

Brusel 15. září 2023
(OR. en)

12639/23

LIMITE

COMPET 833
MI 711
IND 446
ENER 471
ENV 941
CONSOM 305
CODEC 1528

Interinstitucionální spis:
2022/0365(COD)

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců
Č. dok. Komise:	14598/22 + ADD1-7
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 10. listopadu 2022 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009¹.

¹ 14598/22 + ADD1–7.

2. Cílem návrhu nařízení je posílit ochranu životního prostředí a zdraví v EU stanovením adekvátnějších, nákladově efektivních a nadčasových pravidel a mezních hodnot pro emise ze silniční dopravy.
3. Je založen na článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) a vztahuje se na něj řádný legislativní postup.
4. Evropský hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 27. dubna 2023.
5. V Evropském parlamentu má v souvislosti s návrhem hlavní odpovědnost Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI). Zpravodajem byl jmenován pan Alexandr VONDRA (ECR, CZ). Návrh zprávy výboru ENVI byl zveřejněn dne 26. května 2023. Výbor ENVI svou závěrečnou zprávu dosud neodhlasoval.

II. PRÁCE PROVÁDĚNÁ V PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNECH RADY

6. Projednávání návrhu Pracovní skupinou pro technickou harmonizaci (motorová vozidla) bylo zahájeno dne 21. listopadu 2022 během českého předsednictví. Posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu bylo předloženo a projednáno dne 21. listopadu a 19. prosince 2022.
7. Během švédského předsednictví se konalo šest zasedání pracovní skupiny. Předsednictví vypracovalo tři kompromisní znění, která byla projednána ve dnech 22. března, 10. května a 12. června 2023.

8. Během španělského předsednictví se ve dnech 11. a 12. července 2023 uskutečnila dvě zasedání pracovní skupiny s cílem dosáhnout široké dohody o nevyřešených otázkách. Jelikož se ukázalo, že některé z nich vyvolávají na úrovni pracovní skupiny rozkol, pracovní skupina usilovala dne 19. července 2023 o pokyny pro další práci ve Výboru stálých zástupců (část I). S ohledem na výsledek tohoto zasedání a písemné připomínky delegací vypracovalo předsednictví nové kompromisní znění, které bylo projednáno dne 1. září 2023.
9. Znění uvedené v příloze této poznámky bylo vypracováno v návaznosti na zasedání pracovní skupiny dne 1. září 2023 a bylo projednáno na zasedání pracovní skupiny dne 12. září 2023. Jedná se o velmi citlivý kompromis, který zohledňuje různé názory vyjádřené na zasedáních pracovní skupiny nebo písemně.
10. Na tomto základě se předsednictví domnívá, že kompromisní znění uvedené v příloze by mohlo být předloženo Radě za účelem dosažení obecného přístupu. Změny oproti návrhu Komise jsou vyznačeny v případě nového textu **tučně a podtržením** a v případě vypuštěného textu symbolem [...].

III. HLAVNÍ PRVKY KOMPROMISNÍHO ZNĚNÍ

a) Zkušební podmínky a mezní hodnoty emisí pro vozidla kategorií M₁ a N₁

11. Požadavky na zkoušky pro vozidla kategorií M₁ a N₁ byly během jednání pracovní skupiny důležitým faktorem. Několik delegací vyjádřilo výhrady k navrhovaným ustanovením, jejichž cílem bylo přísně regulovat zkušební podmínky a některé mezní hodnoty emisí. Tyto delegace byly toho názoru, že vztah mezi investičními náklady a přínosy pro životní prostředí vyplývající z navrhovaného nařízení by byl nepřiměřený.

V zájmu vyřešení těchto obav byly z kompromisního znění předsednictví vypuštěny zkušební podmínky pro vozidla kategorií M₁ a N₁ v tabulce 1 přílohy III a došlo k návratu k celosvětově harmonizovanému zkušebnímu postupu pro lehká vozidla (WLTP) a ke zkouškám emisí v reálném provozu (RDE), jak jsou definovány v normě Euro 6e.

Co se týká mezních hodnot emisí výfukových plynů pro vozidla kategorií M₁ a N₁ se spalovacím motorem v tabulce 1 přílohy I a mezních hodnot emisí způsobených vypařováním pro vozidla s benzínovým motorem M₁ a N₁ v tabulce 3 přílohy I, nové kompromisní znění se vrací k normě Euro 6 s následujícími dvěma výjimkami pro emise výfukových plynů: a) bere v úvahu částice o průměru větším než 10 nm a b) zahrnuje mezní hodnoty částic pro vozidla se zážehovým motorem za použití nepřímého vstřikování. Mezní hodnoty emisí při čerpání pohonných hmot v tabulce 3 přílohy I se zrušují.

b) Zkušební podmínky a mezní hodnoty emisí výfukových plynů pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃

12. Navrhovaná ustanovení týkající se zkušebních podmínek a mezních hodnot emisí výfukových plynů pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ měla pro řadu delegací zásadní význam. Vyjádřily obavy ohledně značných nezbytných vývojových kapacit a investic nad rámec těch, které již byly vloženy do elektrifikace, a ohledně celkových přínosů navrhovaného přístupu. S cílem zohlednit tyto obavy se v kompromisním znění předsednictví vypouští tabulka 2 v příloze III. Kompromisní znění předsednictví se vrací ke zkouškám celosvětově harmonizovaného cyklu v neustáleném stavu (WHTC) / celosvětově harmonizovaného cyklu v ustáleném stavu (WHSC) v rámci normy Euro VI a ke zkouškám emisí v reálném provozu.

Pokud jde o emise výfukových plynů z vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ se spalovacími motory a spalovací motory používané v těchto vozidlech, nové kompromisní znění odstraňuje z navrhovaného seznamu mezních hodnot emisí v tabulce 2 přílohy I mezní hodnoty emisí pro formaldehyd (HCHO). Ve srovnání s normou Euro VI kompromisní znění obsahuje mezní hodnoty emisí WHTC/WHSC stanovené v Euro VI a nové mezní hodnoty emisí v reálném provozu.

c) Mezní hodnoty emisí částic z brzd a mezní hodnoty míry oděru pneumatik

13. Evropská unie je smluvní stranou Dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel. Norma Euro 7 proto musí být sladěna s předpisy EHK OSN a se změnami předpisů EHK OSN. Vzhledem k tomu, že práce EHK OSN na příslušných zkušebních postupech týkajících se zejména emisí částic z brzd a emisí z oděru pneumatik dosud nebyla dokončena, kompromisní znění předsednictví v čl. 15 odst. 2 objasňuje, jak má být tento soulad proveden. Tento odstavec obsahuje rovněž odchylku, podle níž se stanoví mezní hodnoty míry oděru pneumatik v případě, že neexistuje návrh předpisu EHK OSN nebo změna předpisu EHK OSN o pneumatikách třídy C₁.

d) Životnost baterie

14. Kompromisní znění předsednictví nezavádí do ustanovení návrhu Komise výrazné změny. Zahrnuje povinnost Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž přezkoumá současný stav životnosti baterie. Tato zpráva poslouží jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků.

e) Palubní monitorování (OBM)

15. Delegace rovněž jednaly o palubním monitorování emisí (OBM) za všech okolností a po dobu životnosti vozidla. Některé delegace se domnívaly, že tato povinnost by měla být z návrhu nařízení vypuštěna, přičemž tvrdily, že i) by to vyžadovalo nové snímače, které buď nejsou k dispozici, nebo mají omezenou kapacitu a životnost, ii) norma Euro 6 již zavedla úspěšná opatření k zajištění souladu vozidla, jako je palubní diagnostický systém (OBD), a že iii) palubní monitorování s sebou nese určitá rizika na silnici, která mají být seriózně vyhodnocena. Jiné delegace zastávaly názor, že vypuštění OBM by ohrozilo cíl nového nařízení Euro 7 v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví. Předsednictví pečlivě zohlednilo různé vyjádřené názory a je toho názoru, že vypuštění by mohlo ohrozit celkový citlivý a delikátní kompromis, z něhož nyní znění nařízení vychází.
16. Kompromisní znění předsednictví obsahuje lepší definici OBM a jeho funkcí, přičemž výslovně stanoví, že OBM nesmí negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu.

f) Data přijetí zvláštních prováděcích aktů

17. Většina delegací požadovala, aby byla do návrhu nařízení zahrnuta data, která by uváděla, kdy musí Komise přijmout zvláštní prováděcí akty. Doplněním nových odstavců 7 a 8 článku 14 kompromisní znění předsednictví upřesňuje, že prováděcí akty uvedené v odstavci 7 pro vozidla kategorie M₁ a N₁ mají být přijaty do 12 měsíců po vstupu nařízení v platnost a prováděcí akty uvedené v odstavci 8 pro vozidla kategorie M₂, N₂, M₃ a N₃ a pro přípojná vozidla kategorie O₃ a O₄ mají být přijaty do 30 měsíců po vstupu nařízení v platnost.

g) Zachování nových dat „typu vozidla“ a „registrace vozidla“

18. Na žádost několika delegací kompromisní znění předsednictví obnovuje zavedenou praxi spočívající v tom, že mezi novým datem „typu vozidla“ a datem „registrace vozidla“ je jeden rok, a to doplněním nových odstavců 3a a 4a do článku 10 a v souladu s tím změnou odstavců 4 a 5 tohoto článku.

h) Data použitelnosti nového nařízení

19. Během diskuse na úrovni pracovní skupiny mnoho delegací považovalo lhůty 1. července 2025 pro vozidla kategorie M₁ a N₁ a 1. července 2027 pro vozidla kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ a přípojná vozidla kategorie O₃ a O₄, jak je navrhla Komise, za příliš ambiciózní či dokonce nereálné. Kompromisní znění předsednictví navrhuje nová data použitelnosti, a to 24 měsíců po vstupu nařízení v platnost pro nové typy vozidel M₁ a N₁ a 36 měsíců po vstupu nařízení v platnost pro nová vozidla M₁ a N₁. Pro kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a O₃ a O₄ jsou nová data použitelnosti 48 měsíců pro nové typy a 60 měsíců pro nová vozidla a přípojná vozidla. V případě systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků bylo stanoveno 24 měsíců pro nové systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky určené k montáži na vozidla kategorie M₁ a N₁ schválená podle nového nařízení a 48 měsíců pro nové typy určené k montáži na vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ schválená podle nového nařízení.
- Nové kompromisní znění rovněž zavádí 48 měsíců pro nové pneumatiky třídy C₁ a 72 měsíců pro nové pneumatiky třídy C₂ a C₃. Může být povoleno dalších 30 měsíců pro dodání na trh a uvedení do provozu pneumatik, které již byly na trh uvedeny.

i) Sladění dat použitelnosti normy Euro 7 s cílem nulových emisí CO₂ do roku 2030 pro některá vozidla kategorií M₂ a M₃.

