



2022/0365(COD)

24.7.2023

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

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 nařízení (ES) č. 595/2009
(COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Zpravodaj (*): Massimiliano Salini

(*) Přidružený výbor – článek 57 jednacího řádu

PA_Legam

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(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“)⁴⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“)⁴⁵. Důvodem existence dvou nařízeních byla skutečnost, že emise těžkých nákladních vozidel byly kontrolovány na základě zkoušek motoru, zatímco emise lehkých vozidel na základě zkoušek celého vozidla. ***Od té doby byly vyvinuty metodiky, které umožňují zkoušení lehkých i těžkých nákladních vozidel na silnici. Proto již není nutné zakládat schválení typu na zkouškách motoru.***

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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

Pozměňovací návrh

(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“)⁴⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“)⁴⁵. Důvodem existence dvou nařízeních byla skutečnost, že emise těžkých nákladních vozidel byly kontrolovány na základě zkoušek motoru, zatímco emise lehkých vozidel na základě zkoušek celého vozidla.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

(Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4a) Požadavky na schválení typu pro nově vyrobené pneumatiky C1, C2 a C3 jsou stanoveny v nařízení o obecné bezpečnosti vozidel ((EU) 2019/2144). V důsledku toho tento předpis doplňuje technické požadavky, které jsou i nadále základem pro nové schválení typu pneumatiky, o požadavky týkající se oděru pneumatik. V rámci OSN se vyvíjí zkušební metoda pro měření oděru pneumatik, jakož i mezní hodnoty oděru pneumatik. Za účelem přijetí této zkušební metody, příslušných definic a mezních hodnot oděru pneumatik bude muset být toto nařízení doplněno sekundárními právními předpisy s povinnostmi výrobců a příslušným harmonogramem provádění, jakož i přechodným obdobím pro pneumatiky vyrobené po určitém datu podle čl. 11 odst. 3a (nový).

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(7) Je rovněž nezbytné snížit složitost, administrativní a prováděcí náklady výrobců a orgánů **a** zajistit účinné a efektivní uplatňování emisních norem Euro. Zjednodušení je dosaženo odstraněním různých dat použitelnosti mezních hodnot a zkoušek, která platila podle norem Euro 6 a Euro VI,

(7) Je rovněž nezbytné snížit složitost, administrativní a prováděcí náklady výrobců a orgánů, zajistit účinné a efektivní uplatňování emisních norem Euro **a technologickou neutralitu**. Zjednodušení je dosaženo odstraněním různých dat použitelnosti mezních hodnot a zkoušek, která platila podle norem Euro 6 a

odstraněním vícenásobných a složitých zkoušek emisí v případech, kdy takové zkoušky nejsou nutné, případně odkazem na normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním efektivnějšího a jednotného souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.

Euro VI, odstraněním vícenásobných a složitých zkoušek emisí v případech, kdy takové zkoušky nejsou nutné, případně odkazem na normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním efektivnějšího a jednotného souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(8) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí **výfukových plynů** lehkých i těžkých nákladních vozidel je nutné zkoušet vozidla za skutečných podmínek použití s **relevantním** souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení, a nejen v laboratoři, **příčemž by mělo být vyloučeno tzv. neobjektivní řízení. Tato silniční zkouška by měla vyloučit neobjektivní, nerealistické a vzácné jízdní podmínky.**

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) **Přesnost přenosných zařízení pro měření emisí, která slouží k měření emisí vozidel používaných na silnicích, se od jejich zavedení výrazně zlepšila. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí na základě takovýchto měření na silnici, a provádění silničních zkoušek tedy již nevyžaduje použití faktorů shodnosti.**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání, parkování a tankování vozidla s benzinovým palivem. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí těchto těkavých organických sloučenin na nižší úrovni **a zavést mezní hodnoty emisí pro fázi doplňování paliva.**

Pozměňovací návrh

(11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání, parkování a tankování vozidla s benzinovým palivem. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí těchto těkavých organických sloučenin na nižší úrovni **pro nová vozidla a jinými prostředky na vnitrostátní úrovni, aby se zajistilo, že kontroly pro fázi doplňování paliva na čerpacích stanicích v etapě II, jak jsou uvedeny ve směrnici 2014/99/EU, budou i nadále účinné při kontrole doplňování paliva do všech benzínových vozidel.**

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(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 navrhnout mezní hodnoty oděru**

Pozměňovací návrh

(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 **s cílem přezkoumat metody měření a nejnovější poznatky vyvinuté v OSN s cílem zajistit jednotnost definice mezních**

pneumatik.

hodnot oděru pneumatik. Kromě toho by zpráva měla v co největší možné míře zahrnovat posouzení dopadů požadavků na oděr pneumatik, čímž by se odstranily nedostatky zjištěné v posouzení dopadů v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14a) Zařízení OBM, OBFCM nebo zařízení pro stav nabití používají údaje získané vozidlem ke sledování jeho souladu s tímto nařízením. Tytéž údaje musí být podle aktu o datech sdíleny s uživateli vozidla a jejich poskytovateli služeb, aby uživatelé vozidla mohli využívat poradenství a doporučení ohledně toho, jak omezit emise vozidla a jeho spotřebu energie a prodloužit životnost baterií díky lepšímu používání vozidla.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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 počítačů 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**

(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 **prostřednictvím opatření, která budou předcházet reklamě, prodeji a instalaci nedovolených zařízení.** Nedovolené zásahy do počítačů ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu, **a proto by členské**

odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počítadlem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.

státy měly následovat příkladu jiných členských států a zavést záznamy o počtu ujetých kilometrů vozidla při provozu vozidla nebo při pravidelné technické prohlídce. Je proto důležité, aby nová vozidla byla navržena s odpovídající bezpečnostní ochranou těchto systémů.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

(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 nevyvnučuje 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.***

