



*Konsolidovaný legislativní dokument*

**EP-PE\_TC1-COD(2022)0365**

13.3.2024

**\*\*\*|**

# **POSTOJ EVROPSKÉHO PARLAMENTU**

přijatý v prvním čtení dne 13. března 2024 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/... 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), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (EP-PE\_TC1-COD(2022)0365)

PE704.442v01-00

## **POSTOJ EVROPSKÉHO PARLAMENTU**

**přijatý v prvním čtení dne 13. března 2024**

**k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/... 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), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362**

(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 výboru<sup>1</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C 228, 29.6.2023, s. 103.

<sup>2</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 13. března 2024.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) *Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591<sup>3</sup> o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 vytyčuje jako jeden ze šesti tematických cílů Unie na období do 31. prosince 2030 nulové znečištění, a to i v souvislosti se škodlivými chemickými látkami, aby bylo dosaženo životního prostředí bez toxickech látek, včetně ovzduší, vody a půdy, a bez světelného a hlukového znečištění a aby bylo chráněno zdraví a dobré životní podmínky lidí, zvířat a ekosystémů před riziky a negativními dopady souvisejícími s životním prostředím.*

---

<sup>3</sup> *Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ze dne 6. dubna 2022 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 (Úř. věst. L 114, 12.4.2022, s. 22).*

- (2) *Zelená dohoda pro Evropu, přijatá sdělením Komise ze dne 11. prosince 2019, je strategie Unie na zahájení transformace, jejímž cílem je dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimaticky neutrálního, čistého a oběhového hospodářství, optimalizovat hospodaření se zdroji, minimalizovat znečištění a zároveň uznat potřebu hluboce transformativních politik. Unie se rovněž zavázala provádět Agendu OSN pro udržitelný rozvoj 2030 a její cíle udržitelného rozvoje. Aspekty znečištění z dopravy uvedenými v Zelené dohodě pro Evropu se konkrétně zabývá Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu přijatá Komisí v prosinci 2020 a Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ přijatý Komisí v květnu 2021. Mezi další obzvláště důležitá opatření pro tuto iniciativu patří například návrh na přepracování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES<sup>4</sup>, nová průmyslová strategie pro Evropu předložená Komisí v březnu 2020, přezkum nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851<sup>5</sup> o výkonnostních normách pro emise CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a dodávky stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631<sup>6</sup> a návrh přezkumu výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká nákladní vozidla stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242<sup>7</sup>.*

---

<sup>4</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistém ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

<sup>5</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísňení výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (Úř. věst. L 110, 25.4.2023, s. 5).

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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).

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká 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).

- (3) Vnitřní trh je prostor, ve kterém se má zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858<sup>8</sup> komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a dozoru nad trhem s nimi.
- (4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů 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 ve všech členských státech.
- (5) *Úspěšný přechod k mobilitě s nulovými emisemi si žádá integrovaný přístup a příznivé prostředí vhodné k tomu, aby se podnítily inovace a zachovalo se technologické prvenství Unie v odvětví silniční dopravy. Takové prostředí zahrnuje veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, rostoucí počet vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi, rozvoj infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, začlenění do energetických systémů, udržitelné dodávky materiálu a udržitelnou výrobu, opětovné využití a recyklaci baterií v Unii. Vytvoření takového prostředí vyžaduje soudržnou činnost na unijní, celostátní, regionální a místní úrovni.*

---

<sup>8</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (6) *S cílem podpořit přechod na čistou mobilitu a současně reindustrializovat Unii a podporovat její občany je nezbytné, aby ceny soukromých a užitkových vozidel byly pro jednotlivce i podniky i nadále dostupné. Pomohlo by to zachovat kvalitu života, konkurenčeschopnost průmyslu a inovace, a podpořit tak vytváření pracovních míst a rozvoj dovedností v tomto odvětví.*
- (7) *Mělo by být zajištěno, aby byl přechod k mobilitě s nulovými emisemi sociálně přijatelný a spravedlivý. Je proto důležité v rámci celého hodnotového řetězce automobilového průmyslu zohledňovat sociální důsledky tohoto přechodu a aktivně se zabývat dopady na zaměstnanost. V rámci mechanismu pro spravedlivou transformaci mají být vypracovány cílené programy na unijní, celostátní a regionální úrovni, jako jsou plány spravedlivé transformace pro regiony závislé na automobilovém průmyslu, zaměřené na reorganizaci, změnu kvalifikace a prohlubování dovedností pracovníků, jakož i iniciativy v oblasti vzdělávání a hledání zaměstnání v nepříznivě zasažených komunitách a regionech, a to v úzkém dialogu se sociálními partnery a příslušnými orgány. V rámci této transformace je nezbytné v uvedeném odvětví posílit zaměstnávání žen, jakož i rovné příležitosti.*

- (8) Toto nařízení je samostatným regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. *V plném rozsahu se použijí správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o sankcích, jakož i jeho účinný mechanismus vynucování dodržování požadavků.*
- (9) *Odůvodněné stížnosti podané fyzickými nebo právnickými osobami mohou představovat důležitý zdroj informací jak pro orgány dozoru nad trhem, tak pro schvalovací orgány. V této souvislosti může k uplatňování a vymáhání tohoto nařízení přispět zavedení jednoduchých a přiměřených postupů, které fyzickým a právnickým osobám umožní podávat příslušným orgánům odůvodněné stížnosti, pokud mají důvod se domnívat, že toto nařízení není dodržováno. Tyto stížnosti by měly být vnitrostátními orgány považovány za rizikový faktor při rozhodování o činnostech v oblasti dozoru nad trhem nebo shodnosti v provozu.*
- (10) *Toto nařízení by mělo stanovit společná správní ustanovení a požadavky týkající se emisí z vozidel a životnosti baterií, zatímco technické prvky by měly být stanoveny v prováděcích aktech přijatých přezkumným postupem.*

- (11) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí u lehkých vozidel a těžkých nákladních vozidel, konkrétně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007<sup>9</sup> a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009<sup>10</sup>. ■
- (12) Začlenění požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by zajistilo vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých vozidel i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí a *zkušební postupy* u těchto vozidel.