20. V únoru 2023 Komise navrhla přezkum nařízení o emisních normách CO₂ pro těžká vozidla. Jednání o tomto návrhu stále probíhají. Bude-li návrh přijat, zavede cíl nulových emisí CO₂ do roku 2030 pro některá vozidla kategorií M₂ a M₃. Za účelem sladění tohoto cíle s požadavky na emise a lhůtami pro těžká vozidla stanovenými v kompromisním znění předsednictví byl do článku 10 vložen nový odstavec 5a, který stanoví výjimku pro některá vozidla kategorií M₂ a M₃. V souladu s touto výjimkou by mohly být uváděny na trh do roku 2030, pokud mají platné schválení typu z hlediska emisí Euro VI.

IV. ZÁVĚR

21. COREPER I se vyzývá, aby posoudil a potvrdil kompromisní znění uvedené v příloze této poznámky s cílem předložit jej Radě pro konkurenceschopnost za účelem dosažení obecného přístupu na zasedání dne 25. září 2023.
-

2022/0365 (COD)

Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. C , , s. .

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh je prostor, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁴ komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a doзору nad trhem s nimi.
 - (2) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů, elektromotorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) by měly být i nadále harmonizovány, aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu, jakož i vysoká úroveň ochrany životního prostředí a zdraví společně ve všech členských státech.
 - (3) Toto nařízení je samostatným regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. **Pro toto nařízení jsou plně použitelná správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně sankcí.**
- (3a)** [...] **Toto nařízení** obsahuje ustanovení a požadavky týkající se emisí z vozidel a životnosti baterií, zatímco technické prvky budou stanoveny v prováděcích aktech přijatých přezkumným postupem a za pomoci výboru ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011 (postupem projednávání ve výborech).

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doзору nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí lehkých a těžkých nákladních vozidel, tj. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“)⁵ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“)⁶. [...]
- [...] Začlenění požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by mělo zajistit vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí u těchto vozidel.
- (6) Kromě toho byly [...] v roce 2009 přijaty stávající mezní hodnoty emisí pro [...] těžká nákladní vozidla, a to na základě technologie, která byla tehdy dostupná. Od té doby technologie pokročily a úroveň emisí dosažená použitím kombinace současných technologií je mnohem nižší než úroveň dosažená před více než 15 lety. Tento technologický pokrok by měl být zohledněn stanovením mezních hodnot emisí na základě současné špičkové technologie a znalostí regulace znečišťujících látek a pro všechny příslušné znečišťující látky.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (7) [...] Zjednodušení je dosaženo odstraněním [...] zkoušek, [...] **které** nejsou nutné, případně odkazem na normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním [...] jednotného souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.
- (8) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých i těžkých nákladních vozidel je nutné zkoušet vozidla za skutečných podmínek použití s minimálním souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení, a nejen v laboratoři.
- (9) [...]
- (10) Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která již neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely průměrnou očekávanou životnost vozidel v Unii.
- (11) [...]

- (12) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů pro životní prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla do konce roku 2024 vypracovat zprávu o oděru pneumatik, v níž by přezkoumala metody měření a stav techniky, aby mohla **nejpozději do prosince 2025** navrhnout mezní hodnoty oděru pneumatik, **pokud by práce týkající se oděru pneumatik ve skupině OSN WP 29 měla zpoždění.**
- (13) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁷ upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jeho údaji. Požadavky na emise znečišťujících látek při skutečném použití, včetně dodržování ukazatelů rychlostních stupňů, by se však mělo zabývat toto nařízení.

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).

- (14) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Pro kupující ojetých elektrických vozidel je zvláště důležité zajistit, aby vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu nabití baterie, **včetně stavu certifikovaného dojezdu (SOCR) baterie nebo stavu certifikované energie (SOCE) baterie**. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií osobních automobilů se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22⁸.
- (15) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí a je třeba jí zabránit. Nedovolené zásahy do počítadla ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu. Je proto nanejvýš důležité zajistit co nejvyšší bezpečnostní ochranu těchto systémů, včetně bezpečnostních certifikátů, a odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počítadlem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.
- (16) V dnešní době se již používají snímače nainstalované ve vozidlech k odhalení anomálií týkajících se emisí a spuštění příslušných oprav prostřednictvím palubního diagnostického systému (OBD). Systém OBD, který se používá v současné době, však neodhaluje poruchy přesně a včas ani dostatečně a včas nevynucuje opravy. Proto je možné, že vozidla vypouštějí mnohem více emisí, než je povoleno. Snímače, které se dosud používají pro systém OBD, lze použít také k nepřetržitému monitorování a regulaci chování vozidel z hlediska emisí prostřednictvím palubního monitorovacího systému (OBM). Systém OBM rovněž upozorní uživatele, aby v případě potřeby provedl opravy motoru nebo systémů k regulaci znečišťujících látek. Je proto vhodné požadovat, aby byl takový systém nainstalován, a upravovat jeho technické požadavky **způsobem, který neohrožuje bezpečnost silničního provozu**.

⁸ Celosvětový technický předpis OSN č. 22 o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla.

- (17) Výrobci se mohou rozhodnout, zda budou vyrábět vozidla [...], která obsahují pokročilé možnosti [...], **jako je např.** geo-fencing [...]. Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace. Proto by měl být k dispozici ekologický pas vozidla.
- (18) V případě, že Komise předloží návrh na registraci nových lehkých vozidel, která jezdí výhradně na CO₂ neutrální paliva, mimo oblast působnosti norem pro emise CO₂ vozového parku a v souladu s právem Unie a unijním cílem klimatické neutrality, po roce 2035, bude třeba toto nařízení změnit, aby zahrnovalo možnost schvalování typu těchto vozidel.
- (19) Emise z vozidel prodávaných malými výrobci představují nevýznamnou část emisí v Unii. U některých požadavků na takové výrobce proto může být povolena určitá flexibilita. Malí výrobci by tak měli mít možnost nahradit některé zkoušky během schvalování typu prohlášeními o shodě, zatímco velmi malí výrobci by měli mít možnost používat laboratorní testy na základě [...] jízdních cyklů v reálném provozu.
- (20) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁹ a (EU) 2019/1242¹⁰ upravují průměrnou výkonnost z hlediska emisí CO₂ vozového parku u nových motorových vozidel v Unii. Do schvalování typu z hlediska emisí by měly být zahrnuty postupy a metodiky pro přesné stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu jednotlivých vozidel, **včetně aktualizace a vývoje nástroje pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO), aby se mimo jiné lépe zohlednila energetická účinnost těžších kombinací vozidel.**

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká nákladní vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (21) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení [...] o **shodě**, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu a ekologický pas vozidel; možnosti a označení vozidel; požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek; požadavky na výrobce vozidel [...], **včetně vozidel** vyráběných **ve více fázích** a informace, které mají tito výrobci poskytovat, jakož i postupy stanovení [...] **jejich** hodnoty CO₂ [...]; technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí, kontroly a inspekce a kontroly v rámci dozoru nad trhem, jakož i oznamovací povinnosti, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby; metody a zkoušky pro i) měření emisí výfukových plynů v **laboratoři** a na silnici [...] a používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu [...]; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; iii) stanovení specifikací ukazatele rychlostních stupňů; iv) stanovení dopadu přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄ na emise CO₂, spotřebu paliva a **elektrické** energie, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru motorového vozidla; v) měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním, emisí z brzd; vi) posuzování shody s minimálními výkonnostní požadavky na životnost baterie; vii) posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; prahové hodnoty pro shodu a požadavky na výkon, jakož i viii) zkoušky a metody k zajištění výkonnosti snímačů (systémů OBD a OBM); ix) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; x) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; xi) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; xii) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7; xiii) [...] **metody hodnocení souladu se** schvalováním typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; [...] xiv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xv) specifikace referenčních paliv; a xvi) metody hodnocení absence [...] **manipulačních** zařízení a [...] **manipulačních** strategií; xvii) měření oděru pneumatik, jakož i xviii) formát [...] a údaje [...] ekologického pasu vozidel. Tyto pravomoci by měly být

vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹¹. **Aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o některé stávající právní povinnosti týkající se metod měření emisí znečišťujících látek, pokud jde o typy vozidel M₁ a N₁, měly by metody měření emisí výfukových plynů a emisí způsobených vypařováním odrážet metody stanovené v nařízení (EU) 2017/1151, konkrétně z nejnovějšího znění nařízení (EU) 2017/1151 v době přijetí prováděcího aktu.**

- (22) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel, brzd nebo pneumatik Euro 7; zkušební požadavky, zejména s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7; zavádění možností a označení vozidel na základě inovativních technologií pro výrobce, ale také stanovení [...] koeficientů životnosti na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 a stanovení definic a zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M₂, M₃, N₂[...] a N₃[...]. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹². Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² [Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

(22a) Unie je smluvní stranou Dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů ze dne 20. března 1958 o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel. Toto nařízení by mělo být sladěno s předpisy EHK OSN nebo se změnami předpisů EHK OSN, zejména pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd a mezní hodnoty oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimální výkonnostní požadavky na baterie.

(22b) Tyto mezní hodnoty nebo požadavky obsažené v návrhu předpisu EHK OSN nebo změně předpisu EHK OSN, které byly schváleny postupem podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU a rozhodnutí 97/836/ES, by proto měly být začleněny do tohoto nařízení. Je proto třeba, aby byla na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU.

Pokud do [31. prosince 2025] nebude předložen návrh předpisu EHK OSN ani změna předpisu EHK OSN, měla by Komise přijmout akty v přenesené pravomoci, které stanoví mezní hodnoty oděru pro typy pneumatik v souladu s prací vykonanou v rámci pracovní skupiny GRBP/GRPE pro oděr pneumatik.

(23) V zájmu přehlednosti, racionality a zjednodušení a vzhledem k tomu, že pravidla pro schvalování typu motorových vozidel [...], jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska emisí jsou aktualizována a všechna jsou obsažena v tomto nařízení, by měla být stávající nařízení (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 zrušena a nahrazena tímto nařízením.