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

Pozměňovací návrh

(16) V dnešní době se již používají snímače ***a další komplexní systémy*** nainstalované ve vozidlech k odhalení anomálií týkajících se emisí, ***ukládání informací*** a spuštění ***potřeby*** příslušných oprav prostřednictvím palubního diagnostického systému (OBD) ***a indikátoru chybné funkce (MI) na palubní desce.*** Je možné, že vozidla vypouštějí mnohem více emisí, než je povoleno, ***v závislosti na tom, jak dlouho trvá, než se řidiči či provozovatelé začnou řídit informacemi, které jim poskytuje indikátor chybné funkce (MI) OBD.*** ***Některé*** snímače, které se dosud používají pro systém OBD, lze použít také k monitorování a regulaci chování vozidel z hlediska emisí výfukových plynů ***a mohou pomoci zlepšit funkčnost OBD.***

Znění navržené Komisí

(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.*

Pozměňovací návrh

(18) *Dekarbonizace odvětví dopravy vyžaduje technologicky otevřený rámec. Komise by měla předložit návrh na registraci nových lehkých vozidel po roce 2035, která jezdí výhradně na CO₂ neutrální paliva a vozidel, která jezdí na směs konvenčních a CO₂ neutrálních paliv v souladu s právními předpisy Unie o schvalování typu vozidel, mimo oblast působnosti výkonnostních norem pro emise CO₂ vozového parku a v souladu s právem Unie a unijním cílem klimatické neutrality. Proto bude třeba toto nařízení změnit, aby zahrnovalo možnost schvalování typu těchto vozidel.*

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18a) Vědecké a technologické poznatky prokazují udržitelnost paliv šetrných ke klimatu a neutrálních z hlediska emisí CO₂. Aby se zajistilo, že ve vozidlech poháněných těmito palivy nebudou používána žádná fosilní paliva, měla by Komise ve spolupráci s výrobcí a dodavateli vypracovat požadavky a pravidla pro nalezení technických řešení, která budou praktická, cenově dostupná a vhodná pro masové uživatele.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19) Emise z vozidel prodávaných

(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 náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.*

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(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 vyráběných ve více fázích a informace, které mají tyto výrobci poskytovat, jakož i postupy stanovení hodnoty CO₂ u těchto vozidel; 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, *včetně*

malými výrobci představují nevýznamnou část emisí v Unii. U některých požadavků na takové výrobce *by* proto *měla* být povolena flexibilita, *pokud jde o požadavky, jež jsou rovněž uvedeny v nařízeních o CO₂ [vložit odkaz na Úř. věst.], a to tím, že se zde odloží uplatňování normy Euro 7 do roku 2035.*

Pozměňovací návrh

(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 *a* kontrolu shodnosti v provozu; 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 vyráběných ve více fázích a informace, které mají tyto výrobci poskytovat, jakož i postupy stanovení hodnoty CO₂ u těchto vozidel; 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, používání přenosných systémů měření emisí pro

náhodných a nejhorších cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a 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 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); viii) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; ix) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; x) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; xi) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7; xii) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiii) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xiv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xv) specifikace referenčních paliv a xvi) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xvii) měření oděru pneumatik, jakož i xviii) ***formát, údaje a způsob sdělování údajů ekologického pasu vozidel.*** Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského

ověřování emisí při reálném provozu; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a 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 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 ***sledování*** výkonnosti snímačů (systémů OBD a OBM); viii) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; ix) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; x) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; xi) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7; xii) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiii) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xiv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xv) specifikace referenčních paliv a xvi) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xvii) měření oděru pneumatik, jakož i xviii) ***opatření k vyjasnění uplatňování zkoušek, které by výrobci, členské státy, třetí strany / Komise měli provádět pro počáteční schválení typu, shodnost výroby, shodnost v provozu a dozor nad trhem.*** Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského

parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁰.

⁵⁰ 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).

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(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 mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie a 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 v rámci přípravné činnosti vedla 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 předpisů⁵¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v

parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁰.

⁵⁰ 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).

Pozměňovací návrh

(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 mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik **v souladu se zkušebními metodami a mezními hodnotami vypracovanými OSN**, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie a 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 v rámci přípravné činnosti vedla 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

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.

⁵¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo. ***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.***

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Čl. 1. odst. 1 – pododstavec 1 (nový)

Znění navržené Komisí

tvorby právních předpisů⁵¹. 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.

⁵¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozměňovací návrh

(25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo ***do doby, než Komise následně předloží a přijme všechny příslušné prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci, a pro nové typy poskytne tříletou lhůtu na přípravu.***

Technické požadavky a správní předpisy stanovené tímto nařízením pro schvalování typu z hlediska emisí a dozor nad trhem s nově vyrobenými

pneumatikami je třeba posuzovat společně s technickými požadavky na pneumatiky a správnými ustanoveními nařízení (EU) 2019/2144 o obecné bezpečnosti.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 11

Znění navržené Komisí

11) „částicemi“ nebo „PM“ jakýkoli materiál vypouštěný z výfuku nebo brzd a zachycovaný na filtračním médiu;

Pozměňovací návrh

11) „částicemi“ nebo „PM“ jakýkoli materiál vypouštěný z výfuku nebo brzd a zachycovaný na filtračním médiu **postupem popsáním v tomto nařízení;**

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 14

Znění navržené Komisí

14) „početem částic **větších než** 10 nm“ nebo „PN₁₀“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd, **jejichž průměr je** 10 nm **nebo větší;**

Pozměňovací návrh

14) „početem částic **o velikosti** 10 nm“ nebo „PN₁₀“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd, **měřený postupem popsáním v tomto nařízení, s nominálním rozhraním** 10 nm;

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 18

Znění navržené Komisí

(18) „nemethanovými uhlovodíky“ nebo „NMHC“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku s výjimkou methanu;

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění.)