---

<sup>9</sup> 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) (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>10</sup> 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), 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).

- (13) Kromě toho byly stávající mezní hodnoty emisí pro těžká nákladní vozidla přijaty v roce 2009 na základě technologie, která byla tehdy dostupná. Od té doby technologie pokročily a úroveň emisí dosažitelná použitím kombinace současných technologií je mnohem nižší než úroveň dosažitelná 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.
- (14) *V Unii je počet pevných částic (PN) v rámci výfukových emisí větších než 23 nanometrů (PN<sub>23</sub>) regulován od roku 2011 u lehkých vozidel a od roku 2013 u těžkých nákladních vozidel. Vzhledem k tomu, že stávající technologie a celosvětový technický předpis OSN č. 15 umožňují měření počtu emitovaných částic menších než 10 nanometrů (PN<sub>10</sub>), je vhodné použít mezní hodnoty velikosti částic PN<sub>10</sub> na všechna vozidla, na něž se toto nařízení vztahuje. Stanovení specifických mezních hodnot pro emise PN<sub>10</sub> poprvé poskytne podnět k celosvětové harmonizaci posílené regulace a měření počtu emitovaných částic a Unie by měla vybízet Světové fórum OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (fórum WP.29 OSN), aby odpovídajícím způsobem sladilo příslušné předpisy OSN týkající se vozidel.*

- (15) ■ Zjednodušení by mohlo být dosaženo odstraněním zkoušek, které nejsou nutné, odkazem na případné normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním jednotného souboru postupů a zkoušek pro jednotlivé fáze schvalování typu z hlediska emisí.
- (16) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých vozidel i těžkých nákladních vozidel je nezbytné zkoušet vozidla v reálném provozu, které jsou statisticky relevantní, s minimálním souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení. *Tyto silniční zkoušky by měly být založeny na běžném způsobu jízdy a neměly by zahrnovat nestandardní způsob jízdy.*
- 
- (17) Nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely průměrnou očekávanou životnost vozidel v Unii.

- (18) *Členské státy se vybízejí, aby vypracovaly a prováděly strategie na stimulaci obnovy vozového parku s cílem usnadnit postupný přechod vozového parku na vozidla s nižšími emisemi, což přispěje k čistšímu a udržitelnějšímu dopravnímu ekosystému.*
- (19) Existují technologie, které jsou v současné době dostupné a široce používané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání a parkování vozidla s benzinovým palivem. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí pro tyto těkavé organické sloučeniny na nižší úrovni.

- (20) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů ***uvolňovaných do životního prostředí***. Jak je uvedeno v posouzení dopadů připojeném k návrhu tohoto nařízení, 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 *podporovat práci fóra WP.29 OSN tak, aby toto fórum mohlo včas dosáhnout svých cílů, a to s ohledem na vysokou úroveň ambicí založenou na solidních vědeckých a technických základech, a na základě nejmodernějších metod stanovit mezní hodnoty oděru pneumatik. V případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme jednotná ustanovení o mezních hodnotách oděru pneumatik do 1. července 2026 pro pneumatiky třídy C1, do 1. dubna 2028 pro pneumatiky třídy C2 nebo do 1. dubna 2030 pro pneumatiky třídy C3, měla by Komise přijmout akt v přenesené pravomoci, jehož cílem by bylo dosáhnout cíle Unie snížit do roku 2030 množství mikroplastů uvolňovaných do životního prostředí o 30 %, a to na základě nejmodernějších mezních hodnot oděru. Při vypracovávání uvedeného aktu v přenesené pravomoci by měly být vyhodnoceny specifické vlastnosti vozidel s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel.*

- (21) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144<sup>11</sup> upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jejich údaji. Požadavky, jež se týkají emisí znečišťujících látek v reálném provozu, včetně dodržování ukazatelů rychlostních stupňů, by se však mělo zabývat toto nařízení.
- (22) 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. Takový požadavek by byl obzvláště důležitý pro kupující ojetých elektrických vozidel, protože by se tak zajistilo, že by vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory **stavu nabité trakčních baterií**. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonné požadavky na životnost baterií osobních automobilů a **lehkých užitkových vozidel** se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22.

---

<sup>11</sup> 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).

- (23) *Palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM) využívají k monitorování souladu s tímto nařízením údaje generované vozidlem. Ve vhodných případech by se na tyto údaje mělo vztahovat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854<sup>12</sup>.*
- (24) 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 proto třeba jí zabránit, *přičemž by se měly uplatňovat účinné, přiměřené a odrazující sankce*. 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.
- (25) *Aby opatření proti nedovoleným zásahům nepatřičně nenarušovala hospodářskou soutěž, mělo by toto nařízení i nadále samostatným provozovatelům umožňovat, aby vyvíjeli, distribuovali, instalovali a aktivovali náhradní díly pro následný trh. Výrobci by proto neměli samostatným provozovatelům bránit v přístupu k informacím, nástrojům a postupům, které jsou pro vývoj a instalaci těchto náhradních dílů nezbytně nutné. Schválení a oprávnění k přístupu samostatných provozovatelů k bezpečnostním prvkům vozidla by mělo být uděleno v souladu s nařízením (EU) 2018/858.*

---

<sup>12</sup> *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 ze dne 13. prosince 2023 o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání a o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice (EU) 2020/1828 (nařízení o datech) (Úř. věst. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).*

- (26) *Dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z vozidel. Podle tohoto nařízení by mělo být zakázáno používání manipulačních zařízení i manipulačních strategií. Tento zákaz je nezbytný pro zajištění plnění uvedených cílů. Při posuzování situací, které by mohly zahrnovat použití manipulačních zařízení nebo manipulačních strategií, by mělo být provedeno rozsáhlé posouzení a výklad těchto situací v souladu s judikaturou Soudního dvora Evropské unie týkající se odpojovacích zařízení v souvislosti s nařízením (ES) č. 715/2007. Při určování toho, zda manipulační zařízení nebo strategie existují, je třeba brát v potaz jakákoliv zařízení nebo strategie, které snižují účinnost mezních hodnot výfukových a nevýfukových emisí a požadavků na zkušební podmínky podle tohoto nařízení a které vedou k tomu, že se nevyhovující vozidlo jeví jako vyhovující, nebo vedou k nesprávným výsledkům zkoušek. Konstrukce, výroba a montáž vozidel s těmito manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi by měly podléhat sankcím.*

