérie	Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá do dodatočnej životnosti*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

Minimálne požiadavky na výkon na základe dojazdu	Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá do dodatočnej životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Tabuľka 2: Minimálne výkonnostné požiadavky na batérie z hľadiska životnosti podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie N₁

Minimálne požiadavky na výkon na základe energie batérie	Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá do dodatočnej životnosti*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	

Minimálne požiadavky na výkon na základe dojazdu	Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr	Vozidlá do dodatočnej životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Tabuľka 3: Minimálne výkonnostné požiadavky na batérie z hľadiska životnosti podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃

Minimálne požiadavky na výkon na základe energie batérie	Vozidlá počas hlavnej životnosti	Vozidlá počas dodatočnej životnosti*
OVC-HEV		
PEV		

* Ako sa uvádza v prílohe IV.

PRÍLOHA III
SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

Tabuľka 1: Podmienky skúšania súladu vozidiel kategórie M₁ a N₁ s limitmi výfukových emisií pri použití akéhokoľvek komerčného paliva a maziva v rámci špecifikácií vydaných výrobcom vozidla

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

[...]

<u>Laboratórne meranie výfukových emisií</u>	<u>Meranie emisií pri skutočnej jazde (RDE)</u>
<u>Na všetky skúšky výfukových emisií vykonané s použitím cyklu skúšok na valcovom dynamometri WLTP sa uplatňujú ustanovenia predpisu OSN č. 154¹⁹.</u> <u>Uplatňujú sa ustanovenia úrovne 1A (4-fázové WLTP).</u>	<u>V prípade skúšok emisií pri skutočnej jazde (RDE) vykonávaných na ceste sa uplatňujú ustanovenia predpisu OSN č. 168²⁰, pričom hodnotenie emisií sa plní v súvislosti so štvorfázovým WLTP.</u>

Tabuľka 2: Podmienky skúšania súladu vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ s limitmi výfukových emisií pri použití akéhokoľvek komerčného paliva a maziva v rámci špecifikácií vydaných výrobcom vozidla

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

¹⁹ Séria zmien 02 (Ú. v. EÚ L 290, 10.11.2022, s. 1).

²⁰ Pôvodné znenie predpisu (Ú. v. EÚ...).

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

* [...]

<u>Laboratórne meranie výfukových emisií</u>	<u>Meranie emisií pri skutočnej jazde</u>
<u>Na všetky skúšky výfukových emisií vykonané s použitím skúšobných cyklov skúšobného zariadenia WHTC/WHSC sa uplatňujú ustanovenia prílohy 4 k predpisu OSN č. 49²¹.</u>	<u>Ustanovenia prílohy 8 k predpisu OSN č. 49²² sa uplatňujú s týmito výnimkami:</u> • <u>prahová hodnota výkonu v tabuľke 1 prílohy III je 0 %. V prípade okien s výkonom nižším ako 6 % sa na výpočty použije 6 %;</u> • <u>faktor zhody (CF) v tabuľke 2 v bode 6.3, kde sa pre všetky znečisťujúce látky použije hodnota = 1,0. Uplatniteľné limity sú limity emisií pri skutočnej jazde (RDE) v tabuľke 2 prílohy I.</u>

²¹ Séria zmien 07 (Ú. v. EÚ L 14, 16.1.2023, s. 1).

²² Séria zmien 07 (Ú. v. EÚ L 14, 16.1.2023, s. 1).

Tabuľka 3: Podmienky skúšania súladu s limitmi emisií z odparovania pri použití akéhokoľvek komerčného paliva a maziva v rámci špecifikácií vydaných výrobcom vozidla

	Skúšobné podmienky
Skúška emisií z odparovania SHED ²³	[...] <u>Uplatňujú sa ustanovenia predpisu OSN č. 154 úrovne 1A (štvorfázový WLTP)²⁴.</u>
[...]	[...]

²³ SHED vzduchotesná **komora** na určenie strát **odparovaním**.