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 29

Znění navržené Komisí

(29) „**oděrem pneumatik**“ **hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru a uvolňovaného do životního prostředí;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 34

Znění navržené Komisí

34) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla;

Pozměňovací návrh

34) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla, **namontované ve vozidle ke dni jeho první registrace;**

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 37

Znění navržené Komisí

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 prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace;**

Pozměňovací návrh

37) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „OBD“ **se v kontextu tohoto nařízení rozumí systém ve vozidle, který je schopen zjistit chybné funkce monitorovaných systémů regulace emisí, identifikovat pravděpodobnou oblast chybné funkce pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače a rozsvítit indikátor chybné funkce (MI), který informuje řidiče vozidla, a to volitelně prostřednictvím bezdrátové komunikace.**

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 38

Znění navržené Komisí

38) „palubním monitorovacím systémem“ nebo „OBM“ systém ve vozidle, který je schopen ***zjistit buď překročení emisí, nebo případně, zda je vozidlo v režimu nulových emisí, a který je schopen tato překročení oznámit prostřednictvím informací uchovávaných ve vozidle a tyto informace zpřístupnit prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace;***

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 42

Znění navržené Komisí

42) „emisemi v reálném provozu“ emise z vozidla za běžných jízdních podmínek a ***za rozšířených podmínek uvedených v tabulkách 1 a 2 přílohy III;***

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 61

Znění navržené Komisí

61) „výkonem na kolech“ výkon ***měřený na kolech*** vozidla a sloužící k jeho pohonu;

Pozměňovací návrh

38) „palubním monitorovacím systémem“ nebo „OBM“ systém ve vozidle, který je schopen ***monitorovat emise při zohlednění tolerancí měření OBM a poskytovat informace prostřednictvím portu OBD a volitelně prostřednictvím bezdrátové komunikace;***

Pozměňovací návrh

42) „emisemi v reálném provozu“ emise vozidla za běžných jízdních podmínek a ***nejvýše jedné z rozšířených podmínek ve stejnou dobu, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy III a článku 4 nařízení (EU) č. 595/2009 a příloze II nařízení č. 582/2011. Pro zkoušení za rozšířených podmínek by se neměla použít žádná kombinace těchto podmínek současně;***

Pozměňovací návrh

61) „výkonem na kolech“ výkon ***určený podle tohoto nařízení, který má být dodáván na kola*** vozidla a používán k jeho pohonu;

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 62

Znění navržené Komisí

62) „poměrem výkonu k hmotnosti“
poměr jmenovitého výkonu k hmotnosti v
provozním stavu;

Pozměňovací návrh

62) „poměrem výkonu k hmotnosti“
poměr jmenovitého výkonu k *maximální
technicky přípustné* hmotnosti *naloženého
vozidla podle definice v příloze II nařízení
(EU) 2021/535*;

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 71

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 77

Znění navržené Komisí

(77) „*pneumatikou pro jízdu na sněhu*“
*pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení
běhounu nebo konstrukce jsou navrženy
především k dosažení lepší výkonnosti ve
sněhových podmínkách, než jaké
dosahuje normální pneumatika, pokud jde
o schopnost uvádět vozidlo do pohybu a
udržovat je v něm*;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 78

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 78 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(78a) „neutrálním palivem z hlediska CO₂“ obnovitelné a/nebo syntetické palivo ve smyslu směrnice 2018/2001, včetně biopaliva, bioplynu, paliva z biomasy, obnovitelných kapalných a plyných paliv nebiologického původu (RFNBO) nebo recyklovaného uhlíkového paliva (RCF), přičemž emise použitého paliva (e(u)) lze považovat za nulové, což znamená, že ekvivalent CO₂ uhlíku obsaženého v chemickém složení použitého paliva e(u) je biogenního původu nebo se mu jako CO₂ lze vyhnout a scénář jeho existence se nenaplnil.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 78 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(78b) „korekčním faktorem uhlíku

(CFF)“ faktor, který uplatňuje korekci emisí skleníkových plynů na výfukové emise těžkých vozidel pro účely posouzení souladu s cílem zohlednit uhlíkovou náročnost a podíl uhlíkově neutrálních paliv, včetně biopaliv vyrobených ze vstupních surovin uvedených v příloze IX směrnice o obnovitelných zdrojích energie, obnovitelných paliv nebiologického původu – RFNBO a recyklovaného uhlíkového paliva – RCF.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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 konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů 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.

Pozměňovací návrh

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. ***Od konkrétních dat použitelnosti tohoto nařízení*** výrobci zajistí, aby nové konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových ***emisních*** systémů 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.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v

Pozměňovací návrh

2. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v

příloze I 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“.

příloze I a, **za podmínek stanovených v příloze III a článku 4 nařízení (EU) č. 595/2009 a v příloze II nařízení (EU) č. 582/2011**, dodržování **dokumentace** ke schválení typu po dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Pokud se při ověřování shody s mezními hodnotami emisí výfukových plynů provádějí zkoušky za rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v příloze III.

Pozměňovací návrh

Pokud se při ověřování shody s mezními hodnotami emisí výfukových plynů provádějí zkoušky za **jednoho typu** rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v příloze III **a článku 4 nařízení (EU) č. 595/2009 a příloze II nařízení (EU) č. 582/2011**.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Výrobci navrhnou a vyrobí konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I.

Pozměňovací návrh

4. Výrobci navrhnou a vyrobí konstrukční části nebo samostatné technické celky, **v současné době pouze** včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I **a podmínek stanovených v příloze III a článku 4 nařízení (EU) 595/2009 a příloze II nařízení č. 582/2011**.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) se systémy OBD schopnými rozpoznat nesprávně fungující systémy, **kteřé** způsobují překročení emisí, za účelem usnadnění oprav;

Pozměňovací návrh

a) se systémy OBD schopnými rozpoznat nesprávně fungující systémy, **o nichž je známo, že** způsobují překročení emisí **výfukových plynů**, za účelem usnadnění oprav;

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) se systémy OBM schopnými **rozpoznat** emise **přesahující mezní hodnoty emisí v důsledku poruch, zvýšené degradace nebo jiných situací, které zvyšují emise**;

Pozměňovací návrh

b) se OBM schopnými **monitorovat** emise **výfukových plynů v rámci toleranci měření OBM**;

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) se zařízeními OBFCM k monitorování spotřeby paliva a energie v reálném provozu i dalších relevantních parametrů, jako je užitečné zatížení / hmotnost, které jsou nutné ke stanovení jejich úspory paliva a energetické účinnosti v reálném provozu;

Pozměňovací návrh

c) se zařízeními OBFCM k monitorování spotřeby paliva a energie v reálném provozu **a u vozidel kategorie N₂ a N₃** dalších relevantních parametrů, jako je užitečné zatížení / hmotnost, které jsou nutné ke stanovení jejich úspory paliva a energetické účinnosti v reálném provozu;

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) se zařízeními pro sdělování údajů generovaných vozidlem, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM pro účely pravidelných technických prohlídek a technických kontrol prostřednictvím bezdrátové komunikace a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.