- (27) Již se používají snímače nainstalované ve vozidlech k odhalování anomálií týkajících se emisí a spouštění 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 mají mnohem vyšší emise znečišťujících látek, než je povoleno. Snímače, které se dosud používají pro systém OBD, by bylo možné použít také k nepřetržitému monitorování a regulaci výkonnosti vozidel z hlediska ***výfukových*** emisí prostřednictvím systému OBM. Systém OBM rovněž upozorní uživatele, aby v případě, že jsou tyto opravy zapotřebí, provedl opravy motoru nebo systémů k regulaci znečišťujících látek. Je proto vhodné požadovat, aby byl takový systém nainstalován a aby byly jeho technické požadavky upraveny.
- Opatření vyplývající z těchto systémů by neměla vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.***
- (28) Výrobci si mohou vybrat, zda budou vyrábět vozidla, která obsahují pokročilé možnosti, ***jako je geo-fencing***. Výrobci také mohou vyrábět vozidla „Euro 7ext“, což jsou vozidla kategorie N<sub>2</sub> o maximální hmotnosti 3,5 až 5 tun, která byla původně typem vozidla kategorie N<sub>1</sub>, pro která lze na žádost výrobce udělit schválení typu z hlediska emisí N<sub>2</sub>, pokud vozidlo splňuje požadavky na typ vozidla kategorie N<sub>1</sub>. Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace.

- (29) *Uživatelé vozidel by měli mít k dispozici environmentální údaje o typech vozidel. Pro každé vozidlo by proto měl být k dispozici ekologický pas vozidla. Uživatelé vozidel by rovněž měli mít přístup k aktuálním informacím o spotřebě paliva, technickém stavu trakčních baterií a emisích znečišťujících látek a k dalším relevantním informacím generovaným palubními systémy a monitory.*
- (30) Pokud Komise předloží návrh na registraci nových lehkých vozidel, která jezdí výhradně na CO<sub>2</sub> neutrální paliva, mimo oblast působnosti norem pro emise CO<sub>2</sub> 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.
- (31) Emise z vozidel prodávaných malými výrobcími představují nevýznamnou část emisí v Unii. *Ohledně* některých požadavků na takové výrobce proto měla být povolena určitá flexibilita. Malí výrobci by měli mít možnost nahradit některé zkoušky během schvalování typu prohlášeními o shodě, zatímco velmi malí výrobci by měli mít možnost používat laboratorní zkoušky na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.

- (32) Nařízení (EU) 2019/631 a (EU) 2019/1242 upravují průměrnou výkonnost z hlediska emisí CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu jednotlivých vozidel, **včetně aktualizace a vývoje nástroje pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO), aby se vedle jiných aspektů lépe zohlednila energetická účinnost těžších jízdních souprav.**
- (33) *I když se pojed „stav nabité“ běžně používá k označení stavu trakční baterie v určitém okamžiku její životnosti, tento pojem nemá žádnou obecnou definici a určuje se pomocí různých metodik, jako je „stav certifikované energie“ a „stav certifikované dojezdové vzdálenosti“. Oba ukazatele představují procentní podíl certifikované energie baterie nebo dojezdové vzdálenosti, které v daném okamžiku zbývají.*

- (34) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o tyto aspekty:
- povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o *shodě*, kontrole shodnosti výroby, kontrole shodnosti v provozu, dozor nad trhem a ekologický pas vozidla;
  - 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;
  - metody a zkoušky pro: i) měření výfukových emisí v *laboratoři* a na silnici a používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu; ii) stanovení emisí CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva a *elektrické* energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; iii) stanovení energetické účinnosti přípojných vozidel kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>; iv) měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním a emisí z brzd; v) hodnocení souladu s minimálními výkonnostními požadavky na životnost baterie; vi) posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; vii) posuzování fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek;; viii) zajištění a posouzení opatření týkajících se manipulačních zařízení a manipulačních strategií, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; ix) posuzování fungování typů vozidel schválených podle některých zvláštních označení; x) *hodnocení souladu s* požadavky na schvalování typu z hlediska emisí *vztahující se na vozidla vyrobená* malými a velmi malými výrobci; xi) stanovení absence *manipulačních* zařízení a *manipulačních* strategií a xii) měření oděru pneumatik;
  - *metody, požadavky a zkoušky*, včetně prahových hodnot pro shodu, *pro zajištění* výkonnosti *zařízení OBFCM a systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i* předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy *mimo vozidlo*;

- metody, požadavky a specifikace týkající se ukazatelů rychlostních stupňů;
  - charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metody upozornění řidiče a posouzení jejich funkce;
  - požadavky na výkon zkušebního zařízení;
  - specifikace referenčních paliv;
  - formát, údaje a způsob sdělování údajů v rámci ekologického pasu vozidel;
  - požadavky na výrobce *vozidel, včetně* vozidel vyráběných ve více fázích, a informace, které mají tito výrobci poskytovat, a rovněž
  - technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí a kontroly v rámci dozoru nad trhem, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby, jakož i oznamovací povinnosti.
- (35) Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>13</sup>. *Aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o některé stávající právní povinnosti týkající se metod pro měření emisí znečišťujících látek z typů vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, měly by metody pro měření výfukových emisí a emisí způsobených vypařováním odrážet metody stanovené v nařízení (EU) 2017/1151 ve znění platném v době přijetí prováděcího aktu.*

---

<sup>13</sup> 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).

- (36) Za účelem případné 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; zavedení dalších možností a označení vozidel pro výrobce na základě inovativních technologií; stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd, ***mezních hodnot emisí formaldehydu*** pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, ***a N<sub>3</sub>***, zkušebních podmínek pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, ***a N<sub>3</sub>*** a, za určitých podmínek, 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 zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>; a uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení. 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 předpisů<sup>14</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci má Evropský parlament a Rada obdržet 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.