²⁴ **Séria zmien 02 (Ú. v. EÚ L 290, 10.11.2022, s. 1).**

Tabuľka 4: Podmienky skúšania súladu s limitmi emisií častíc z brzd

	vozidlá kategórie M ₁ a N ₁	vozidlá kategórie M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃
Skúška emisií častíc z brzd	Skúšanie podľa GTP OSN o emisiách z brzd	

Tabuľka 5: Podmienky skúšania súladu s limitmi oderu pneumatiky

	[...] <u>pneumatiky triedy C1</u>	[...] <u>pneumatiky triedy C2</u>	<u>Pneumatiky triedy C3</u>
Skúška limitov oderu pneumatiky	Na základe skúšobných metodík vyvinutých v rámci OSN na skúšanie oderu pneumatiky v reálnych podmienkach	Na základe skúšobných metodík vyvinutých v rámci OSN na skúšanie oderu pneumatiky v reálnych podmienkach	<u>Na základe skúšobných metodík vyvinutých v rámci OSN na skúšanie oderu pneumatiky v reálnych podmienkach</u>

PRÍLOHA IV
POŽIADAVKY NA ŽIVOTNOSŤ

Tabuľka 1: Životnosť vozidiel, motorov a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok

Životnosť vozidiel, motorov a náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok	M₁, N₁ a M₂	N₂, N₃<16 t, M₃<7,5 t:	N₃>16 t, M₃>7,5 t
Hlavná životnosť	do 160 000 km alebo osem rokov podľa toho, čo nastane skôr	300 000 km alebo osem rokov podľa toho, čo nastane skôr	700 000 km alebo [...] 12 rokov podľa toho, čo nastane skôr
Dodatočná životnosť	Po hlavnej životnosti a do 200 000 km alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr	Po hlavnej životnosti a do 375 000 km <u>alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr</u>	po hlavnej životnosti a do 875 000 km <u>alebo 15 rokov podľa toho, čo nastane skôr</u>

Tabuľka 2: Uplatniteľné multiplikačné faktory pre životnosť na úpravu limitov výfukových emisií na základe prílohy 1 pri skúšaní vozidiel, motorov a náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok počas dodatočnej životnosti

Multiplikačné faktory pre životnosť	M₁, N₁ a M₂	N₂, N₃<16 t, M₃<7,5 t:	N₃>16 t, M₃>7,5 t
Multiplikačné faktory pre dodatočnú životnosť	1,2 pre plynné emisie znečisťujúcich látok		

PRÍLOHA V

UPLATŇOVANIE SKÚŠOBNÝCH POŽIADAVIEK A VYHLÁSENÍ

Tabuľka 1: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ v prípade výrobcov vozidiel

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Plynné znečisťujúce látky a počet častí pri cestnej skúške (RDE)	vyžaduje sa preukazovacia skúška pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné typy vozidiel	nevyžaduje sa	voliteľné ²⁵
[...]	[...]	povinné	[...]
<u>Plynné znečisťujúce látky, emisie CO₂, spotreba paliva (OBFCM), spotreba elektrickej energie a elektrický dojazd (životnosť batérie) a znečisťujúce látky (WLTP pri teplote 23 °C)</u>	<u>povinné</u>	<u>Požadované pre výfukové emisie</u>	<u>Požadované pre výfukové emisie a monitory SOH životnosti batérie</u>
Korekcia CO ₂ vzhľadom na teplotu okolia (WLTP pri teplote 14 °C)	Vyhlásenie ²⁸	nevyžaduje sa	Voliteľné ²⁸

²⁵ [...] Schvaľovací orgán môže požadovať vykonanie skúšky.

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Emisie z kľukovej skrine	Vyhlásenie, že je nainštalovaný uzatvorený systém kľukovej skrine alebo vedenie do výfukovej trubice ²⁸	povinné	Voliteľné ²⁸

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Skúška emisií z odparovania SHED	povinné	povinné	Voliteľné ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
Životnosť z hľadiska emisií	vyhlásenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa
<u>Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné činnidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok</u>	<u>vyhlásenie</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	<u>voliteľné</u>
Životnosť batérie	vyhlásenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa
Laboratórna skúška pri nízkej teplote z hľadiska emisií a dojazdu	povinné	nevyžaduje sa	Voliteľné ²⁸
Palubný diagnostický systém	vyhlásenie	nevyžaduje sa	Voliteľné ²⁸
Palubný monitorovací systém	vyhlásenie a predvedenie	nevyžaduje sa	povinné
[...] <u>Určenie výkonu</u>	povinné	nevyžaduje sa	Voliteľné ²⁸
Prevenencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť	vyhlásenie a dokumentácia	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa
[...]	[...]	[...]	[...]
Technológie geofencingu (v relevantných prípadoch)	vyhlásenie a predvedenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa

Tabuľka 2: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ v prípade členských štátov a uznaných tretích strán/Komisie

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Plynné znečisťujúce látky a počet častí pri cestnej skúške (RDE)	vyžaduje sa preukazovacia skúška pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné typy vozidiel	nevyžaduje sa	vyžaduje sa pre 5 % typov vozidiel schválených ročne	voliteľné	povinné	voliteľné
[...] emisie CO ₂ , spotreba paliva (OBFCM), spotreba elektrickej energie [...]. ₂	povinné	audity alebo voliteľné skúšanie	Voliteľné <u>pre výfukové emisie, požadované pre monitory SOH životnosti batérie</u>	voliteľné	voliteľné	voliteľné