(23a) V zájmu jasnosti, přehlednosti a zjednodušení by tímto nařízením měly být zrušeny tyto akty s prováděcími opatřeními přijatými podle nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009:

- **nařízení Komise (EU) č. 582/2011;**
- **nařízení Komise (EU) 2017/1151;**
- **nařízení Komise (EU) 2017/2400;**
- **nařízení Komise (EU) 2022/1362.**

- (24) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679¹³ a (ES) č. 45/2001¹⁴, jakož i s vnitrostátními předpisy k jejich provedení.
- (25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním [...] orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. **Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo a pro nové a stávající typy by měla být stanovena různá data použitelnosti.** Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, jakmile to bude technicky možné, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo o dva roky, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Unie a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

(25a) Pro vozidla kategorií M₂ a M₃, pro která je v nařízení (EU) 2019/1242 stanoven cíl 100% nulových emisí od vykazovaného období roku 2030, by měla být v tomto nařízení stanovena přechodná opatření, aby se v takovém případě zajistil soulad s těmito povinnostmi stanovenými v nařízení (EU) 2019/1242 a aby požadované investiční úsilí zůstalo přiměřené.

- (26) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M a N z **hlediska emisí** a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky z hlediska emisí, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

Kapitola I – Předmět, oblast působnosti a definice

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví společné technické požadavky a správní předpisy pro schvalování typu motorových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z hlediska emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie a životnosti baterií a pro dozor nad trhem s nimi.
2. Toto nařízení stanoví **rovněž** pravidla pro [...] schválení typu z hlediska emisí, shodnost výroby, shodnost v provozu, dozor nad trhem, životnost systémů k regulaci znečišťujících látek a životnost trakčních baterií, palubní monitorovací systémy, bezpečnostní ustanovení pro omezení nedovolených zásahů a opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti a přesné stanovení emisí CO₂, dojezdové vzdálenosti, spotřeby paliva a **elektrické** energie a energetické účinnosti.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃, jakož i na přípojná vozidla kategorií O₃ a O₄ uvedených v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobená v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla, **jakož i na pneumatiky tříd C₁, C₂ a C₃ uvedených v předpisu OSN č. 177, s výjimkou pneumatik pro přilnavost na ledu.**

Článek 3 Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice nařízení (EU) 2018/858.

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „schválením typu z hlediska emisí“ EU schválení typu, které splňuje správní předpisy a technické požadavky tohoto nařízení, pokud jde o emise CO₂ a emise znečišťujících látek, spotřebu paliva a **elektrické** energie a životnost baterie;
- 1a) „orgánem udělujícím schválení typu“ schvalovací orgán, který uděluje schválení typu z hlediska emisí;**
- 2) [...]
- 3) „shodností výroby“ činnosti prováděné na nových vozidlech, samostatných technických celcích nebo konstrukčních částech vybraných v prostorách výrobce za účelem zajištění toho, aby výrobky uvedené na trh splňovaly požadavky stanovené v tomto nařízení;
- 4) „shodností v provozu“ činnosti prováděné na vozidlech v provozu, **samostatných technických celcích nebo konstrukčních částech** za účelem ověření požadavků na životnost stanovených v tomto nařízení;
- 5) „motorem“ [...] **spalovací motor** vozidla;
- 6) „emisemi“ výfukové a nevýfukové emise z motorového vozidla;
- 7) „výfukovými emisemi“ emise z výfuku motorového vozidla nebo motoru zahrnující všechny tyto emise: emise CO₂, plynné emise, emise pevných látek, emise kapalných sloučenin a emise z klikové skříně;
- 8) „plynnými znečišťujícími látkami“ emise plyných chemických látek s výjimkou CO₂;

- 9) „emisemi CO₂“ nebo „CO₂“ emise oxidu uhličitého [...];
- 10) „oxidy dusíku“ nebo „NO_x“ součet [...] **NO a NO₂** vypouštěných z výfuku;
- 10a) „oxidem dusným“ nebo „N₂O“ emise oxidu dusného z výfuku;**
- 11) „částicemi“ nebo „PM“ jakýkoli materiál vypouštěný z výfuku nebo brzd a zachycovaný na filtračním médiu;
- 12) „částicemi menšími než 10 μm“ nebo „PM₁₀“ částice o [...] **aerodynamickém** průměru menším než 10 μm;
- 13) „počtem částic“ nebo „PN“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd;
- 14) „počtem částic větších než 10 nm“ nebo „PN₁₀“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd, jejichž [...] **aerodynamický** průměr je 10 nm nebo větší;
- 15) „oxidem uhelnatým“ nebo „CO“ oxid uhelnatý vypouštěný z výfuku;
- 16) „methanem“ nebo „CH₄“ methan vypouštěný z výfuku;
- 17) „celkovým množstvím uhlovodíků“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku;
- 18) „nemethanovými uhlovodíky“ nebo „NMHC“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku s výjimkou methanu;
- 19) „nemethanovými organickými plyny“ nebo „NMOG“ součet neokysličených a okysličených uhlovodíků vypouštěných z výfuku, **s výjimkou methanu;**

- 20) „amoniakem“ nebo „NH₃“ amoniak vypouštěný z výfuku;
- 21) „formaldehydem“ nebo „HCHO“ formaldehyd vypouštěný z výfuku;
- 22) „WHTC“ celosvětově harmonizovaný neustálený jízdní cyklus v souladu s bodem 7.2.1. přílohy 4 předpisu OSN č. 49;
- 23) „WHSC“ celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus v ustáleném stavu v souladu s bodem 7.2.2. přílohy 4 předpisu OSN č. 49;

23a) „spotřebou elektrické energie“ spotřeba elektrické energie ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;

23b) „spotřebou paliva“ spotřeba paliva ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;

- 24) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný pro stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel; [...]
- 25) [...]
- 26) „emisemi způsobenými vypařováním“ páry uhlovodíků vypouštěné z palivového systému vozidla, s výjimkou emisí z výfuku;
- 27) „emisemi z klikové skříně“ plynné znečišťující látky vypouštěné z prostorů uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s olejovou vanou vnitřními nebo vnějšími kanály;
- 28) „emisemi částic z brzd“ částice vypouštěné z brzdového systému vozidla;

- 29) „oděrem pneumatik“ hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru a uvolňovaného do životního prostředí;
- 30) „nevýfukovými emisemi“ emise způsobené vypařováním, emise z oděru pneumatik a emise z brzd;
- 31) „emisemi znečišťujících látek“ výfukové a nevýfukové emise jiné než emise CO₂;
- 32) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení vozidla, která regulují nebo omezují emise znečišťujících látek;
- 33) „systémy k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nainstalovaná ve vozidle, včetně všech řídicích jednotek a softwaru, které řídí jejich používání;
- 34) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla;
- 35) „náhradními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systém k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových systémů, který je určen jako náhrada původního systému k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek;
- 36) [...]
- 37) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „OBD“ systém, který může generovat palubní diagnostické (OBD) informace vozidla podle definice v čl. 3 bodě 49 nařízení (EU) 2018/858 a je schopen tyto informace zpřístupnit [...] **mimo vozidlo**;

- 38) „palubním monitorovacím systémem“ nebo „OBM“ systém ve vozidle, který je schopen **monitorovat výfukové emise** a zjistit [...] překročení **výfukových** emisí [...] i **to**, zda je vozidlo v režimu nulových emisí [...], a který je schopen tyto informace [...] zpřístupnit [...] **mimo vozidlo**;
- 39) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a **elektrické** energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo **elektrické** energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a **elektrické** energie i další parametry důležité pro určení spotřeby paliva nebo energie a energetické účinnosti vozidla;
- 40) „[...] **manipulačním** zařízením“ jakýkoli [...] **konstrukční prvek, v jehož důsledku vozidlo nesplňuje požadavky nařízení při jízdě, avšak nikoli během regulační zkoušky, zatímco během zkoušek se vozidlo v jeho důsledku jeví jako vyhovující, nebo který manipuluje s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie**;
- 41) „[...] **manipulační** strategií“ strategie, v jejímž [...] **důsledku vozidlo nesplňuje požadavky nařízení při jízdě, avšak nikoli během regulační zkoušky, zatímco během zkoušek se vozidlo v jejím důsledku jeví jako vyhovující, nebo která manipuluje s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie**;

- 42) „emisemi v reálném provozu“ emise z vozidla za běžných [...] podmínek **jeho používání** [...];
- 43) „počítadlem ujetých kilometrů“ nástroj indikující celkovou vzdálenost ujetou vozidlem od jeho výroby;
- 44) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo změna motoru **nebo elektromotoru**, zařízení a systému k regulaci znečišťujících látek vozidla, pohonného systému, trakční baterie, počítadla ujetých kilometrů, OBFCM nebo OBD/OBM, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů a jejich dat [...], **v jejichž důsledku vozidlo není v souladu s tímto nařízením, ledaže jsou tyto zásahy tímto nařízením nebo nařízením (EU) 2018/858 vyžadovány**;
- 45) „vlastním výrobním zařízením“ výrobní nebo montážní závod využívaný výrobcem za účelem výroby nebo montáže nových vozidel určených pro něj samotného, nebo případně určených na vývoz;
- 46) „vlastním konstrukčním střediskem“ zařízení, ve kterém je celé vozidlo navrženo a vyvíjeno a které je pod dohledem a v užívání výrobce;
- 47) „malým výrobcem“ výrobce méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:
- a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo
 - b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii za kalendářní rok, nebo
 - c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a své vlastní konstrukční středisko;

- 48) „velmi malým výrobcem“ malý výrobce, který vyrábí méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce;
- 49) „vozidlem s výhradně spalovacím motorem“ nebo „ICEV“ vozidlo, jehož všechny měniče hnací energie jsou spalovací motory, včetně vozidel na vodíkový pohon;
- 50) „výhradně elektrickým vozidlem“ nebo „PEV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které jako měniče hnací energie využívá výhradně elektrické stroje a jako systémy pro uchovávání hnací energie využívá výhradně dobíjecí systémy pro uchovávání elektrické energie;
- 51) „palivovým článkem“ měnič energie přeměňující (vstupní) chemickou energii na (výstupní) elektrickou energii nebo opačně;
- 52) „vozidlem s palivovými články“ nebo „FCV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které obsahuje výhradně jeden nebo více palivových článků a jeden nebo více elektrických strojů sloužících jako měniče hnací energie;
- 53) „hybridním vozidlem s palivovými články“ nebo „FCHV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které obsahuje nejméně jeden systém pro skladování paliva a nejméně jeden dobíjecí systém pro uchovávání elektrické energie sloužící jako systémy pro uchovávání hnací energie;
- 54) „hybridním vozidlem“ nebo „HV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím sestávajícím z alespoň dvou různých kategorií měniče hnací energie a z alespoň dvou různých kategorií systému pro uchovávání hnací energie;
- 55) „vozidlem s hybridním elektrickým pohonem“ nebo „HEV“ vozidlo s hybridním pohonem, jehož jedním měničem hnací energie je elektrický stroj;