---

<sup>14</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (37) *Unie je smluvní stranou dohody 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<sup>15</sup>. Požadavky stanovené v tomto nařízení by ve vhodných případech měly být v souladu s normami stanovenými v předpisech OSN nebo v jakýchkoli následných změnách těchto předpisů, jsou-li k dispozici, zejména pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd, mezní hodnoty pro typy pneumatik a stanovení minimálních výkonnostních požadavků na baterie.*
- (38) *Pokud byly tyto mezní hodnoty nebo požadavky obsažené v návrhu předpisu OSN nebo změně předpisu OSN schváleny postupem podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) a rozhodnutí Rady 97/836/ES<sup>16</sup>, měly by tedy být tyto mezní hodnoty nebo požadavky začleněny do tohoto nařízení. Na Komisi by za tímto účelem měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU.*

---

<sup>15</sup> Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 81.

<sup>16</sup> Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů 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 („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

- (39) V zájmu přehlednosti, rationality a zjednodušení a vzhledem k tomu, že pravidla pro schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska emisí jsou aktualizována a konsolidována v tomto nařízení, by měla být nařízení (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 zrušena a nahrazena tímto nařízením.
- (40) *V zájmu přehlednosti, rationality a zjednodušení by tímto nařízením měly být zrušeny tyto akty přijaté podle nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009: nařízení Komise (EU) č. 582/2011<sup>17</sup>, nařízení Komise (EU) 2017/1151<sup>18</sup>, nařízení Komise (EU) 2017/2400<sup>19</sup> a prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362<sup>20</sup>.*
- (41) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679<sup>21</sup> a (EU) 2018/1725<sup>22</sup>, jakož i s příslušným vnitrostátním právem v souladu s uvedenými nařízeními.

---

<sup>17</sup> Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1).

<sup>18</sup> Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>19</sup> Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1).

<sup>20</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO<sub>2</sub>, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

- (42) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením a *prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě*. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo a *pro nové a stávající typy by měla být stanovena odlišná data použitelnosti*. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, jakmile to bude technicky a *ekonomicky* možné, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.
- (43) *Pro vozidla kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>, 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 zajistil soulad s povinnostmi stanovenými v nařízení (EU) 2019/1242 a aby se zajistilo, že požadované investiční úsilí zůstane priměřené.*

(44) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit společné technické požadavky a správní ustanovení pro schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z ***hlediska emisí*** a pro dozor nad nimi s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, ***jakož i usilovat o vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví***, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu jejich rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může 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,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

# **Kapitola I**

## **Předmět, oblast působnosti a definice**

### *Článek 1*

#### *Předmět*

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

## *Článek 2*

### *Oblast působnosti*

Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, jakož i na přípojná vozidla kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> uvedených v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobena v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla *a na pneumatiky tříd C<sub>1</sub>, C<sub>2</sub> a C<sub>3</sub> podle specifikace v předpisu OSN č. 117<sup>23</sup>, s výjimkou pneumatik pro přilnavost na ledu.*

## *Článek 3*

### *Definice*

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

Pro účely tohoto nařízení se dále rozumí:

- 1) „schválením typu z hlediska emisí“ EU schválení typu, které splňuje správní ustanovení a technické požadavky tohoto nařízení, pokud jde o emise CO<sub>2</sub> a emise znečišťujících látek, spotřebu paliva a *elektrické* energie a životnost baterie;
- 2) „orgánem udělujícím schválení typu“ schvalovací orgán, který uděluje schválení typu z hlediska emisí;

|

---

<sup>23</sup> Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 117 – Jednotná ustanovení pro schvalování pneumatik z hlediska akustického tlaku odvalování nebo přilnavosti na mokrých površích nebo valivého odporu.

- 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, **systémech, samostatných technických celcích nebo konstrukčních částech** za účelem ověření splnění 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 CO<sub>2</sub>, plynné emise, emise pevných látek, emise kapalných sloučenin a emise z klikové skříně;
- 8) „plynnými znečišťujícími látkami“ emise plynných chemických látek s výjimkou CO<sub>2</sub>;

- 9) „CO<sub>2</sub>“ oxid uhličitý vypouštěný z výfuku;
- 10) „oxidy dusíku“ nebo „NOx“ součet **oxidu dusnatého (NO)** a **oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>)** vypouštěných z výfuku;
- 11) „**oxidem dusným**“ nebo „N<sub>2</sub>O“ **oxid dusný** vypouštěný z výfuku;
- 12) „částicemi“ nebo „PM“ jakýkoli materiál vypouštěný z výfuku nebo brzd a zachycovaný na filtračním médiu;
- 13) „částicemi menšími než 10 µm“ nebo „PM<sub>10</sub>“ částice o průměru menším než 10 µm;
- 14) „počtem částic“ nebo „PN“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd;
- 15) „PN<sub>10</sub>“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd, jejichž průměr je 10 nm nebo větší;
- 16) „oxidem uhelnatým“ nebo „CO“ oxid uhelnatý vypouštěný z výfuku;
- 17) „methanem“ nebo „CH<sub>4</sub>“ methan vypouštěný z výfuku;

- 18) „celkovým množstvím uhlovodíků“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku;
- 19) „nemethanovými uhlovodíky“ nebo „**NMHC**“ celkové množství uhlovodíků, **kromě methanu**, vypouštěných z výfuku;
- 20) „nemethanovými organickými plyny“ nebo „**NMOG**“ součet neokysličených a okysličených uhlovodíků, **kromě methanu**, vypouštěných z výfuku;
- 21) „amoniakem“ nebo „ $\text{NH}_3$ “ amoniak vypouštěný z výfuku;
- 22) „formaldehydem“ nebo „ $\text{HCHO}$ “ formaldehyd vypouštěný z výfuku;
- 23) „**WHTC**“ celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus s neustálenými stavami v souladu s bodem 7.2.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 49<sup>24</sup>;
- 24) „**WHSC**“ celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus s ustálenými stavami v souladu s bodem 7.2.2 přílohy 4 předpisu OSN č. 49;
- 25) „*spotřebou elektrické energie* míra, v jaké vozidlo za stanovených podmínek použití využívá elektrickou energii ze své trakční baterie či baterií;
- 26) „*spotřebou paliva* míra, v jaké vozidlo za stanovených podmínek použití využívá palivo;

---

<sup>24</sup> Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 49 – Jednotná ustanovení o opatřeních proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových a zážehových motorů vozidel.

27) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný při stanovení emisí CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel;

I

- 28) „emisemi způsobenými vypařováním“ páry uhlovodíků vypouštěné z palivového systému vozidla, s výjimkou emisí z výfuku;
- 29) „emisemi z klikové skříně“ plynné znečišťující látky z prostorů uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s olejovou vanou vnitřními nebo vnějšími kanály;
- 30) „emisemi častic z brzd“ částice vypouštěné z brzdrového systému vozidla;
- 31) „oděrem pneumatik“ hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru a uvolněného do životního prostředí;
- 32) „nevýfukovými emisemi“ emise způsobené vypařováním, emise z oděru pneumatik a emise z brzd;
- 33) „emisemi znečišťujících látek“ výfukové a nevýfukové emise jiné než emise CO<sub>2</sub>;
- 34) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení vozidla, které reguluje nebo omezuje emise znečišťujících látek;

- 35) „systémy k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nainstalovaná ve vozidle, včetně všech řídicích jednotek a softwaru, které řídí jejich používání;
- 36) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla;
- 37) „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;
- |
- 38) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ systém na palubě vozidla, který může generovat palubní diagnostické (OBD) informace vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 49 nařízení (EU) 2018/858 a je schopen tyto informace sdělovat ***mimo vozidlo***;
- 39) „palubním monitorovacím systémem“ neboli „systémem OBM“ systém na palubě vozidla, který je schopen ***monitorovat výfukové emise, kdy zjišt'uje překročení výfukových emisí***, a je rovněž schopen ***dané informace spolu s informacemi o stavu nabité sdělovat mimo vozidlo***;

- 40) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a **elektrické** energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware na palubě vozidla, 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 relevantní při určení spotřeby paliva nebo **elektrické** energie a energetické účinnosti vozidla;
- 41) „**manipulačním** zařízením“ jakýkoli **konstrukční prvek, který způsobuje, že vozidlo nesplňuje požadavky tohoto nařízení při jízdě, avšak nikoli během předepsané zkoušky, přičemž se během zkoušek vozidlo jeví jako vyhovující, nebo který manipuluje s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie;**
- 42) „**manipulační strategií**“ strategie, která způsobuje, že vozidlo nesplňuje požadavky tohoto nařízení při jízdě, avšak nikoli během předepsané zkoušky, přičemž se během zkoušek vozidlo jeví jako vyhovující, nebo která manipuluje s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie;
- 43) „emisemi v reálném provozu“ emise z vozidla za **podmínek** uvedených v tabulkách 1 a 2 přílohy III;

- 44) „počitadlem ujetých kilometrů“ nástroj indikující celkovou vzdálenost ujetou vozidlem od jeho výroby;
- 45) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo změna **motoru nebo elektromotoru, zařízení** a systému k regulaci znečišťujících látek vozidla, pohonného systému, trakční baterie, počitadla ujetých kilometrů, zařízení OBFCM, systémů OBD nebo OBM, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů a jejich údajů, *v jejichž důsledku vozidlo není v souladu s tímto nařízením*;
- 46) „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;
- 47) „vlastním konstrukčním střediskem“ zařízení, ve kterém je celé vozidlo konstruováno a vyvíjeno a které je pod dohledem a v užívání výrobce;

- 48) „malým výrobcem“ výrobce méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M<sub>1</sub>, nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N<sub>1</sub>, ***nebo 450 nových motorových vozidel kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> celkem, nebo 6 000 nových motorových vozidel kategorií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> celkem, která jsou*** registrována v Unii ***každý*** kalendářní rok, a který:
- a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo
  - b) je součástí skupiny spojených výrobců, která je odpovědná za méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M<sub>1</sub>, nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N<sub>1</sub>, ***nebo 450 nových motorových vozidel kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> celkem, nebo 6 000 nových motorových vozidel kategorií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> celkem, která jsou*** registrována v Unii ***každý*** kalendářní rok, nebo
  - c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a své vlastní konstrukční středisko;
- 49) „velmi malým výrobcem“ malý výrobce, který vyrábí méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie M<sub>1</sub> nebo méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie N<sub>1</sub> registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce;
- 50) „vozidlem s výhradně spalovacím motorem“ nebo „ICEV“ vozidlo, jehož všechny měniče hnací energie jsou spalovací motory, včetně vozidel na vodíkový pohon;

- 51) „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;
- 52) „palivovým článkem“ měnič energie přeměňující (vstupní) chemickou energii na (výstupní) elektrickou energii nebo opačně;
- 53) „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;
- 54) „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;
- 55) „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;
- 56) „vozidlem s hybridním elektrickým pohonem“ nebo „HEV“ vozidlo s hybridním pohonem, jehož jedním měničem hnací energie je elektrický stroj;

- 57) „hybridním elektrickým vozidlem s externím nabíjením“ nebo „OVC-HEV“ hybridní elektrické vozidlo, které lze nabíjet z externího zdroje;
- 58) „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;
- 59) „technologiemi geo-fencingu“ technologie, které při jízdě uvnitř určité zeměpisné oblasti neumožňují provoz hybridního vozidla s použitím spalovacího motoru, tj. k umožnění režimu nulových emisí;
- 60) „režimem nulových emisí“ volitelný režim, kdy hybridní vozidlo jezdí bez použití spalovacího motoru;
- |
- 61) „hmotností v provozním stavu“ hmotnost vozidla, jehož palivová nádrž (palivové nádrže) je naplněna alespoň na 90 % svého objemu, včetně hmotnosti řidiče, paliva a kapalin, a které je vybaveno standardním vybavením podle specifikací výrobce, a jsou-li součástí vybavení, i hmotnost karoserie, kabiny, spojovacího zařízení a náhradních kol, jakož i nářadí;
- 62) „trakční baterií“ bateriový systém, který uchovává energii a jehož hlavním účelem je pohon vozidla;
- 63) „dojezdovou vzdáleností“ vzdálenost ujetá v režimu nabíjení–vybíjení, dokud se nevybije trakční baterie;
- 64) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ maximální vzdálenost, kterou vozidlo ujede s **nulovými výfukovými emisemi**, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;
- 65) „životností“ schopnost systému nebo zařízení, konstrukční části nebo jakékoli části vozidla zachovat si po určitou dobu požadovaný výkon;