Pozměňovací návrh

g) se zařízeními pro sdělování údajů generovaných vozidlem ***spolu s číslem schválení a variantou schválení typu***, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM pro účely pravidelných technických prohlídek a technických kontrol ***volitelně*** prostřednictvím bezdrátové komunikace a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení ***a pro poskytování služeb třetím stranám uživateli vozidla s cílem zlepšit používání vozidla, omezit jeho spotřebu energie, jeho emise nebo prodloužit životnost baterie v provozu.***

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Výrobce zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobce ***ji odstraní*** aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.

Pozměňovací návrh

8. Výrobce zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7 ***na základě nejmodernější technologie v době schválení typu***. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobce ***učíní kroky k jejímu odstranění*** aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Výrobci mohou označit vozidla, která vyrábějí, jako „vozidlo Euro 7+“, pokud tato vozidla splňují tyto podmínky:

Pozměňovací návrh

vypouští se

- a) *u vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a hybridních elektrických vozidel s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic;*
- b) *u hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic, a o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II;*
- c) *u výhradně elektrických vozidel (PEV) prohlášení o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II.*

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Shoda těchto vozidel s požadavky podle bodu 1 se ověří podle deklarovaných hodnot.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Výrobci mohou označit vozidla jako „vozidlo Euro 7G“, pokud jsou tato vozidla vybavena spalovacími motory s

Pozměňovací návrh

4. Výrobci mohou označit vozidla kategorií M_1 a N_1 jako „vozidlo Euro 7G“, pokud jsou tato vozidla vybavena

technologiami 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 může být ověřeno během životnosti vozidla.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

spalovacími motory s technologiemi geo-fencingu. Výrobce na tato vozidla nainstaluje systém varování řidiče, který uživatele informuje, když jsou trakční baterie téměř vybité. Použití těchto technologií geo-fencingu může být ověřeno během životnosti vozidla.

Pozměňovací návrh

4a. Výrobci mohou vozidla označit za „vozidlo NF Euro 7“, pokud jsou tato vozidla poháněna palivy neutrálními z hlediska CO₂, jak jsou definována v čl. 3 odst. 78a tohoto nařízení, a to buď výhradně, nebo jako směs konvenčních paliv a paliv neutrálních z hlediska CO₂, a to po celou dobu životnosti vozidla.

V případě výhradního použití paliv neutrálních z hlediska CO₂ se emise CO₂ pro účely regulace [emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky] a nařízení [emisní normy CO₂ pro těžká vozidla] považují za nulové.

V případě použití směsi konvenčních paliv a paliv neutrálních z hlediska CO₂ jsou emise CO₂ pro účely regulace [emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky] a nařízení [emisní normy CO₂ pro těžká vozidla] regulovány prostřednictvím uhlíkového korekčního faktoru definovaného v čl. 3 odst. 78b tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Výrobci mohou vyrábět vozidla, u nichž jsou spojeny dvě nebo více vlastností uvedených v odstavcích 1, 2 nebo 3, a označit je pomocí kombinace symbolů a písmen, například vozidla „Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ nebo „Euro 7AG“.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení
Čl. 5 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Na žádost výrobce může schvalovací orgán pro vozidla N_2 o maximální hmotnosti **3,5 až 4,0 tuny pocházející z vozidla typu N_1** udělit schválení typu z hlediska emisí pro vozidla typu N_1 . Tato vozidla se označí jako „vozidlo Euro 7ext“.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci zajistí, aby u těchto vozidel byly dodrženy hodnoty týkající se emisí CO_2 , spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti uvedené v ustanoveních tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 3

Pozměňovací návrh

5. Výrobci mohou vyrábět vozidla **kategorie M_1 a N_1** , u nichž jsou spojeny dvě nebo více vlastností uvedených v odstavcích 1, 2 nebo 3, a označit je pomocí kombinace symbolů a písmen, například vozidla „Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ nebo „Euro 7AG“.

Pozměňovací návrh

6. Na žádost výrobce může schvalovací orgán pro vozidla N_2 **a M_2 do** maximální hmotnosti **5,0 tun včetně** udělit schválení typu z hlediska emisí pro vozidla typu N_1 . Tato vozidla se označí jako „vozidlo Euro 7ext“.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Znění navržené Komisí

3. Výrobci zajistí, aby zařízení OBFCM, OBD a OBM a prostředky ochrany proti nedovoleným zásahům nainstalované v těchto vozidlech **byly v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, pokud je** vozidlo v provozu.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – návětí

Znění navržené Komisí

6. Systémy OBM nainstalované výrobcem v těchto vozidlech musí být schopné **provádět všechny tyto činnosti:**

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) **registrovat rozsah a dobu trvání všech případů překročení emisí;**

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) sdělovat údaje **o chování vozidla z hlediska emisí, včetně údajů snímače znečišťujících látek a údajů o průtoku výfukových plynů**, prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace, a to i za účelem provádění technických prohlídek a silničních technických kontrol^{55, 56};

Pozměňovací návrh

3. Výrobci zajistí, aby **se funkčnost** zařízení OBFCM, OBD a OBM a prostředky ochrany proti nedovoleným zásahům nainstalované v těchto vozidlech **nezměnily tak dlouho, dokud bude** vozidlo v provozu.