- 56) „hybridním elektrickým vozidlem s externím nabíjením“ nebo „OVC-HEV“ hybridní elektrické vozidlo, které lze nabíjet z externího zdroje;
- 57) „hybridním elektrickým vozidlem s jiným než externím nabíjením“ nebo „NOVC-HEV“ vozidlo s alespoň dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy pro uchovávání energie, jež jsou používány k pohonu vozidla a které nelze nabíjet z externího zdroje;
- 58) „technologemi geo-fencingu“ technologie, které při jízdě uvnitř určité zeměpisné oblasti neumožňují provoz hybridního vozidla s použitím spalovacího motoru (tj. k umožnění režimu nulových emisí);
- 59) „režimem nulových emisí“ volitelný režim, kdy hybridní vozidlo jezdí bez použití spalovacího motoru;
- 60) „netto výkonem“ výkon získaný na zkušebním stavu na konci klikového hřídele nebo rovnocenného orgánu při odpovídajících otáčkách motoru spolu s pomocným zařízením a stanovený za referenčních atmosférických podmínek;
- 61) „výkonem na kolech“ výkon měřený na kolech vozidla a sloužící k jeho pohonu;
- 62) „poměrem výkonu k hmotnosti“ poměr jmenovitého výkonu k **maximální** hmotnosti [...];
- 63) „jmenovitým výkonem“ nebo „ P_{rated} “ maximální netto výkon motoru nebo **elektromotoru** v kW;
- 64) „hmotností v provozním stavu“ hmotnost vozidla [...], **jak je definována v souladu s nařízením (EU) 2019/2144;**
- 64a) „maximální hmotností“ maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla, jak je definována v souladu s nařízením (EU) 2019/2144;**

- 65) „trakční baterií“ bateriový systém, který uchovává energii a jehož hlavním účelem je pohon vozidla;
- 66) „dojezdovou vzdáleností“ vzdálenost ujetá v režimu nabíjení–vybíjení, dokud se nevybíje trakční baterie;
- 67) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ maximální vzdálenost, kterou [...] vozidlo ujede s **nulovými výfukovými emisemi**, [...] což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;
- 68) „životností“ schopnost systému nebo zařízení, konstrukční části nebo jakékoli části vozidla zachovat si po určitou dobu požadovaný výkon;
- 69) „životností baterie“ životnost trakční baterie [...] **ve vozidle** měřená podle stavu jejího nabití;
- 70) „stavem nabití“ naměřený nebo odhadovaný stav určitého ukazatele výkonu vozidla nebo trakční baterie v určitém okamžiku jejich životnosti vyjádřený jako procento výkonu, který byl stanoven při jejich certifikaci nebo v době, kdy byly nové;

70a) „stavem certifikované energie“ nebo „SOCE“ naměřený nebo na palubní desce zobrazený použitelný energetický výkon baterie v určitém okamžiku její životnosti vyjádřený jako procentní podíl certifikované energie;

70b) „stavem certifikované dojezdové vzdálenosti“ nebo „SOCR“ naměřená nebo na palubní desce zobrazená dojezdová vzdálenost v určitém okamžiku životnosti baterie vyjádřená jako procentní podíl certifikované dojezdové vzdálenosti;

- 71) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v [...] digitální podobě obsahující informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace, včetně úrovně mezních hodnot emisí znečišťujících látek, emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru **nebo elektromotoru** a životnosti baterie a dalších souvisejících hodnot;

- 72) „systémem varování řidiče před nadměrnými emisemi **výfukových** plynů“ systém navržený, zkonstruovaný a nainstalovaný ve vozidle, který uživateli poskytuje informace o nadměrných emisích **výfukových** plynů a [...] **zajišťuje** provedení oprav **před dalším použitím**;
- 73) „systémem varování řidiče před nízkou hladinou čínidla“ systém navržený, zkonstruovaný a nainstalovaný ve vozidle, který uživatele varuje před nízkou hladinou spotřebitelného čínidla a [...] **zajišťuje** používání čínidla;
- 74) [...]
- 75) „prohlášením o shodě“ nebo „prohlášení“ prohlášení výrobce, že určitý typ nebo skupina vozidel, konstrukční část nebo samostatný technický celek je ve [...] **shodě** s požadavky tohoto nařízení;
- 76) „energetickou účinností přípojného vozidla“ výkon přípojného vozidla z hlediska jeho vlivu na emise CO₂, spotřebu paliva a **elektrické** energie, dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru **nebo elektromotoru** tažného motorového vozidla;
- 77) „pneumatikou pro jízdu na sněhu“ pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo konstrukce jsou navrženy především k dosažení lepší výkonnosti v **blátivých a** sněhových podmínkách, než jaké dosahuje normální pneumatika, pokud jde o schopnost uvádět vozidlo do pohybu [...] a [...] **tento pohyb kontrolovat**;
- 77a) „pneumatikou pro použití za náročných sněhových podmínek“ pneumatika pro jízdu na sněhu nebo pneumatika pro zvláštní použití, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo konstrukce jsou navrženy specificky k použití za náročných sněhových podmínek;**

77b) „pneumatikou pro přilnavost na ledu“ pneumatika pro jízdu na sněhu třídy C₁ určená pro použití za náročných sněhových podmínek, která je dodatečně navržena pro použití na vozovkách pokrytých ledem a která splňuje požadavky obsažené v předpisu OSN č. 117;

78) „pneumatikou pro zvláštní použití“ pneumatika určená ke smíšenému použití, jak silničnímu, tak terénnímu, nebo k jinému zvláštnímu použití. Tyto pneumatiky jsou především navrženy tak, aby byly schopny uvést vozidlo do pohybu a udržovat je v pohybu v terénních podmínkách[...];

79) „možností“ soubor požadavků stanovených v tomto nařízení, které se výrobce může rozhodnout dodatečně splnit, aby mohl používat odpovídající označení pro vozidla, která vyrábí.

Kapitola II – Povinnosti výrobců

Článek 4

Povinnosti výrobců týkající se konstrukce vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. Výrobci zajistí, aby nová vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, byla typově schválena v souladu s tímto nařízením. Výrobci zajistí, aby nové **systémy**, konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů, **pneumatik** a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, vyžadující schválení typu, které vyrábějí a které jsou prodávány nebo uváděny do provozu v Unii, byly typově schváleny v souladu s tímto nařízením.
2. Výrobci navrhnu, vyrobí a smontují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I za **podmínek stanovených v příloze III** a dodržování hodnot uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.

3. [...]

[...]

4. Výrobci navrhnou a vyrobí **systémy**, konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, **elektromotorů**, trakčních baterií, brzdových systémů, **pneumatik** a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I za **podmínek uvedených v příloze III**.
5. Výrobci nesmějí navrhovat, vyrábět a montovat vozidla s [...] **manipulačními** zařízeními nebo [...] **manipulačními** strategiemi, **jež způsobují, že se nevyhovující vozidlo jeví být v souladu s tímto nařízením**.
6. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃:
- a) se systémy OBD schopnými rozpoznat nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení **výfukových** emisí, za účelem usnadnění oprav;
 - b) se systémy OBM schopnými [...] **monitorovat výfukové** emise [...];

- c) se zařízeními OBFCM k monitorování spotřeby paliva a **elektrické** energie v reálném provozu i dalších relevantních parametrů [...], které jsou nutné ke stanovení jejich úspory paliva a energetické účinnosti v reálném provozu;
- d) s monitory stavu nabití trakční baterie [...];
- e) se systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi **výfukových** plynů;
- f) se systémy varování řidiče před nízkou hladinou čínidla;
- g) se zařízeními pro sdělování **mimo vozidlo v případě** údajů generovaných vozidlem, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM, a **to i** pro účely pravidelných technických prohlídek a technických kontrol [...] a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.

7. Výrobci navrhnu, vyrobí a smontují vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ tak, aby se minimalizovaly zranitelnosti vznikající ve všech fázích jejich životního cyklu, které mohou vést k nedovoleným zásahům do:

- a) systému vstřikování paliva a čínidla;
- b) motoru a řídicí jednotky motoru;
- c) trakční baterie;
- d) počítadla ujetých kilometrů [...];
- e) systémů k regulaci znečišťujících látek[...];

f) elektromotoru a souvisejících řídicích jednotek,

g) zařízení OBFCM;

h) OBD;

i) OBM a

j) ekologického pasu vozidla.

8. Výrobce zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7 na **základě svých znalostí a nejmodernější technologie v době schválení typu**. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobce ji [...] **řeší efektivně, pokud je to v okamžiku jejího zjištění technicky proveditelné**, aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.
9. Výrobci zajistí bezpečný přenos údajů týkajících se emisí a životnosti baterie přijetím opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti v souladu s předpisem OSN č. 155¹⁵.
10. [...]

¹⁵ Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti (Úř. věst. L 82, 9.3.2021, s. 30).

Možnosti výrobců týkající se konstrukce a označení vozidel

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. Výrobci mohou označit vozidla jako „vozidlo Euro 7G“, pokud jsou tato vozidla vybavena spalovacími motory s technologiemi geo-fencingu. Výrobce na tato vozidla nainstaluje systém varování řidiče, který uživatele informuje, když jsou trakční baterie téměř vybité, a pokud nejsou nabity do ujetí 5 km od první výstrahy v režimu nulových emisí, zastaví vozidlo. Použití těchto technologií geo-fencingu [...] **musí být prokázáno schvalovacímu orgánu během schvalování typu a musí** být ověřeno během životnosti vozidla.

4a. Na žádost výrobce může schvalovací orgán v případě vozidel N₂ o maximální hmotnosti 3,5 až 5 tuny, která byla původně vozidlem typu N₁, udělit schválení typu z hlediska emisí pro vozidla typu N₁. Tato vozidla se označí jako „vozidlo Euro 7ext“.