- 66) „životností baterie“ životnost trakční baterie ***ve vozidle*** měřená podle stavu jejího ***nabití***;
- 67) „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;
- 68) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v digitální podobě obsahující informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace, včetně úrovně mezních hodnot emisí znečišťujících látek, emisí CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva, spotřeby ***elektrické*** energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru ***nebo elektromotoru*** a životnosti baterie a dalších souvisejících hodnot;
- 69) „systémem varování řidiče před nadměrnými ***výfukovými*** emisemi“ systém zkonztruovaný, vyrobený a nainstalovaný ve vozidle, který uživateli poskytuje informace o nadměrných ***výfukových*** emisích a ***zajišťuje*** provedení oprav ***před dalším použitím***;
- 70) „systémem varování řidiče před nízkou hladinou činidla“ systém zkonztruovaný, vyrobený a nainstalovaný ve vozidle, který uživatele varuje před nízkou hladinou spotřebitelného činidla a ***zajišťuje*** používání činidla;

- 71) „prohlášením o ***shodě***“ nebo „***prohlášením***“ prohlášení výrobce, že určitý typ nebo skupina vozidel, konstrukční část nebo samostatný technický celek je ve ***shodě*** s požadavky tohoto nařízení;
- 72) „energetickou účinností přípojného vozidla“ výkon přípojného vozidla z hlediska jeho vlivu na emise CO<sub>2</sub>, spotřebu paliva a ***elektrické*** energie, dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru ***nebo elektromotoru*** tažného motorového vozidla;
- 73) „pneumatikou pro jízdu na sněhu“ pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo ***konstrukce*** jsou navrženy především k dosažení lepší výkonnosti v ***blátiivých*** a sněhových podmínkách, než jaké dosahuje normální pneumatika, pokud jde o schopnost uvádět vozidlo do pohybu a tento pohyb ***kontrolovat***;
- 74) „***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***;
- 75) „***pneumatikou pro přilnavost na ledu***“ ***pneumatika pro jízdu na sněhu třídy C<sub>1</sub>*** určená pro použití za náročných sněhových podmínek, která je dodatečně navržena pro použití na vozovkách pokrytých ledem a která splňuje požadavky stanovené v předpisu OSN č. 117;

- 76) „pneumatikou pro zvláštní použití“ pneumatika určená ke smíšenému použití, jak silničnímu, tak terénnímu, nebo k jinému zvláštnímu použití, a která **je** především navržena tak, aby byla schopna uvést vozidlo do pohybu a udržovat je v pohybu v terénních podmínkách;
- 77) „*možnosti*“ soubor dodatečných požadavků stanovených v tomto nařízení, které se výrobci mohou rozhodnout splnit, aby mohli používat odpovídající označení pro vozidla, která vyrábí.

## **Kapitola II**

### **Povinnosti výrobců**

#### *Článek 4*

##### *Povinnosti výrobců týkající se výroby 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.  
Od **konkrétních dat použitelnosti stanovených v tomto nařízení** 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 konstruují, vyrábějí a montují 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 stanovena v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.

3. Pokud výrobci, vnitrostátní orgány, Komise nebo uznané třetí strany v ***příslušných případech*** ověřují soulad s mezními hodnotami výfukových emisí v případě, že se zkoušky provádějí za rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v ***předpisu OSN č. 168<sup>25</sup>***.
4. Výrobci konstruují a vyrábějí ***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 ***zkušebních podmínek stanovených v příloze III.***
5. Výrobci nesmějí konstruovat, vyrábět a montovat vozidla s ***manipulačními zařízeními*** nebo ***manipulačními strategiemi***.
6. Výrobci konstruují, vyrábějí a montují vozidla kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>:
  - a) se systémy OBD, ***jež jsou schopny rozpoznat*** nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení ***výfukových*** emisí ***nebo nesprávné fungování konstrukčních částí souvisejících s výkonností z hlediska emisí***, za účelem usnadnění oprav;
  - b) se systémy OBM schopnými ***monitorovat výfukové*** emise;

---

<sup>25</sup> Předpis OSN č. 168 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních či užitkových vozidel z hlediska emisí v reálném provozu (RDE).

- 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 nabité trakční baterie;
  - e) se systémy varování řidiče před nadmernými **výfukovými** emisemi;
  - f) se systémy varování řidiče před nízkou hladinou činidla;
  - g) se zařízeními pro sdělování **mimo vozidlo** údajů generovaných vozidlem, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM, a **to i** pro účely pravidelných technických prohlídek v **souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU**<sup>26</sup> a silničních technických kontrol v **souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU**<sup>27</sup> a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.
7. Výrobci konstruují, vyrábějí a montují vozidla kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> tak, aby se minimalizovaly zranitelnosti vznikající ve všech fázích jejich životního cyklu, které mohou vést k nedovoleným zásahům do:
- a) systému vstřikování paliva a činidla;
  - b) motoru a řídicích jednotek motoru;
  - c) trakčních baterií a **souvisejících systémů řízení**;

---

<sup>26</sup> *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. 51).*

<sup>27</sup> *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).*

- d) počítadla ujetých kilometrů;
  - e) systémů k regulaci znečišťujících látek;
  - f) *elektromotoru a souvisejících řídicích jednotek;*
  - g) *zařízení OBFCM;*
  - h) *systému OBD;*
  - i) *systému OBM a*
  - j) *ekologického pasu vozidla.*
8. Výrobci zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7 v *co největším možném rozsahu, a to na základě nejlepších dostupných znalostí v době schválení typu.* Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobci *přijmou veškerá možná opatření s přihlédnutím ke stavu technického vývoje, aby ji odstranili, a to aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.*