Pozměňovací návrh

6. Systémy OBM nainstalované výrobcem v těchto vozidlech musí být schopné:

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh

b) sdělovat údaje prostřednictvím portu OBD a **volitelně prostřednictvím** bezdrátové komunikace, a to i za účelem provádění technických prohlídek a silničních technických kontrol^{55, 56};

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) spustit opravu vozidla, když systém varování řidiče upozorní na výrazné zvýšení emisí.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace.

Pozměňovací návrh

7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat **právně vhodné a nezbytné** údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a **volitelně** prostřednictvím bezdrátové komunikace, **mj. včetně údajů o poskytování služeb uživateli vozidla třetí stranou.**

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. U vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které představují vážné riziko nebo nespĺňují požadavky stanovené v tomto nařízení, výrobci **neprodleně přijmou** nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav těchto vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak, aby byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o příslušných podrobnostech.

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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 funkcí adaptivního řízení a možností geo-fencingu, pokud výrobce tyto možnosti zvolí.

Pozměňovací návrh

8. U vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které představují vážné riziko nebo nespĺňují požadavky stanovené v tomto nařízení, **dostávají** výrobci **podle postupu a lhůt uplatňování právních předpisů pokyn přijmout** nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav těchto vozidel, systémů, **opotřebených součástí**, konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak, aby byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o příslušných podrobnostech.

Pozměňovací návrh

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 funkcí adaptivního řízení a možností geo-fencingu, pokud výrobce tyto možnosti zvolí. **Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se použití funkcí adaptivního řízení a možností geo-fencingu, pokud výrobce tyto možnosti**

zvolí.

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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 a mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví zkoušky a ověřování shody, jakož i postupy týkající se schvalování typu z hlediska emisí, shodnosti výroby, shodnosti v provozu, prohlášení o shodě *a ekologického pasu vozidla* podle odstavců 1 až 4. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví zkoušky a ověřování shody, jakož i postupy týkající se schvalování typu z hlediska emisí, shodnosti výroby, shodnosti v provozu *a* prohlášení o shodě a ekologického pasu vozidla podle odstavců 1 až 3. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Článek 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 7a

Zvláštní ustanovení pro oděr pneumatik vozidel

1. Klasifikace a definice pneumatik pro účely schválení typu pro oděr z hlediska emisí se řídí jednotnými ustanoveními OSN pro schvalování typu pneumatik, pokud jde o schválení typu pro oděr z hlediska emisí, a musí být zahrnuty do tohoto nařízení prostřednictvím prováděcího aktu podle čl. 14 odst. 3.

2. Veškeré odchylky od těchto požadavků by měly být vypracovány v rámci OSN a zahrnuty do tohoto nařízení prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci podle článku 15.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 8 – nadpis

Znění navržené Komisí

Zvláštní pravidla pro malé výrobce

Pozměňovací návrh

Zvláštní pravidla pro malé **a velmi malé** výrobce

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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. 4 písm. b) se na malé výrobce nevztahuje.

Pozměňovací návrh

1. Pokud jde o emise znečišťujících látek, malí **a velmi 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) se na malé **a velmi malé** výrobce nevztahuje.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení Článek 9

Znění navržené Komisí

Článek 9

Zvláštní pravidla pro vozidla vyráběná ve více fázích

1. Při schvalování typu vozidel vyráběných ve více fázích odpovídají za schválení typu z hlediska emisí výrobci druhé nebo následující fáze, pokud změní jakoukoli část vozidla, která by podle údajů poskytnutých výrobcem v předchozí fázi mohla ovlivnit emise nebo životnost baterie.

2. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správní požadavky a údaje, které mají poskytnout výrobci předchozí fáze v souladu s odstavcem 1, a postupy stanovení emisí CO₂ těchto vozidel. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. S účinkem od ... [Úřad pro publikace: vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost] vnitrostátní 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.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh

3. S účinkem od *data* vstupu v platnost *prováděcích aktů nebo aktů v přenesené pravomoci, které platí pro příslušnou kategorii vozidel*, vnitrostátní 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.

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. S účinkem od **1. července 2025** v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁, která nevyhovují tomuto nařízení, 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 energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh

4. S účinkem od **36 měsíců po vstupu příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci v platnost a podle příslušných lhůt a zvláštních ustanovení o konstrukčních částech a samostatných technických celcích** v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁, která nevyhovují tomuto nařízení, 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 energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. S účinkem od **1. července 2027** v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a nových přípojných vozidel kategorie O₃, a O₄, která nevyhovují tomuto nařízení, 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 energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.**

Pozměňovací návrh

5. S účinkem **od 60 měsíců po vstupu v platnost příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci a v souladu s příslušnými lhůtami a zvláštními ustanoveními o konstrukčních částech a samostatných technických celcích** vnitrostátní 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, N₃ a nových přípojných vozidel O₃, O₄ která nevyhovují tomuto nařízení, odmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí.**

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. S účinkem od 1. července **2030** v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁ vyrobených malými výrobci, která nevyhovují tomuto nařízení, 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 energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh

6. S účinkem od 1. července **2035** v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁ vyrobených malými výrobci, která nevyhovují tomuto nařízení, 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.