5. Výrobci mohou vyrábět vozidla, u nichž jsou spojeny [...] vlastnosti uvedené v odstavcích [...] [...] **4 nebo 4a**, a označit je jako vozidla [...] [...] **„Euro 7Gext“**.
6. [...]
7. [...]

Článek 6

Požadavky na životnost vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. Výrobci zajistí, aby vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, splňovala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I při jízdě za [...] podmínek stanovených v příloze III po celou dobu životnosti vozidla stanovené v tabulce 1 přílohy IV a minimální výkonnostní požadavky na životnost baterie stanovené v příloze II.
2. Výrobci zajistí, aby u těchto vozidel byly dodrženy hodnoty týkající se emisí CO₂, spotřeby paliva a **elektrické** energie a energetické účinnosti uvedené v ustanoveních tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v [...] příloze IV.
3. Výrobci [...] **navrhnou** [...] zařízení OBFCM, OBD a OBM a prostředky ochrany proti nedovoleným zásahům [...] **tak, aby** byly v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, pokud je vozidlo v provozu.
4. Požadavky uvedené v [...] **odstavcích** 1 až 3 se vztahují na vozidla na všechny druhy paliv nebo zdrojů energie, kterými jsou poháněny. Stejně požadavky se vztahují i na všechny samostatné technické celky a konstrukční části určené pro tato vozidla.
5. Za účelem ověření souladu s požadavky uvedenými v prvním pododstavci během prodloužené životnosti vozidla se mezní hodnoty emisí plyných znečišťujících látek stanovené v příloze I upraví pomocí koeficientů životnosti uvedených v tabulce 2 přílohy IV.
6. Systémy OBM nainstalované výrobcem v těchto vozidlech musí být schopné provádět všechny tyto činnosti:
 - a) **monitorovat a** registrovat [...] všechny **výfukové** emise [...] **NO_x, NH₃ a PM** **a zjišťovat případy překročení mezní hodnoty výfukových emisí o její 2,5 násobek či více;**

- b) sdělovat údaje o chování vozidla z hlediska **výfukových** emisí [...] prostřednictvím portu OBD [...], a to i za účelem provádění technických prohlídek¹⁶ a silničních technických kontrol¹⁷ [...] a **anonymně prostřednictvím bezdrátové komunikace za účelem monitorování shody typů vozidel**;
- c) spustit [...] systém varování řidiče [...] v **případě výrazného překročení emisí za použití harmonizovaných metod s cílem zajistit včasné opravy před ujetím 2 000 km, aniž by vozidlům bylo v zájmu zamezení problémům z hlediska bezpečnosti silničního provozu zabráněno dokončit probíhající jízdu**.
7. Zařízení OBFCM, **OBD a OBM** nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat **relevantní** údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace.

¹⁶ **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129).**

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).

¹⁸ [...]

8. [...] **Pokud** vozidlo[...], systém[...], konstrukční část[...] [...] **nebo** samostatný technický celek[...] [...] **představují** vážné riziko nebo nesplňují požadavky stanovené v tomto nařízení, výrobci v **okamžiku, kdy tuto skutečnost zjistí**, neprodleně přijmou nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav těchto vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak, aby **bylo dané vážné riziko odstraněno nebo aby** byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt [...] **odpovídajícím způsobem uplatňují nařízení (EU) 2018/858**. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o příslušných podrobnostech.
9. [...]

Článek 7

Povinnosti výrobců týkající se schvalování typu z hlediska emisí

1. Za účelem prokázání souladu s pravidly pro schvalování typu z hlediska emisí během schvalování typu z hlediska emisí výrobce provede zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V. K ověření shodnosti výroby s požadavky tohoto nařízení vybere schvalovací orgán nebo výrobce vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky v prostorách výrobce. Shodnost v provozu se kontroluje po dobu stanovenou v tabulce 1 přílohy IV.
2. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO₂, OBD, OBM, životnosti emisních vlastností a životnosti baterie, nepřetržitě nebo periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na klikovou skříň uvedených v příloze V. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se použití [...] možnosti[...] geofencingu, pokud výrobce **tuto** [...] možnost zvolí.

3. Vnitrostátní orgány mohou typ vozidla přezkoušet, aby ověřily jeho shodu, při zkouškách shodnosti výroby, shodnosti v provozu nebo dozoru nad trhem, jak je uvedeno v příloze V.
4. Výrobci vydají pro každé vozidlo ekologický pas vozidla a tento pas předají kupujícímu vozidla společně s vozidlem, přičemž uvedou příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu. Výrobce zajistí, aby údaje ekologického pasu vozidla byly k dispozici pro zobrazení v elektronických systémech vozidla **nebo prostřednictvím QR kódu nebo jakékoli podobné metody** a mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.
5. [...]

Článek 8

Zvláštní pravidla pro malé výrobce

1. Pokud jde o emise znečišťujících látek, malí výrobci mohou nahradit zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V prohlášeními o shodě. Shodu vozidel vyráběných a uváděných na trh malými výrobci lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a dozoru nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V. Zkoušky shodnosti výroby stanovené v příloze V se nevyžadují. Čl. 4 [...] odst. **6** písm. b) a **c** se na malé výrobce nevztahuje.
2. Pro účely ověření shodnosti v provozu a dozoru nad trhem musí velmi malí výrobci [...] **prokázat shodu** s mezními hodnotami emisí stanovenými v příloze I v **silničním provozu** **nebo** při laboratorních zkouškách na základě [...] jízdních cyklů v reálném provozu.

Článek 9

[...]



Kapitola III – Povinnosti členských států týkající se schvalování typu z hlediska emisí a dozoru nad trhem

Článek 10

Schvalování typu z hlediska emisí, shodnost výroby, shodnost v provozu a dozor nad trhem

1. [...] [...] Schvalovací orgány zavedou opatření k udělování schválení typu pro typy vozidel, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky a k provádění zkoušek, kontrol a inspekci za účelem ověření, zda výrobci splňují požadavky na shodnost výroby a shodnost v provozu v souladu s přílohou V.
 2. [...] [...] Orgány dozoru nad trhem provádějí kontroly dozoru nad trhem v souladu s článkem 8 nařízení (EU) 2018/858 a tabulkami 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V.
 3. S účinkem od ... [Úřad pro publikace: vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost] [...] schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla nebo motoru ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, které vyhovuje tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.
- 3a. S účinkem od 24 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost schvalovací orgány z důvodů týkajících se emisí CO₂ a znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie v případě nových vozidel kategorií M₁ a N₁ odmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí vozidlům, která nejsou v souladu s tímto nařízením.**

4. S účinkem od [...] **36 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost** v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁, která nejsou v souladu s tímto nařízením, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

4a. S účinkem od 48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost schvalovací orgány z důvodů týkajících se emisí CO₂ a znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie v případě nových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ a nových typů přípojných vozidel kategorií O₃ a O₄ odmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí vozidlům, která nejsou v souladu s tímto nařízením.

5. S účinkem od [...] **60 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost** v případě nových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ a nových přípojných vozidel kategorií O₃ a O₄, která nejsou v souladu s tímto nařízením, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

5a. Odchylně od odstavce 5 a do 31. prosince 2029 u vozidel kategorií M₂ a M₃, u nichž je od vykazovaného období roku 2030 v souladu s nařízením (EU) 2019/1242 stanoven cíl 100 % vozidel s nulovými emisemi, povolí vnitrostátní orgány registraci, prodej nebo uvedení do provozu u nových vozidel, která nejsou v souladu s tímto nařízením, ale mají platné schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (EU) č. 595/2009.

6. S účinkem od 1. července 2030 v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁ vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.
7. S účinkem od 1. července 2031 v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.
8. [...]

Článek 11

Zvláštní povinnosti členských států týkající se schvalování typu z hlediska emisí u systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. S účinkem od [...] **24 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₁ a N₁ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

2. S účinkem od [...] **48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, N₃, **O₃ a O₄** schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.
3. [...] [...] Schvalovací orgány mohou nadále udělovat rozšíření EU schválení typu z hlediska emisí u náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek udělených před vstupem tohoto nařízení v platnost za podmínek, které platily v době původního schválení typu z hlediska emisí. Vnitrostátní orgány zakážou prodej těchto náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek nebo jejich instalaci do vozidla, pokud nebyly typově schváleny.
- 4. S účinkem od 48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost zakáží vnitrostátní orgány u nových pneumatik třídy C₁ z důvodů týkajících se oděru pneumatik uvádění pneumatik na trh nebo do provozu, pokud tyto pneumatiky nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě. Od uvedeného data proto vnitrostátní orgány zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C₁, pokud pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.**
- 5. S účinkem od 72 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost zakáží vnitrostátní orgány u nových pneumatik třídy C₂ a C₃ z důvodů týkajících se oděru pneumatik uvádění pneumatik na trh nebo do provozu, pokud pneumatiky nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě. Od tohoto data proto vnitrostátní orgány zakáží registraci nových vozidel a přípojných vozidel vybavených pneumatikami třídy C₂ a C₃, pokud pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.**

6. Odchylně od výše uvedených odstavců 4 a 5 mohou být pneumatiky tříd C₁, C₂ a C₃ uvedené na trh Unie před zmíněnými daty nadále dodávány na trh a uváděny do provozu po dobu 30 měsíců. Tento odstavec se nevztahuje na registraci nových vozidel a přípojných vozidel podle odstavců 4 a 5 tohoto článku.

Článek 12

Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná čidla a systémy k regulaci znečišťujících látek

1. Hospodářské subjekty a samostatní provozovatelé nesmějí do vozidla a jeho systémů zasahovat.
2. Vnitrostátní orgány během kontrol shodnosti v provozu nebo v rámci dozoru nad trhem ověří, zda výrobci vozidel správně instalovali systémy varování řidiče před nadměrnými **výfukovými** emisemi, systémy varování řidiče před nízkou hladinou čidla a zda lze do vozidla nedovoleně zasahovat.

Kapitola IV

Úloha Komise a třetích stran při ověřování shodnosti v provozu a provádění dozoru nad trhem

Článek 13

Uplatňování zkušebních požadavků ze strany Komise a třetích stran

1. Komise nebo třetí strany mohou v souladu s článkem 9 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858 provádět kontroly shodnosti v provozu a dozor nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V za účelem ověření souladu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením.
2. Výrobci poskytnou Komisi a třetím stranám údaje nezbytné k provádění těchto kontrol v souladu s čl. 9 odst. 5 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858.