9. *Výrobci nesmějí z důvodů ochrany proti nedovoleným zásahům znemožnit přístup k informacím, nástrojům nebo postupům potřebným k vývoji, instalaci a aktivaci kompatibilních náhradních dílů pro následný trh, které splňují technické požadavky výrobce, pokud nemohou prokázat, že neposkytnutí daných informací, nástrojů a postupů je přiměřeným prostředkem k řešení dotčených obav ohledně nedovolených zásahů.*
10. *Environmentální údaje týkající se typu vozidla a environmentální výkonnosti jednotlivých vozidel musí být zpřístupněny uživatelům a případně zobrazeny uvnitř vozidla. Tyto údaje zahrnují údaje z environmentálního pasu vozidla, systému OBM a zařízení OBFCM, včetně hodnot týkajících se doby životnosti, a stav nabité trakční baterie.*
11. Výrobci zajistí bezpečný přenos údajů týkajících se emisí a životnosti baterie přijetím opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti v souladu s předpisem OSN č. 155<sup>28</sup>.

|

---

<sup>28</sup> Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti.

## Článek 5

### Možnosti výrobců týkající se výroby a označení vozidel

1. Výrobci mohou označit vozidla jako vozidla „Euro 7G“, pokud jsou tato vozidla vybavena spalovacími motory s technologiemi geo-fencingu. Výrobce do těchto vozidel nainstaluje systém varování řidiče, který uživatele informuje, když jsou trakční baterie téměř vybité, a pokud nejsou nabity do ujetí pěti kilometrů od první výstrahy v režimu nulových emisí *uvnitř oblasti, v níž se uplatňuje geo-fencing*, zastaví vozidlo. Použití těchto technologií geo-fencingu *musí být prokázáno schvalovacímu orgánu během schvalování typu a musí být ověřeno během životnosti vozidla.*
2. *Na žádost výrobce může schvalovací orgán v případě vozidel kategorie N<sub>2</sub> o maximální hmotnosti 3,5 až 5 tun, která byla původně typem vozidla kategorie N<sub>1</sub>, udělit schválení typu z hlediska emisí, pokud vozidlo splňuje požadavky na typ vozidla kategorie N<sub>1</sub>. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7ext“.*
3. Výrobci mohou vyrábět vozidla, u nichž jsou spojeny █ vlastnosti uvedené v odstavcích 1 a 2, a označit je █ jako vozidla „Euro 7Gext“.

## *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 pro provoz **vozidla za zkušebních** podmínek stanovených v příloze III po celou dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV, a splňovala minimální výkonnostní požadavky na životnost baterie stanovené v příloze II.
2. Výrobci zajistí, aby u vozidel uvedených v odstavci 1 byly dodrženy hodnoty týkající se emisí CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva a **elektrické** energie a energetické účinnosti deklarované podle tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v příloze IV.
3. Výrobci zajistí, aby **konstrukce a funkčnost** zařízení OBFCM a systémů OBD a OBM a prostředků ochrany proti nedovoleným zásahům nainstalovaných ve vozidlech uvedených v odstavci 1 byly v souladu s tímto nařízením a **aby tato zařízení, systémy a prostředky nemohly být deaktivovány**, dokud jsou tato vozidla v provozu.
4. Požadavky uvedené v **odstavcích** 1, 2 a 3 se použijí bez ohledu na druh paliva nebo zdroj energie, kterými jsou vozidla poháněna. Tyto 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 odstavci 1 během prodloužené životnosti vozidla se mezní hodnoty plynných znečišťujících látek stanovené v příloze I upraví pomocí koeficientů životnosti uvedených v tabulce 2 přílohy IV.
6. Systémy OBM nainstalované výrobcem ve vozidlech musí být schopné □ :
  - a) *monitorovat a registrovat všechny výfukové emise NOx, NH<sub>3</sub> a PM z vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 a výfukové emise NOx a PM z vozidel kategorií M1 a N1 a zjišťovat případy překročení příslušných mezních hodnot výfukových emisí stanovených v příloze I alespoň o 2,5násobek;*
  - b) sdělovat údaje o výkonnosti vozidla z hlediska *výfukových* emisí a *údaje o životnosti baterie* vozidla *prostřednictvím portu OBD*, a to i za *účelem provádění technických prohlídek v souladu se směrnicí 2014/45/EU a technických kontrol v souladu se směrnicí 2014/47/EU, 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, aniž by vozidlům bylo zabráněno dokončit probíhající jízdu v zájmu bezpečnosti silničního provozu.*

7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobci ve vozidlech uvedených v odstavci 1 musí být schopna sdělovat ***veškeré na základě právních předpisů požadované relevantní*** údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace.
8. ***Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo*** samostatný technický ***celek představují*** vážné riziko nebo nesplňují požadavky tohoto nařízení, výrobci v ***okamžiku, kdy tuto skutečnost zjistí***, neprodleně příjmom nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, tak, ***aby bylo dané vážné riziko odstraněno nebo aby*** byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci a jakékoli jiné hospodářské subjekty ***náležitým způsobem použijí nařízení (EU) 2018/858.***

Výrobci o neshodě okamžitě informují schvalovací orgán, který udělil schválení typu, a poskytnou příslušné podrobnosti.



## *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 výrobci provedou zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, **5**, **7**, **9** a 11 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 životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV.
2. Výrobci předloží ***schvalovacímu*** orgánu podepsané prohlášení o ***shodě*** týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO<sub>2</sub>, systémů OBD a OBM, emisí a životnosti baterie, nepřetržité nebo periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na emise z klikové skříně uvedených v příloze V. Výrobci předloží ***schvalovacímu*** orgánu podepsané prohlášení o ***shodě*** týkající se použití **možnosti geo-fencingu**, 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 společně s vozidlem, přičemž uvedou příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu. Výrobci zajistí, aby údaje ekologického pasu vozidla byly k dispozici pro zobrazení v elektronických systémech vozidla ***nebo prostřednictvím QR kódu nebo jakékoli podobné metody*** a aby tyto údaje mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.

|

5. *V případě vícestupňového schválení typu se pro schválení typu z hlediska emisí, shodnosti výroby a shodnosti v provozu použije čl. 13 odst. 2 nařízení (EU) 2018/858.*

*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, 9 a 11 přílohy V prohlášeními o ***shodě***. Shodu vozidel vyráběných a uváděných na trh malými výrobci lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a v rámci dozoru nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V. Zkoušky shodnosti výroby stanovené v příloze V se nevyžadují.