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správní a technické prvky nezbytné k provádění zkoušek, kontrol a inspekcí za účelem ověření souladu s odstavcem 1, jakož i technické prvky nezbytné k provádění kontrol dozoru nad trhem podle odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh

8. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správní a technické prvky nezbytné k provádění zkoušek, kontrol a inspekcí za účelem ověření souladu s odstavcem 1, jakož i technické prvky nezbytné k provádění kontrol dozoru nad trhem podle odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2 **a vstupují v platnost nejméně tři roky před daty použitelnosti uvedenými v čl. 10 odst. 4 a 5.**

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. S účinkem od **1. července 2025** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₁ nebo N₁ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení

Pozměňovací návrh

1. S účinkem od **36 měsíců od vstupu všech prováděcích aktů nebo aktů v přenesené pravomoci týkajících se dané kategorie vozidel v platnost a podle zvláštních ustanovení pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₁ nebo N₁ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení
Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. **S účinkem od 1. července 2027** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení

Pozměňovací návrh

2. **60 měsíců po vstupu příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci v platnost** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení
Čl. 11 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

3a. **S účinkem ode dne [2 roky po zveřejnění aktu v přenesené pravomoci**

Pozměňovací návrh

týkajícího se schvalování pneumatik třídy C1, pokud jde o oděr z hlediska emisí, odpovídajících mezním hodnotám stanoveným v předpisu OSN WP29] vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se oblastí pneumatik třídy C1, na něž se vztahuje článek 7a (Zvláštní ustanovení pro oděr pneumatik vozidel), odmítnou udělit ES schválení typu konstrukční části / samostatného technického celku novým typům pneumatik, které nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu. S účinkem ode dne [4 roky po zveřejnění aktu v přenesené pravomoci týkajícího se schvalování pneumatik třídy C1, pokud jde o oděr z hlediska emisí, odpovídajících ustanovením předpisu OSN WP29] vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se oblastí pneumatik, na něž se vztahuje článek 7a (Zvláštní ustanovení pro oděr pneumatik z hlediska emisí), odmítnou udělit schválení typu nebo vnitrostátní ES schválení typu nově vyrobeným pneumatikám třídy C1, které nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu. Pneumatiky třídy C1, které byly vyrobeny před daty stanovenými v odstavci 3a a které nesplňují požadavky přílohy I, mohou být prodávány po dobu nepřesahující 30 měsíců od těchto dat. OSN rozšíří vhodnou zkušební metodu a mezní hodnoty pro oděr pneumatik na pneumatiky tříd C2 a C3.

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. f

Znění navržené Komisí

f) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součástí;

Pozměňovací návrh

f) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součástí **konkrétně pro různé kategorie vozidel, které zohledňují i jiné palubní systémy, jež napomáhají k brzdění vozidel a k brzdění**

přípojných vozidel;

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly;

Pozměňovací návrh

g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly, *kteře jsou specifické pro různé kategorie vozidel a zohledňují i jiné palubní systémy, jež napomáhají k brzdění vozidel a k brzdění přípojných vozidel;*

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly pro starší automobily, které mají být dodatečně vybaveny, aby se výrazně snížily emise z brzd;

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. h

Znění navržené Komisí

h) typy pneumatik s ohledem na oděr pneumatik;

Pozměňovací návrh

h) typy pneumatik s ohledem na oděr pneumatik *podle definice pracovní skupiny Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) pro oděr pneumatik;*

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) metody měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně ***náhodných a nejhorších cyklů zkoušení*** emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu;

Pozměňovací návrh

a) ***u vozidel spadajících do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 715/2007*** metody měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně ***opatření proti neobjektivnímu řízení a nesprávnému používání při zkouškách*** emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu;

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) u vozidel spadajících do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 595/2009 přenesení všech zkušebních postupů pro zkoušky shodnosti v laboratoři a v provozu (ISC-PEMS) stanovených v uvedeném nařízení ve znění pozdějších předpisů;

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. g

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

g) metody měření emisí částic z brzd, ***včetně metod pro těžká vozidla***, emise ***částic z brzd v reálném provozu*** a rekuperační brzdění;

g) metody měření emisí částic z brzd ***na základě dokončeného celosvětového technického předpisu EHK OSN pro vozidla kategorií M₁ a N₁ a provedení expanzivního mezilaboratorního zkušebního programu ke stanovení výchozí hodnoty pro emise z opotřebení brzd u vozidel kategorií M₁ a N₁, na jejichž základě lze uvažovat o mezních hodnotách proporcionálního opotřebení brzd, podobný přístup pro těžká vozidla,***

pokud byla nejprve vypracována vhodná zkušební metoda na úrovni EHK OSN, a rekuperační brzdění;

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. h

Znění navržené Komisí

h) metody měření oděru pneumatik *za účelem monitorování míry oděru pneumatik*;

Pozměňovací návrh

h) metody měření oděru pneumatik *v souladu s příslušným předpisem WP29 OSN*;

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. j

Znění navržené Komisí

j) zařízení OBFCM, systémy OBD a OBM, včetně *prahových hodnot pro shodu, požadavků na výkon a zkoušek výkonu, metod zajištění výkonnosti snímačů a* bezdrátového předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy;

Pozměňovací návrh

j) zařízení OBFCM, systémy OBD a OBM, včetně *volitelného* bezdrátového předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy;

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. r

Znění navržené Komisí

r) specifikace referenčních paliv pro zkoušení;

Pozměňovací návrh

r) specifikace referenčních paliv pro zkoušení, *kteřé do směrnice o jakosti paliv 98/70/ES zahrnují lepší environmentální specifikaci pro paliva na trhu s cílem umožnit snížení znečišťujících látek z výfuku*;

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. s

Znění navržené Komisí

s) metody stanovení absence odpojovacích zařízení a odpojovacích strategií;

Pozměňovací návrh

s) metody stanovení absence odpojovacích zařízení a odpojovacích **strategií a převedení požadavků stanovených v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 a čl. 5 odst. 11 nařízení (EU) 2017/1151, které se vztahují na vozidla kategorií M_1 a N_1 , a v předpisu EHK OSN č. 49 (8) revize 6 přílohy 10 bodu 5.1.2, které se vztahují na vozidla kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 , do tohoto nařízení;**

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. t

Znění navržené Komisí

t) **metody měření oděru pneumatik;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. w a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

wa) u vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 převedení všech postupů zkoušek shodnosti v laboratoři a v provozu (ISC-PEMS) stanovených v nařízení (ES) č. 595/2009 ve znění pozdějších předpisů do tohoto nařízení;

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. w b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

wb) metody schvalování typu příslušných hybridních technologií vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃;

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. w c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

wc) vyjasnění povinností týkajících se zkoušek pro výrobce, schvalovací orgány a třetí strany, pokud jde o původní schválení typu, shodnost výroby, shodnost v provozu a dozor nad trhem.