Kapitola V

Zkoušky a prohlášení

Článek 14

Postupy a zkoušky

1. Postupy schvalování typu z hlediska emisí zahrnují zkoušky a kontroly uvedené v příloze V, jakož i uplatňování všech administrativních postupů a požadavků na dokumentaci [...]. U požadavků uvedených v příloze V výrobce schvalovacímu orgánu případně předloží prohlášení o shodě.

2. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky [...] **tohoto nařízení** provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky [...] **tohoto nařízení** může provádět Komise a třetí strany rovněž v souladu s přílohou V. **Pokud je zkouška uvedená v tabulkách 1, 3, 5 a 7 přílohy V označena jako volitelná, může schvalovací orgán požádat o její provedení.**

Tabulky 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V se vztahují na výrobce. Tabulky 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V se vztahují na vnitrostátní orgány, uznané třetí strany a Komisi.

3. Komise přijme prováděcí akty [...], **jimiž stanoví** postupy a [...] metodiky zkoušení, administrativní ustanovení, změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí, přístup k údajům, požadavky na dokumentaci a šablony **pro schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti výroby a shodnosti v provozu a dozor nad trhem** pro všechny tyto prvky:

- a) typy vozidel kategorie M₁, N₁;
- b) typy vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃;
- c) motory používané pro typy vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃;
- d) systémy OBM/OBD;
- e) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;
- f) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součástí;
- g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly **z hlediska emisí částic**;

- h) [...] pneumatiky **tříd C₁, C₂ a C₃** s ohledem na oděr pneumatik;
 - i) další typy součástí a jejich náhradní díly;
 - j) stanovení CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu [...] vozidel kategorie M₁ a N₁, ustanovení pro zařízení OBFCM;
 - k) stanovení CO₂, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu [...] vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃, energetické účinnosti u přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄, ustanovení pro zařízení OBFCM.
4. Komise [...] přijímá prováděcí akty pro [...] schvalování typu z hlediska emisí, [...] ověření shodnosti v provozu a shodnosti výroby a dozor nad trhem, v nichž stanoví:
- a) metody měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici **podle obvyklého používání při skutečném provozu** [...] a používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu [...];
 - b) metody stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu [...] motorového vozidla;
 - c) metody, požadavky a technické specifikace týkající se ukazatelů rychlostních stupňů;
 - d) metody stanovení energetické účinnosti přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄;
 - e) metody měření emisí z klikové skříně;
 - f) metody měření emisí způsobených vypařováním;

- g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro těžká vozidla, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění;
- h) metody měření oděru pneumatik [...];
- i) metody hodnocení souladu s minimálními požadavky na životnost baterie;
- j) **metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti** zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a **snímačů těchto zařízení a systémů** [...] a [...] předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy **mimo vozidlo**;
- k) charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce;
- l) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek;
- m) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření uvedených v čl. 4 odst. 5, včetně metodiky pro analýzu zranitelnosti a ochranu proti nedovoleným zásahům;
- n) [...] **metody hodnocení souladu s požadavky pro schvalování typu z hlediska emisí vztahující se na vozidla vyrobená** malými a velmi malými výrobci, jak je stanoveno v článku 8, a **zkušební postupy pro tato vozidla**;
- o) metody hodnocení správného fungování typů vozidel chválených podle zvláštních označení v článku 5;

- p) [...]
- q) požadavky na výkon zkušebního zařízení;
- r) specifikace referenčních paliv pro zkoušení;
- s) metody stanovení absence [...] **manipulačních** zařízení a [...] **manipulačních** strategií;
- t) [...]
- u) formát a údaje [...] ekologického pasu vozidla;
- v) správní požadavky a dokumentace pro schvalování typu z hlediska emisí;
- w) v případě potřeby oznamovací povinnosti.

5. Každý prováděcí akt uvedený v odstavcích 3 a 4 se vztahuje na jeden nebo více prvků uvedených v odst. 3 písm. a) až k) v kombinaci s jedním nebo více prvky uvedenými v odst. 4 písm. a) až w).

6. V případě prováděcích aktů přijatých podle odstavců 3 a 4 tohoto článku, pokud jde o kategorie M₁ a N₁, musí metody pro měření emisí výfukových plynů a emisí způsobených vypařováním v okamžiku přijetí prováděcího aktu podle odstavců 3 a 4 tohoto článku odrážet metody stanovené v nejnovějším znění nařízení (EU) 2017/1151.

7. V případě prováděcích aktů přijatých podle odstavců 3 a 4 tohoto článku přijme Komise do 12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost tyto prováděcí akty, kterými se stanoví pravidla pro vozidla kategorie M₁ a N₁ podle odst. 3 písm. a):

- a) pokud jde o emise znečišťujících látek podle odst. 4 písm. a), e), f), k), q), r), s), u), v) a w);**
- b) pokud jde o metody stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti, výkonu vozidla a výkonu zařízení OBFCM podle odst. 4 písm. b), c) a i);**
- c) pokud jde o systémy OBM a OBD podle odst. 4 písm. j a k.**

8. V případě prováděcích aktů přijatých podle odstavců 3 a 4 tohoto článku přijme Komise do 30 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost tyto prováděcí akty, kterými se stanoví pravidla pro vozidla kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ a jejich motory podle odst. 3 písm. b), jakož i pro přípojná vozidla kategorie O₃ a O₄ podle odst. 3 písm. c):

- a) pokud jde o emise znečišťujících látek podle odst. 4 písm. a), e), k), q), r), s), u), v) a w);**
- b) pokud jde o metody stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti, výkonu vozidla a výkonu zařízení OBFCM podle odst. 4 písm. b), d) a i);**
- c) pokud jde o systémy OBM a OBD podle odst. 4 písm. j) a k).**

9. Prováděcí akty uvedené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

[...]

Článek 15
Přizpůsobení technickému pokroku

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem zohlednění technického pokroku, kterými se **toto nařízení** mění **následujícím způsobem**:
 - a) **tabulka 2** přílohy III, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃, na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7;
 - b) **tabulky 4 a 5** přílohy III, pokud jde o zkušební podmínky, na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik podle normy Euro 7;
 - c) příloha V, pokud jde o uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení[...];
 - d) článek 5 zavedením **dalších** možností a označení pro výrobce na základě inovativních technologií[...];
 - e) **stanovením koeficientů životnosti v tabulce 2 přílohy IV na základě údajů shromážděných při zkoušení emisí výfukových plynů vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ a zprávy o životnosti těžkých nákladních vozidel předložené Evropskému parlamentu a Radě v souladu s čl. 18 odst. 3;**

f) stanovením definic a zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ podle článku 3 a článku 8 tohoto nařízení.

2. Pokud byl návrh předpisu EHK OSN nebo změna předpisu EHK OSN schválen v souladu s postupem stanoveným v čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU a v rozhodnutí 97/836/ES a na základě práce vykonané pod záštitou Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29), [...] přijme Komise [...] akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 [...], jimiž se toho nařízení mění následujícím způsobem:

- a) stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd uvedených v tabulce 4 a 5 přílohy I v souladu s [...] návrhem, [...] který vznikl po dokončení práce v rámci pracovní skupiny pro emise z brzd;
- b) stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v tabulce 6 přílohy I v souladu s návrhem, [...] který vznikl po dokončení práce v oblasti oděru pneumatik v rámci společné pracovní skupiny GRBP/GRPE pro oděr pneumatik.

Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce, pokud do [31. prosince 2025] nebude předložen skupině WP.29 návrh předpisu EHK OSN nebo změna předpisu EHK OSN o pneumatikách třídy C₁, přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, jimiž mění toto nařízení a stanoví mezní hodnoty oděru pro pneumatiky třídy C₁ v tabulce 6 přílohy I v souladu s prací vykonanou v rámci pracovní skupiny GRBP/GRPE pro oděr pneumatik;

- c) stanovením minimálních výkonnostních požadavků na baterie stanovených v příloze II **v souladu s návrhem, [...] který vznikl po dokončení práce v oblasti životnosti baterií v rámci neformální pracovní skupiny pro elektrická vozidla a životní prostředí[...].**
- d) [...]
- e) [...]

Kapitola VI – Obecná ustanovení

Článek 16

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 15 je svěřena Komisi na dobu pěti let od... [*Úřad pro publikace: vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost*]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 15 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise nepromedleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 15 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 18

Podávání zpráv

1. Do 1. září 2030 informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.
2. Do 1. září 2031 předloží Komise na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

3. Do 31. prosince 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu posuzující životnost těžkých vozidel z hlediska emisí.
4. Do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o oděru pneumatik, v níž přezkoumá metody měření a stav techniky, jako základ pro návrh mezních hodnot oděru pneumatik pro pneumatiky třídy C₁.
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá stav techniky, jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků.

Kapitola VII – Závěrečná ustanovení

Článek 18a

Změny nařízení (EU) 2018/858

V článku 84 se odstavce 1 až 3 nařízení (EU) 2018/858 nahrazují tímto:

1. Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za porušení tohoto nařízení ze strany hospodářských subjektů, samostatných provozovatelů a technických zkušeben a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Tyto sankce jsou zejména přiměřené závažnosti nedodržení požadavků a počtu nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež byly v dotčeném členském státě dodány na trh. Členské státy oznámí tato pravidla a opatření Komisi a neprodleně jí oznámí všechny jejich následné změny.

2. Sankce se vztahují přinejmenším na tyto druhy porušení ze strany hospodářských subjektů a technických zkušeben:

- a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo uložení nápravných či omezujících opatření v souladu s kapitolou XI;**
- b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo pro dozor nad trhem;**
- c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z oběhu nebo k odmítnutí či odnětí certifikátu EU schválení typu;**
- d) nedodržení požadavků na určení ze strany technických zkušeben.**

3. Kromě druhů porušení stanovených v odstavci 2 se sankce vztahují přinejmenším také na tyto druhy porušení ze strany hospodářských subjektů:

- a) odmítnutí zpřístupnit informace;**
- b) dodávání vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které podléhají schválení, na trh bez tohoto schválení nebo padělání dokladů, prohlášení o shodě, povinných štítků nebo značek schválení typu s tímto úmyslem;**
- c) nedovolené zásahy do vozidla a jeho systémů.**

3a. Kromě druhů porušení stanovených v odstavcích 2 a 3 se sankce vztahují přinejmenším také na tyto druhy porušení ze strany výrobců:

- a) padělání výsledků zkoušek pro ověření shodnosti v provozu v rámci schvalování typu z hlediska emisí;**

- b) navrhování, výroba a montáž vozidel s manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi, jež způsobují, že se nevyhovující vozidlo jeví být v souladu s [nařízením Euro 7];
- c) navrhování, konstrukce a montáž vozidel kategorie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ bez požadovaných systémů varování řidiče před nadměrnými emisemi výfukových plynů nebo systémů varování řidiče před nízkou hladinou čínidla.