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
elektrický dojazd (životnosť batérie) a <u>plynné znečisťujúce látky, PM a PN (WLTP pri teplote 23 °C)</u>						
Korekcia CO ₂ vzhľadom na teplotu okolia (WLTP pri teplote 14 °C)	Vyhlásenie ²⁸	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné
Emisie z kľukovej skrine	Vyhlásenie, že je nainštalovaný uzatvorený systém kľukovej skrine alebo vedenie do výfukovej trubice ²⁸	audity alebo voliteľné skúšanie	voliteľné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
Skúška emisií z odparovania SHED	povinné	audity alebo voliteľné skúšanie	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Životnosť z hľadiska emisií	vyhlásenie	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné	povinné	voliteľné

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
<u>Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné činné a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	<u>povinné</u>	<u>voliteľné</u>	<u>povinné</u>	<u>voliteľné</u>
Životnosť batérie	vyhlásenie	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné	povinné	voliteľné
Laboratórna skúška pri nízkej teplote z hľadiska emisií a dojazdu	povinné	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Palubný diagnostický systém	vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné
Palubný monitorovací systém	predvedenie a vyhlásenie	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné	povinné	voliteľné
[...] <u>Určenie výkonu</u>	povinné	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
Prevenencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť	vyhlásenie a dokumentácia	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technológie geofencingu (v relevantných prípadoch)	vyhlásenie a predvedenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné

Tabuľka 3: Uplatňovanie skúšobných [...] požiadaviek, vyhlásení a ďalších požiadaviek na typové schválenie a rozšírenia pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ v prípade výrobcov

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre typové schválenie vzhľadom na emisie</u>	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
<u>Plynné znečisťujúce látky, PM a PN a emisie CO₂, spotreba paliva v nestálom cykle (WHTC za studena a za tepla)</u>	<u>Vyžaduje sa v prípade základného motora emisného radu, v prípade všetkých členov radu sa vyžaduje vyhlásenie*</u> **	<u>vyžaduje sa v prípade motora mimo radu</u> **	
Plynné znečisťujúce látky, [...] PN pri cestnej skúške (RDE) pre každé palivo a uplatniteľné kategórie vozidiel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) [...]	Vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné [...] <u>kategórie</u> vozidiel **	[...] <u>Nevyžaduje sa</u>	Každé dva roky sa vyžaduje skúška vozidla s akýmkoľvek palivom a pri akejkoľvek kategórii vozidla a akomkoľvek užitočnom zaťažení pre všetky typy motorov **
Energetická efektívnosť prípojných vozidiel	licencia VECTO	v prípade komponentov	nevyžaduje sa
Postup overovacej skúšky	nevyžaduje sa	povinné	nevyžaduje sa
Emisie z kľukovej skrine	kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice **	nevyžaduje sa	Voliteľné ²⁸
Životnosť z hľadiska emisií	vyhlásenie **	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa
<u>Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo</u>	<u>vyhlásenie</u> **	<u>nevyžaduje sa</u> **	<u>voliteľné</u> **

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
<u>a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok</u>			
Životnosť batérie	vyhlásenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa
<u>Určenie výkonu</u>	<u>povinné</u> <u>**</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	<u>nevyžaduje sa</u>
Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD)	vyhlásenie	nevyžaduje sa	Voliteľné ²⁸

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM)	predvedenie a vyhlásenie	nevyžaduje sa	povinné
Prevenca neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť	vyhlásenie a dokumentácia	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa
[...]	[...]	[...]	[...]
Technológie geofencingu (v relevantných prípadoch)	vyhlásenie a predvedenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa

* **Podporované údajmi o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.**

** **V prípade vozidla so schváleným systémom motora vzhľadom na emisie je za vykonanie tejto skúšky zodpovedný výrobca motora.**

Tabuľka 4: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ v prípade členských štátov a uznaných tretích strán/Komisie