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem zohlednění technického pokroku, kterými se mění:

vypouští se

a) příloha III, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, N₃, na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7; b)

b) příloha 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, na základě technického pokroku;

d) článek 5 zavedením možností a označení pro výrobce na základě

inovativních technologií.

Pozměňovací návrh 87
Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd v příloze I na základě činnosti Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I na základě činnosti Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);

Pozměňovací návrh

b) stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I zajišťující synchronizaci s předpisem OSN WP29;

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) stanovením koeficientů životnosti v příloze IV na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ a zprávy o životnosti těžkých nákladních vozidel předložené Evropskému parlamentu a Radě;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. e

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení
Čl. 15 – odst. 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) stanovením požadavků a pravidel ve spolupráci s výrobcí a dodavateli pro technická zařízení ve vozidlech, která uznávají výhradní používání paliv neutrálních z hlediska emisí CO₂ ve vozidlech.

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení
Čl. 18 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. *Do 1. září 2030* informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.

1. *Nejpozději 60 měsíců po vstupu všech prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s tímto nařízením v platnost* informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení
Čl. 19 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července **2025**.

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení
Čl. 19 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem *ode dne 1. července 2027*.

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení
Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Použije se *ode dne 1. července 2025* u vozidel kategorie M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a ode dne 1. července 2027 u vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O₃, O₄.

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení
Čl. 20 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Použije se ode dne 1. července **2030** u

Pozměňovací návrh

Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července **2035 v souladu s datem uvedeným v čl. 10 odst. 6**.

Pozměňovací návrh

Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem *od data uvedeného v čl. 10 odst. 5*.

Pozměňovací návrh

Použije se *od 36 měsíců po vstupu v platnost všech příslušných sekundárních právních předpisů* u vozidel kategorie M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a *od 60 měsíců po vstupu v platnost příslušných sekundárních právních předpisů* u vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O₃, O₄.

Pozměňovací návrh

Použije se ode dne 1. července **2035** u

vozidel M₁, N₁ vyrobených malými výrobci.

vozidel M₁, N₁ vyrobených malými výrobci.

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>				
Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M ₁ , N ₁ se spalovacím motorem				
Emise znečišťujících látek	Vozidla M ₁ , N ₁	Pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti ¹ nižším než 35 kW/t	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla M ₁ , N ₁	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti nižším než 35 kW/t
	na km	na km	na jízdu	na jízdu
NO _x v mg	60	75	600	750
PM v mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ v počtu částic	6 × 10 ¹¹	6 × 10 ¹¹	6 × 10 ¹²	6 × 10 ¹²
CO v mg	500	630	5 000	6 300
THC v mg	100	130	1 000	1 300
NMHC v mg	68	90	680	900
NH ₃ v mg	20	-	200	-
<hr/>				
¹ V případě vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a výhradně elektrických vozidel měřeno v souladu s bodem 5.3.2. předpisu EHK/OSN č. 85 nebo ve všech ostatních případech měřeno v souladu s jedním ze zkušebních postupů stanovených v bodě 6 celosvětového technického předpisu OSN č. 21.				

<i>Pozměňovací návrh</i>				
Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M ₁ , N ₁ se spalovacím motorem				
Emise znečišťujících látek	Vozidla M ₁ , N ₁	Pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti ¹ nižším než 44 kW/t	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla M ₁ , N ₁	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti nižším než 44 kW/t
	na km	na km	na jízdu	na jízdu
NO _x v mg	60	125	600	1 500
PM v mg	4,5	5	45	50
PN ₁₀ v počtu částic	6 × 10 ¹¹	6 × 10 ¹¹	6 × 10 ¹²	6 × 10 ¹²
CO v mg	500	740	5 000	7 400
THC v mg	100	160	1 000	1 600
NMHC v mg	68	108	680	1 080
NH ₃ v mg	20	20	200	200
<p>¹ V případě vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a výhradně elektrických vozidel měřeno v souladu s bodem 5.3.2. předpisu EHK/OSN č. 85 nebo ve všech ostatních případech měřeno v souladu s jedním ze zkušebních postupů stanovených v bodě 6 celosvětového technického předpisu OSN č. 21.</p>				

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>
Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃ se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech

Emise znečišťujících látek	<i>Emise za studena²</i>	<i>Emise za tepla³</i>	<i>Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 3 x WHTC</i>	<i>Volitelné mezní hodnoty emisí při volnoběhu⁴</i>
	<i>na kWh</i>	<i>na kWh</i>	<i>na kWh</i>	<i>za hodinu</i>
<i>NO_x v mg</i>	<i>350</i>	<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5 000</i>
<i>PM v mg</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	
<i>PN₁₀ v počtu částic</i>	<i>5 x 10¹¹</i>	<i>2 x 10¹¹</i>	<i>3 x 10¹¹</i>	
<i>CO v mg</i>	<i>3 500</i>	<i>200</i>	<i>2 700</i>	
<i>NMOG v mg</i>	<i>200</i>	<i>50</i>	<i>75</i>	
<i>NH₃ v mg</i>	<i>65</i>	<i>65</i>	<i>70</i>	
<i>CH₄ v mg</i>	<i>500</i>	<i>350</i>	<i>500</i>	
<i>N₂O v mg</i>	<i>160</i>	<i>100</i>	<i>140</i>	
<i>HCHO v mg</i>	<i>30</i>	<i>30</i>		

^{2.} *Emise za studena se vztahují ke 100. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo WHTC_{cold} u motorů.*

^{3.} *Emise za tepla se vztahují k 90. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo WHTC_{hot} u motorů.*

^{4.} *Platí pouze v případě, že není přítomen systém, který po 300 sekundách nepřetržitého provozu na volnoběh automaticky vypne motor (se zastaveným vozidlem a aktivovanými brzdami).*