3b. Sankce se vztahují přinejmenším na druhy porušení ze strany samostatných provozovatelů, které zahrnují nedovolené zásahy do vozidla a jeho systémů.

Článek 19
Zrušení [...]

1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července [...] **2030.**

Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července [...] **2031.**

Odkazy na nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI tohoto nařízení.

2. **Nařízení Komise (EU) 2017/1151 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.**

Nařízení Komise (EU) č. 582/2011, nařízení Komise (EU) 2017/2400 a prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července 2031.

Článek 20
Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se od [...] **24 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost** u vozidel kategorie M₁ a N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a od [...] **48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost** u vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄.

Použije se od 48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost u nových pneumatik třídy C₁ a od 72 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost u nových pneumatik třídy C₂ a C₃.

Použije se ode dne 1. července 2030 u vozidel kategorie M₁ a N₁ vyrobených malými výrobci a **ode dne 1. července 2031 u vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ vyrobených malými výrobci.**

Bez ohledu na odstavec 2 se čl. 11 odst. 3 použije ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA I**MEZNÍ HODNOTY EMISÍ EURO 7****Tabulka 1: Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla kategorie M₁ a N₁ se spalovacím motorem**

[...]	[...]	[...] ¹⁹	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

¹⁹ [...]

		<u>Hmotnost v provozním stavu (MRO) (kg)</u>	<u>Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)</u>		<u>Celková hmotnost uhlovodíků (THC)</u>		<u>Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC)</u>		<u>Hmotnost oxidů dusíku (NO_x)</u>		<u>Součet celkové hmotnosti uhlovodíků a hmotnosti oxidů dusíku (THC + NO_x)</u>		<u>Hmotnost částic (PM)</u>		<u>Počet částic (PN₁₀)</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>Kategorie</u>	<u>Třída</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>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</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>

Vysvětlivky: PI = zážehový motor, CI = vznětový motors

Tabulka 2: Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech

Emise znečišťujících látek	<u>WHSC (CI) a WHTC (CI a PI)</u>	[...] ²⁰	[...] ²¹	[...]	<u>Emise v reálném provozu</u>	[...] ²²
	<u>na kWh</u>	[...]	[...]	[...]	<u>na kWh</u>	[...]
NO_x v mg	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
PM v mg	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	<u>=</u>	
PN₁₀ v #	<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>	
NH₃ v mg	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH₄ v mg	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N₂O v mg	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

²⁰ [...]

²¹ [...]

²² [...]

Tabulka 3: Mezní hodnoty emisí způsobených vypařováním Euro 7 pro vozidla kategorie M₁ a N₁ s benzínovým motorem

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

Hmotnost emisí způsobených vypařováním

(g/zkouška)

2,0

Tabulka 4: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné do 31. 12. 2034

Mezní hodnoty emisí [...]	Vozidla M ₁ , N ₁	Vozidla M ₂ , M ₃	Vozidla N ₂ , N ₃
Emise částic z brzd (PM ₁₀)	7 <u>mg/km na vozidlo</u>		
Emise částic z brzd (PN)			

Tabulka 5: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 platné od 1. 1. 2035

[...] Mezní hodnoty emisí <u>částic z brzd</u> [...]	Vozidla M ₁ , N ₁	Vozidla M ₂ , M ₃	Vozidla N ₂ , N ₃
Emise částic z brzd (PM ₁₀)	3 <u>mg/km na vozidlo</u>		
Emise částic z brzd (PN)			

Tabulka 6: Mezní hodnoty oděru pneumatik Euro 7

[...] <u>Mezní hodnoty oděru</u> pneumatik [...]	Pneumatiky C ₁	Pneumatiky C ₂	Pneumatiky C ₃
Normální pneumatiky			
Pneumatiky pro jízdu na sněhu			
Pneumatiky pro zvláštní použití			

PŘÍLOHA II

MINIMÁLNÍ VÝKONNOSTNÍ POŽADAVKY EURO 7 NA ŽIVOTNOST BATERIE

Tabulka 1: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel kategorie M1

Minimální požadavky baterie	výkonnostní na základě energie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci životnosti*	prodloužené
OVC-HEV		80 %	70 %		
PEV		80 %	70 %		

Minimální požadavky dojezdové vzdálenosti	výkonnostní na základě	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci životnosti*	prodloužené
OVC-HEV					
PEV					

Tabulka 2: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel kategorie N₁

Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	

Minimální výkonnostní požadavky na základě dojezdové vzdálenosti	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Tabulka 3: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃

Minimální požadavky baterie	výkonnostní na základě energie	Vozidla s hlavní životností	Vozidla s prodlouženou životností*
OVC-HEV			
PEV			

* Jak je uvedeno v příloze IV.

PŘÍLOHA III
ZKUŠEBNÍ PODMÍNKY

Tabulka 1: Podmínky zkoušení shody vozidel kategorie M₁ a N₁ s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla

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

[...]

<u>Měření emisí výfukových plynů v laboratoři</u>	<u>Měření emisí v reálném provozu</u>
<u>Pro všechny zkoušky emisí výfukových plynů provedené s použitím zkušebního cyklu WLTP na vozidlovém dynamometru se použijí ustanovení předpisu OSN č. 154²³.</u>	<u>Pro zkoušky emisí v reálném provozu prováděné na silnici se použijí ustanovení předpisu OSN č. 168²⁴, přičemž musí být splněno hodnocení emisí s ohledem na čtyřfázový WLTP.</u>
<u>Použijí se ustanovení týkající se úrovně 1A (čtyřfázový WLTP).</u>	

Tabulka 2: Podmínky zkoušení shody vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla

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

²³ Série změn 02 (Úř. věst. L 290, 10.11.2022, s. 1).

²⁴ Původní znění nařízení (Úř. věst. ...).

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

* [...]

<u>Měření emisí výfukových plynů v laboratoři</u>	<u>Měření emisí v reálném provozu</u>
<u>Na všechny zkoušky emisí výfukových plynů provedené s použitím zkušebních cyklů WHTC/WHSC na zkušebním stavu se použijí ustanovení přílohy 4 předpisu OSN č. 49²⁵.</u>	<u>Ustanovení přílohy 8 předpisu OSN č. 49²⁶ se použijí s těmito výjimkami:</u> <u>prahová hodnota výkonu v tabulce 1 přílohy III je 0 %.</u> <u>U okének s výkonem menším než 6 % se pro výpočty použije hodnota 6 %;</u> <u>faktor shodnosti (CF) v bodě 6.3 tabulky 2, kde se pro všechny znečišťující látky použije hodnota = 1,0. Příslušnými mezními hodnotami jsou mezní hodnoty emisí v reálném provozu v tabulce 2 přílohy I.</u>

²⁵ Série změn 07 (Úř. věst. L 14, 16.1.2023, s. 1).

²⁶ Série změn 07 (Úř. věst. L 14, 16.1.2023, s. 1).

Tabulka 3: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami emisí způsobených vypařováním s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla

	Zkušební podmínky
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED ²⁷	[...] <u>Použijí se ustanovení předpisu OSN č. 154 úrovně 1A (čtyřfázový WLTP)²⁸.</u>
[...]	[...]

²⁷ SHED: Uzavřený objekt pro zkoušky emisí způsobených vypařováním (Sealed housing evaporative determination).

²⁸ Série změn 02 (Úř. věst. L 290, 10.11.2022, s. 1).

Tabulka 4: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami emisí částic z brzd

	Vozidla M₁, N₁	Vozidla M₂, M₃, N₂, N₃
Zkouška emisí částic z brzd	Zkouška podle celosvětového technického předpisu OSN o emisích z brzd	

Tabulka 5: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami oděru pneumatik

	[...] <u>Pneumatiky C₁</u>	[...] <u>Pneumatiky C₂</u>	<u>Pneumatiky C₃</u>
Zkouška mezních hodnot oděru pneumatik	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu	<u>Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu</u>

PŘÍLOHA IV
POŽADAVKY NA ŽIVOTNOST

Tabulka 1: Životnost vozidel, motorů a systémů regulace znečišťujících látek

Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek	M₁, N₁ a M₂	N₂, N₃ < 16 t, M₃ < 7,5 t:	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Hlavní životnost	Až 160 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve	300 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve	700 000 km nebo [...] 12 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti a až 200 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti a až 375 000 km <u>nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve</u>	Po hlavní životnosti a až 875 000 km <u>nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve</u>

Tabulka 2: Použitelné koeficienty životnosti pro úpravu mezních hodnot emisí výfukových plynů podle přílohy 1 při zkoušení vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek během prodloužené životnosti

Koeficienty životnosti	M₁, N₁ a M₂	N₂, N₃ < 16 t, M₃ < 7,5 t:	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Koeficient životnosti pro prodlouženou životnost	1,2 pro emise plyných znečišťujících látek		

PŘÍLOHA V

POUŽITÍ ZKUŠEBNÍCH POŽADAVKŮ A PROHLÁŠENÍ

Tabulka 1: Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel M₁, N₁ pro výrobce vozidel

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu)	Požadovaná prokazovací zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel	Nepožadováno	Volitelné ²⁹
[...]	[...]	Požadováno	[...]
<u>Plynné znečišťující látky, emise CO₂, spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) a znečišťující látky (WLTP při 23 °C)</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Požadováno pro emise výfukových plynů</u>	<u>Požadováno pro emise výfukových plynů a monitory stavu životnosti baterie</u>
Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C)	Prohlášení ²⁸	Nepožadováno	Volitelné ²⁸

²⁹ Schvalovací orgán může požadovat provedení zkoušky.