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán udeľujúci</i> [...] <i>typové schválenie</i> [...]	<i>Orgán udeľujúci</i> [...] <i>typové schválenie</i> [...]	<i>Orgán udeľujúci</i> [...] <i>typové schválenie</i> [...]	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Plynné znečisťujúce látky, [...] PN pri cestnej skúške (RDE) pre každé palivo a uplatniteľné kategórie vozidiel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) [...]	Vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné [...] kategórie vozidiel **	(pozri požiadavky týkajúce sa motora)	vyžaduje sa ročne pre primeraný počet typov vozidiel v prípade akéhokoľvek paliva a akejkolvek kategórie vozidiel, na ktoré sa vzťahuje typové schválenie vzhľadom na emisie **	voliteľné	povinné/voliteľné	voliteľné
Emisie CO ₂ , spotreba paliva/ elektrickej energie, určenie dojazdu s nulovými emisiami/elektrického dojazdu vozidla	vydanie licencie VECTO	v prípade komponentov	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné
Energetická efektívnosť prípojných vozidiel	vydanie licencie VECTO	v prípade komponentov	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán udeľujúci[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Orgán udeľujúci[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Orgán udeľujúci[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Postup overovacej skúšky	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
Emisie z kľukovej skrine	kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
Životnosť z hľadiska emisií	vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné
<u>Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné činnidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	<u>povinné</u>	<u>voliteľné</u>	<u>povinné</u>	<u>voliteľné</u>
Životnosť batérie	vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
<u>Určenie výkonu</u>	povinné <u>**</u>	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD)	vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné
Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM)	vyhlásenie a predvedenie	nevyžaduje sa	[...] <u>povinné</u>	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán udeľujúci[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Orgán udeľujúci[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Orgán udeľujúci[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Prevenia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť	vyhlásenie a dokumentácia	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technológie geofencingu (v relevantných prípadoch)	vyhlásenie a predvedenie	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné

**** V prípade vozidla so schváleným systémom motora vzhľadom na emisie je za vykonanie tejto skúšky zodpovedný výrobca motora.**

Tabuľka 5: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia motorov určených pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ v prípade výrobcov

Skúšobné požiadavky pre každé palivo	Skúšky a požiadavky [...] pre typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Plynné znečisťujúce látky, PM a PN a emisie CO ₂ , spotreba paliva v nestálom cykle (WHTC za studena a za tepla)	vyžaduje sa v prípade základného motora emisného radu, v prípade všetkých členov radu sa vyžaduje vyhlásenie**	vyžaduje sa v prípade motora mimo radu	vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4
<u>Plynné znečisťujúce látky, PN pri cestnej skúške (RDE) pre každé palivo a uplatniteľné kategórie vozidiel (M₂, M₃, N₂ a N₃)</u>	<u>Vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné kategórie vozidiel</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	
Skúšky motora na overenie údajov požadovaných na určenie emisií CO ₂	povinné	povinné	
Kontinuálna/periodická regenerácia	vyhlásenie	nevyžaduje sa	
Emisie z kľukovej skrine	kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice	nevyžaduje sa	
Životnosť z hľadiska emisií	vyhlásenie	nevyžaduje sa	
<u>Určenie výkonu</u>	<u>povinné</u>	<u>nevyžaduje sa</u>	
Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD)	vyhlásenie	nevyžaduje sa	
Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM)	vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4	nevyžaduje sa	

[...]	[...]	
-------	-------	--

[...]

** Podporované údajmi o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.

Tabuľka 6: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia motorov určených pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ v prípade členských štátov a uznaných tretích strán/Komisie

Skúšobné požiadavky pre každé palivo	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke	Skúšky v rámci dohľadu nad trhom
Relevantný subjekt	<i>Orgán <u>udeľujúci</u>[...] typové schválenie[...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u>[...] typové schválenie[...]</i>	–	–
Plynné znečisťujúce látky, PM a PN a emisie CO ₂ , spotreba paliva v nestálom cykle (WHTC za studena a za tepla)	vyžaduje sa v prípade základného motora, v prípade všetkých členov radu sa vyžaduje vyhlásenie**	audit alebo voliteľné skúšanie	vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4	vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4
Skúšky motora na overenie údajov požadovaných na určenie emisií CO ₂	povinné	audit alebo voliteľné skúšanie		
Kontinuálna/periodická regenerácia	vyhlásenie	nevyžaduje sa		
Emisie z kľukovej skrine	kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice	nevyžaduje sa		
Životnosť z hľadiska emisií	vyhlásenie	nevyžaduje sa		
<u>Určenie výkonu</u>	<u>povinné</u>	<u>nevyžaduje sa</u>		
Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD)	vyhlásenie	nevyžaduje sa		
Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM)	vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4			
Výkon motora	povinné	nevyžaduje sa		

**** Podporované údaji o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.**

Tabuľka 7: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie systémov na reguláciu znečisťujúcich látok v prípade výrobcov