Pozměňovací návrh

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

Emise znečišťujících látek	<i>CO mg/kWh</i>	<i>NMHC mg/kWh</i>	<i>CH₄ mg/ kWh</i>	<i>NO_x mg/k Wh</i>	<i>NH₃ mg/k Wh</i>	<i>PM mg/k Wh</i>	<i>PN₁₀</i>
<i>WHSC (CI) a WHTC (CI a PI)</i>	<i>1 500</i>	<i>80</i>	<i>500</i>	<i>230</i>	<i>10</i>	<i>8</i>	<i>6 x 10¹¹</i>
<i>Emise v reálném provozu</i>	<i>2 250</i>	<i>120</i>	<i>750</i>	<i>345</i>	<i>15</i>	<i>8</i>	<i>9 x 10¹¹</i>

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení Příloha I – tabulka 3

<i>Znění navržené Komisí</i>		
Mezní hodnoty emisí způsobených vypařováním Euro 7 pro vozidla s benzínovým motorem M_1, N_1		
Emise znečišťujících látek	M_1, N_1 s maximální hmotností do 2 650 kg	N_1 s maximální hmotností rovnou 2 650 kg nebo vyšší
Emise způsobené vypařováním (při odstavení za tepla + 2denní 24hodinová zkouška)	0,50 g v nejhorší den + ztráta u odstaveného vozidla za tepla	0,70 g v nejhorší den + ztráta u odstaveného vozidla za tepla
Emise při čerpání pohonných hmot	0,05 g/l paliva	0,05 g/l paliva
<i>Pozměňovací návrh</i>		
Mezní hodnoty emisí způsobených vypařováním Euro 7 pro vozidla s benzínovým motorem M_1, N_1		
Emise znečišťujících látek	M_1 a N_1 s maximální hmotností do 2 650 kg	M_1 a N_1 s maximální hmotností rovnou 2 650 kg nebo vyšší
Emise způsobené vypařováním (při odstavení za tepla + 2denní 24hodinová zkouška)	0,50 g v nejhorší den + ztráta u odstaveného vozidla za tepla	0,70 g v nejhorší den + ztráta u odstaveného vozidla za tepla
Emise při čerpání pohonných hmot	0,05 g/l paliva	0,05 g/l paliva

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení Příloha I – tabulka 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

[...]

vypouští se

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M ₁			
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	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M ₁			
Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie		8 let od začátku životnosti nebo 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV		70 %	
PEV		70 %	

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N ₁			
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	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*

		km, podle toho, co nastane dříve	
OVC-HEV	75 %	65 %	
PEV	75 %	65 %	
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N ₁			
Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie		8 let od začátku životnosti nebo 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV		65 %	
PEV		65 %	

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>		
Podmínky zkoušení shody vozidel M ₁ , N ₁ s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla		
Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky*
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	-	1,6 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci)
Teplota okolí	0 °C až 35 °C	-10 °C až 0 °C nebo 35 °C až 45 °C
Maximální nadmořská výška	700 m	Více než 700 m a méně než 1 800 m
Maximální rychlost	do 145 km/h	145 až 160 km/h
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném	-

	použití	
Maximální průměrný výkon na kolech během prvních 2 km po studeném startu	Nižší než 20 % maximálního výkonu na kolech	Vyšší než 20 % maximálního výkonu na kolech
Složení jízdy	Jakékoli	-
Minimální počet ujetých kilometrů	10 000 km	3 000 až 10 000 km
*Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.		
<i>Pozměňovací návrh</i>		
Podmínky zkoušení shody vozidel M ₁ , N ₁ s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla		
Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky*
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	-	1,6 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci, a v případě, že jsou splněny dvě nebo více podmínek, je tato část jízdy vyňata a nastavena jako neplatná).
Teplota okolí	0 °C až 35 °C	-10 °C až 0 °C nebo 35 °C až 45 °C
Maximální nadmořská výška	700 m	Více než 700 m a méně než 1 800 m
Maximální rychlost	do 145 km/h	145 až 160 km/h
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	-
Maximální průměrný výkon na kolech během prvních 2 km po studeném startu	Nižší než 20 % maximálního výkonu na kolech	Vyšší než 20 % maximálního výkonu na kolech

Složení jízdy	Jakékoli <i>Neobjektivní a vzácné jízdni podmínky nejsou povoleny</i>	<i>Neobjektivní a vzácné jízdni podmínky nejsou povoleny</i>
Minimální počet ujetých kilometrů	10 000 km	3 000 až 10 000 km
*Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.		

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení Příloha III – tabulka 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

[...]

vypouští se

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení Příloha IV – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Životnost vozidel, motorů a systémů regulace znečišťujících látek			
Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek	M ₁ , N ₁ a M ₂	N ₂ , N ₃ < 16 t, M ₃ < 7,5 t:	N ₃ > 16 t, M ₃ > 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 15 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti a až 200 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane	Po hlavní životnosti a až 375 000 km	Po hlavní životnosti a až 875 000 km

	dříve		
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Životnost vozidel, motorů a systémů regulace znečišťujících látek			
Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek	M ₁ , N ₁ a M ₂	N ₂ , N ₃ < 16 t, M ₃ < 7,5 t:	N ₃ > 16 t, M ₃ > 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 15 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti a až 240 000 km nebo 16 let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti a až 500 000 km	Po hlavní životnosti a až 1 200 000 km

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Schvalování typu motorových vozidel a motorů a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska emisí a životnosti baterií (Euro 7) a zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009
Referenční údaje	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	Rada pro životní prostředí 15.12.2022
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	Průmysl, výzkum a energetika 15.12.2022
Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání	11.5.2023
Zpravodaj Datum jmenování	Massimiliano Salini 15.12.2022
Projednáání ve výboru	22.5.2023
Datum přijetí	19.7.2023
Výsledek konečného hlasování	+ : 46 - : 12 0 : 14
Členové přítomní při konečném hlasování	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Mesure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerkovič, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se