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Emise z klikové skříně	Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí ²⁸	Požadováno	Volitelné ²⁸

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky pro [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED	Požadováno	Požadováno	Volitelné ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
<u>Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</u>	<u>Prohlášení</u>	<u>Nepožadováno</u>	<u>Volitelné</u>
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Laboratorní zkouška emisí a dojezdu při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ²⁸
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ²⁸
Palubní monitorování	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Požadováno
<u>Stanovení výkonu [...]</u>	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ²⁸
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno

Tabulka 2: Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel M₁, N₁ pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem)	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu)	Požadovaná prokazovací zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel	Nepožadováno	Požadováno u 5 % typů vozidel schválených za rok	Volitelné	Požadováno	Volitelné
[...] Emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie [...]. ₂	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné <u>pro emise výfukových plynů, požadováno pro monitory stavu životnosti baterie</u>	Volitelné	Volitelné	Volitelné

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem)	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
dojezdová vzdálenost (životnost baterie) a <u>plynné znečišťující látky, PM a PN (WLTP při 23 °C)</u>						
Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C)	Prohlášení ²⁸	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Emise z klikové skříně	Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí ²⁸	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem)	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
<u>Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</u>	<u>Nepožadováno</u>	<u>Nepožadováno</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Volitelné</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Volitelné</u>
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Laboratorní zkouška emisí + dojezdu při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky pro [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem)	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán</i> [...] <u>udělující</u> <u>schválení typu</u>	[...] <i>Orgán</i> <u>udělující</u> <u>schválení typu</u>	[...] <i>Orgán</i> <u>udělující</u> <u>schválení typu</u>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
<u>Stanovení výkonu</u> [...]	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné

Tabulka 3: Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schválení typu a rozšíření pro vozidla M₂, M₃, N₂ a N₃ pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
<u>Plynné znečišťující látky, PM a PN a emise CO₂, spotřeba paliva při zkoušce s neustáleným cyklem (WHTC za studena a za tepla)</u>	<u>Požadováno u základního motoru rodiny vozidel z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny vozidel*</u> ** —	<u>Požadováno u motoru mimo rodinu</u> ** —	
Plynné znečišťující látky, [...] PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) [...]	Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné [...] <u>kategorie</u> vozidel ** —	[...] <u>Nepožadováno</u>	Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva roky ** —
Energetická účinnost přípojných vozidel	Licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Nepožadováno
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí ** —	Nepožadováno	Volitelné ²⁸
Životnost emisních vlastností	Prohlášení ** —	Nepožadováno	Nepožadováno
<u>Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</u>	<u>Prohlášení</u> ** —	<u>Nepožadováno</u> ** —	<u>Volitelné</u> ** —
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
<u>Stanovení výkonu</u>	<u>Požadováno</u> <u>**</u>	<u>Nepožadováno</u>	<u>Nepožadováno</u>
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ²⁸

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno

* Na základě údajů o testování motoru všech hodnot výkonu.

** V případě vozidla se schváleným systémem motoru z hlediska emisí je za provedení této zkoušky odpovědný výrobce motoru.

Tabulka 4: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u vozidel M₂, M₃, N₂ a N₃ pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky pro [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán</i> [...] <u>udělující schválení typu</u>	[...] <i>Orgán</i> <u>udělující schválení typu</u>	[...] <i>Orgán</i> <u>udělující schválení typu</u>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
Plynné znečišťující látky, [...] PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) [...] [...]	Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné [...] kategorie vozidel **	(viz požadavky na motor)	Požadováno každý rok u průměrného počtu typů vozidel s jakýmkoli palivem a u každé kategorie vozidla, na kterou se vztahuje schválení typu z hlediska emisí **	Volitelné	Požadováno/volitelné	Volitelné
Emise CO ₂ , spotřeba paliva / elektrické energie, stanovení nulových emisí / dojezdové vzdálenosti vozidla	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
Energetická účinnost přípojných vozidel	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné

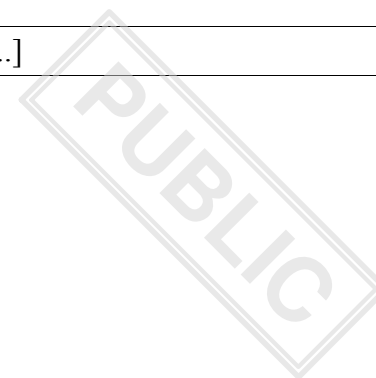
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán</i> [...] <u>udělující schválení</u> typu	[...] <i>Orgán</i> <u>udělující</u> schválení typu	[...] <i>Orgán</i> <u>udělující</u> schválení typu	<i>Třetí strany</i> a Komise	<i>Orgány dozoru nad</i> trhem	<i>Třetí strany</i> a Komise
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
<u>Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</u>	<u>Nepožadováno</u>	<u>Nepožadováno</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Volitelné</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Volitelné</u>
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
<u>Stanovení výkonu</u>	Požadováno <u>**</u>	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	[...] <u>Požadováno</u>	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky pro [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán [...] udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnosti	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné

**** V případě vozidla se schváleným systémem motoru z hlediska emisí je za provedení této zkoušky odpovědný výrobce motoru.**

Tabulka 5: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u motorů určených pro vozidla M₂, M₃, N₂ a N₃ pro výrobce

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM a PN a emise CO ₂ , spotřeba paliva při zkoušce s neustáleným cyklem (WHTC za studena a za tepla)	Požadováno u základního motoru rodiny vozidel z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny vozidel**	Požadováno u motoru mimo rodinu	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
<u>Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M₂, M₃, N₂ a N₃)</u>	<u>Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel</u>	<u>Nepožadováno</u>	
Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení CO ₂	Požadováno	Požadováno	
Nepřetržitá/periodická regenerace	Prohlášení	Nepožadováno	
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	
<u>Stanovení výkonu</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Nepožadováno</u>	
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4	Nepožadováno	



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

** Na základě údajů o testování motoru všech hodnot výkonu.

Tabulka 6: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u motorů určených pro vozidla M₂, M₃, N₂ a N₃ pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán</i> [...] <i>udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán</i> <i>udělující schválení typu</i>	–	–
Plynné znečišťující látky, PM a PN a emise CO ₂ , spotřeba paliva při zkoušce s neustáleným cyklem (WHTC za studena a za tepla)	Požadováno u základního motoru rodiny vozidel a prohlášení u všech členů rodiny vozidel**	Audit nebo volitelné zkoušení	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení CO ₂	Požadováno	Audit nebo volitelné zkoušení		
Nepřetržitá/periodická regenerace	Prohlášení	Nepožadováno		
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno		
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno		
<u>Stanovení výkonu</u>	<u>Požadováno</u>	<u>Nepožadováno</u>		
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno		
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4		Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
Výkon motoru	Požadováno	Nepožadováno		

**** Na základě údajů o testování motoru všech hodnot výkonu.**

PUBLIC

Tabulka 7: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu u systémů regulace znečišťujících látek pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Prokázání výkonnosti a životnosti u zastaralých součástí	Požadováno/prohlášení	Nepožadováno	Volitelné
Kontrola požadavků na životnost v reálném provozu (zkouška emisí v reálném provozu u ojetých vozidel)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné

Tabulka 8: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu u systémů regulace znečišťujících látek pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky pro [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
			[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
Prokázání výkonnosti a životnosti u zastaralých součástí	Požadováno	Volitelné	Volitelné[...]	<u>Volitelné</u>	Volitelné[...]	<u>Volitelné</u>
Kontrola požadavků na životnost v reálném provozu (zkouška emisí v reálném provozu u ojetých vozidel)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné[...]	<u>Volitelné</u>	Požadováno[...]	<u>Volitelné</u>

Tabulka 9: Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu brzdových systémů pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Zkouška emisí z brzdového systému v brzděném cyklu WLTP	Požadováno	Požadováno	[...] <u>Nepožadováno</u>

Tabulka 10: Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu u brzdových systémů pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <u>pro</u> [...] schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	[...] <i>Orgán udělující schválení typu</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>	<i>Orgány dozoru nad trhem</i>	<i>Třetí strany a Komise</i>
Zkouška emisí z brzdového systému v brzděném cyklu WLTP	Požadováno	Audit nebo volitelné zkoušení	[...] <u>Nepožadováno</u> [...]	<u>Volitelné pro ověření podílu třetího brzdění během zkoušek WLTP</u>	Volitelné <u>pro ověření podílu třetího brzdění během zkoušek WLTP</u> [...]	<u>Volitelné pro ověření podílu třetího brzdění během zkoušek WLTP</u>

PŘÍLOHA VI

SROVNÁVACÍ TABULKA

1. Nařízení (ES) č. 715/2007

Nařízení (ES) č. 715/2007	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 1
Čl. 2 odst. 2	[...]
Článek 3	Článek 3
Čl. 4 odst. 1[...]	Čl. 4 odst. 1[...]
[...]	[...]
Čl. 4 odst. 2	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 3	Čl. 7 odst.[...] 24
Čl. 4 odst. 4	Článek 14 [...]
Čl. 5 odst. 1	Čl. 4 odst. 2
Čl. 5 odst. 2	Čl. 4 odst.[...] 5
Čl. 5 odst. 3	Článek 14[...]
[...]	[...]
Článek 10	Článek 10
Článek 11	Článek 11
Článek 12	—
Článek 13	<u>Článek 18a</u>
Článek 14	—
Článek 15	Článek 17
Článek 16	—
Článek 17	Článek 19
Článek 18	Článek 20
Příloha I	Příloha I
Příloha II	—

2. Nařízení (ES) č. 595/2009

Nařízení (ES) č. 595/2009	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 první pododstavec	Článek 2[...]
Čl. 2 druhý pododstavec	—
Čl. 2 třetí pododstavec	—
Čl. 2 čtvrtý pododstavec	—
Článek 3	Článek 3
Čl. 4 odst. 1	Čl. 4 odst. 1
Čl. 4 odst. 2	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 3	Článek 14 [...]
Čl. 5 odst. 1	Čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 5 odst. 2	Čl. 4 odst. 2
Čl. 5 odst. 3	Čl. 4 odst.[...] 5
Čl. 5 odst. 4	Článek 14[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Článek 7	Článek 12
Článek 8	Čl. 10 odst. 4, čl. 10 odst. 4a , [...] čl. 10 odst. 5 a čl. 10 odst. 5a
Článek 9	Článek 11
Článek 10	—
Článek 11	Článek 18a
Článek 12	—
Článek 13	Článek 17
[...]	[...]
Článek 14	Čl. 14 odst. 7 a čl. 14 odst. 8

Nařízení (ES) č. 595/2009	Toto nařízení
Článek 15	—
Článek 16	—
Článek 17	Článek 19
Článek 18	Článek 20
Příloha I	Příloha I
Příloha II	—