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Preukázanie výkonnosti a životnosti v prípade starších dielov	povinné/vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné
Kontrola požiadavky na životnosť v skutočných podmienkach (skúška RDE v prípade starších vozidiel)	vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné

Tabuľka 8: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie systémov na reguláciu znečisťujúcich látok v prípade členských štátov a uznaných tretích strán/Komisie

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Orgán <u>udeľujúci</u> [...] typové schválenie [...]</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Preukázanie výkonnosti a životnosti v prípade starších dielov	povinné	voliteľné	voliteľné [...]	<u>voliteľné</u>	voliteľné [...]	<u>voliteľné</u>
Kontrola požiadavky na životnosť v skutočných podmienkach (skúška RDE v prípade starších vozidiel)	vyhlásenie	nevyžaduje sa	voliteľné [...]	<u>voliteľné</u>	povinné [...]	<u>voliteľné</u>

Tabuľka 9: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek na typové schválenie brzdových systémov v prípade výrobcov

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke
Skúška emisií z brzdových systémov v cykle brzdienia podľa WLTP	povinné	povinné	[...] <u>Nevyžaduje sa</u>

Tabuľka 10: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek na typové schválenie brzdových systémov v prípade členských štátov a uznaných tretích strán/Komisie

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky [...] <u>pre</u> typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	<i>Orgán udeľujúci</i> [...] <u>typové schválenie</u> [...]	<i>Orgán udeľujúci</i> [...] <u>typové schválenie</u> [...]	<i>Orgán udeľujúci</i> [...] <u>typové schválenie</u> [...]	<i>Tretie strany a Komisia</i>	<i>Orgány dohľadu nad trhom</i>	<i>Tretie strany a Komisia</i>
Skúška emisií z brzdových systémov v cykle brzdienia podľa WLTP	povinné	audit alebo voliteľné skúšanie	[...] <u>nevýžaduje sa</u> [...]	<u>Nepovinné pre overenie podielu trecieho brzdienia počas skúšok WLTP</u>	Nepovinné <u>pre overenie podielu trecieho brzdienia počas skúšok WLTP</u> [...]	<u>Nepovinné pre overenie podielu trecieho brzdienia počas skúšok WLTP</u>

PRÍLOHA VI

TABUĽKA ZHODY

1. Nariadenie (ES) č. 715/2007

Nariadenie (ES) č. 715/2007	Toto nariadenie
článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1
článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 1	článok 2 ods. 1
článok 2 ods. 2	[...]
článok 3	článok 3
článok 4 ods. 1[...]	článok 4 ods. 1[...]
[...]	[...]
článok 4 ods. 2	článok 7 ods. 1
článok 4 ods. 3	článok 7 [...] <u>ods. 24</u>
článok 4 ods. 4	článok [...] <u>14</u>
článok 5 ods. 1	článok 4 ods. 2
článok 5 ods. 2	článok [...] <u>4 ods. 5</u>
článok 5 ods. 3	článok 14[...]
[...]	[...]
článok 10	článok 10
článok 11	článok 11
článok 12	—
článok 13	<u>článok 18a</u>
článok 14	—
článok 15	článok 17
článok 16	—
článok 17	článok 19
článok 18	článok 20
príloha I	príloha I
príloha II	—

2. Nariadenie (ES) č. 595/2009

Nariadenie (ES) č. 595/2009	Toto nariadenie
článok 1	článok 1
článok 2 prvý pododsek	článok 2[...]
článok 2 druhý pododsek	—
článok 2 tretí pododsek	—
článok 2 štvrtý odsek	—
článok 3	článok 3
článok 4 ods. 1	článok 4 ods. 1
článok 4 ods. 2	článok 7 ods. 1
článok 4 ods. 3	článok [...] <u>14</u>
článok 5 ods. 1	článok 4 ods. 1 druhý pododsek
článok 5 ods. 2	článok 4 ods. 2
článok 5 ods. 3	článok 4 [...] <u>ods. 5</u>
článok 5 ods. 4	článok 14[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
článok 7	článok 12
článok 8	Článok 10 ods. 4, <u>článok 10 ods. 4a</u> [...] článok 10 ods. 5 a <u>článok 10 ods. 5a</u>
článok 9	článok 11
článok 10	—
článok 11	<u>článok 18a</u>
článok 12	—
článok 13	článok 17
[...]	[...]
článok 14	<u>článok 14 ods. 7 a článok 14 ods. 8</u>

Nariadenie (ES) č. 595/2009	Toto nariadenie
článok 15	—
článok 16	—
článok 17	článok 19
článok 18	článok 20
príloha I	príloha I
príloha II	—