Ustanovení čl. 4 odst. 6 písm. b), c) a e) se na malé výrobce ***vozidel kategorií M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub>*** nevztahuje.

2. Pro účely ověření shodnosti v provozu a v rámci 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*

#### *Zvláštní pravidla pro vozidla s typově schváleným motorem*

1. *V případě schvalování typu vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub> s typově schváleným motorem je výrobce vozidla odpovědný za schválení typu z hlediska emisí. Tato povinnost se vztahuje rovněž na instalaci motoru do vozidla. Je-li instalace motoru v souladu se specifikacemi pro instalaci motoru poskytnutými výrobcem motoru a vztahuje-li se na ni předchozí dohoda mezi výrobcem vozidla a výrobcem motoru, lze výrobce motoru učinit odpovědným za prokázání shody s požadavky na shodnost v provozu.*
2. *V případě vozidla s typově schváleným motorem provede výrobce motoru schválení typu související s daným vozidlem a zkoušky shodnosti výroby uvedené v tabulce 3 přílohy V, od nichž je výrobce vozidla osvobozen. Výrobce motoru provede rovněž zkoušky související se shodností v provozu, pokud je výrobce motoru učiněn odpovědným za prokázání shody s požadavky na shodnost vozidla v provozu, s výjimkou stanovení CO<sub>2</sub>, za něž je i nadále odpovědný výrobce vozidla.*

3. *Administrativní požadavky týkající se schválení typu a zkoušek shodnosti v provozu u vozidel, do nichž je nainstalován typově schválený motor, zahrnují zejména vlastnosti schválení typu motoru, které je třeba vzít v úvahu, informace, které má výrobce motoru poskytnout výrobcí vozidla, a určení odpovědnosti za zajištění shodnosti v provozu.*

## 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 z hlediska emisí a k provádění zkoušek, kontrol a prohlídek 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, 10 a 12 přílohy V ***tohoto nařízení***.
3. S účinkem od ***přijetí všech prováděcích aktů uvedených v čl. 14 odst. 7*** schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí pro nový typ vozidla kategorie M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub> ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu takového nového vozidla, které vyhovuje tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

S účinkem od přijetí všech prováděcích aktů uvedených v čl. 14 odst. 9 schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí pro nový typ vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub> nebo motoru určeného pro tato vozidla ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu takového nového vozidla nebo motoru, které vyhovují tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

4. *S účinkem od ... [30 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub>, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.*
5. S účinkem od ... [42 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub>, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakázou registraci, prodej nebo uvedení těchto nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické energie** nebo životnosti baterie.
6. *S účinkem od ... [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub> a novým typům připojných vozidel kategorií O<sub>3</sub> nebo O<sub>4</sub>, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.*

7. S účinkem od ... **[60 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub> a nových přípojných vozidel kategorií O<sub>3</sub> nebo O<sub>4</sub>, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakázou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie nebo životnosti baterie.
8. ***Odchylně od odstavce 7 tohoto článku a do 31. prosince 2029 u vozidel kategorií M<sub>2</sub> nebo M<sub>3</sub>, u nichž je od vykazovaného období roku 2030 v souladu s nařízením (EU) 2019/1242 stanoven cíl 100% nulových emisí, 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 (ES) č. 595/2009.***
9. S účinkem od 1. července 2030 přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub> vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakázou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie.

10. S účinkem od 1. července 2031 přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub> vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a **elektrické** energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.

## || **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 ... **[30 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub> schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.
2. S účinkem od ... **[48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub>, nebo do přípojného vozidla kategorie **O<sub>3</sub> nebo O<sub>4</sub>** schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo 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 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 1. července 2028 udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C<sub>1</sub>, které jsou v souladu s tímto nařízením.*

*S účinkem od 1. července 2030 zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C<sub>1</sub>, které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C<sub>1</sub> v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.*

*Pneumatiky třídy C<sub>1</sub>, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 30. června 2032.*

5. *S účinkem od 1. dubna 2030 udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C<sub>2</sub>, které jsou v souladu s tímto nařízením.*

*S účinkem od 1. dubna 2032 zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C<sub>2</sub>, které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C<sub>2</sub> v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.*

*Pneumatiky třídy C<sub>2</sub>, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 31. března 2034.*

6. *S účinkem od 1. dubna 2032 udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C<sub>3</sub>, které jsou v souladu s tímto nařízením.*

*S účinkem od 1. dubna 2034 zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C<sub>3</sub>, které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C<sub>3</sub> v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.*

*Pneumatiky třídy C<sub>3</sub>, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 31. března 2036.*

### *Článek 12*

*Fungování systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek*

1. Hospodářské subjekty a samostatní provozovatelé nesmějí do vozidel a jejich 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 a systémy varování řidiče před nízkou hladinou činidla a zda lze do vozidel nedovoleně zasahovat.

## **Kapitola IV**

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

#### *Článek 13*

*Uplatňování zkušebních požadavků Komisí a uznanými třetími stranami*

1. *Kontroly shodnosti v provozu a v rámci dozoru nad trhem uvedené v tabulkách 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V tohoto nařízení provádí Komise* v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2018/858 a *mohou je provádět uznané třetí strany v souladu s čl. 13 odst. 10 uvedeného nařízení* za účelem ověření souladu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením.
2. Výrobci poskytnou Komisi a uznaným 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 všechny administrativní postupy a požadavky na dokumentaci. Za účelem prokázání shody s požadavky uvedenými v příloze V výrobci *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 uznané třetí strany v souladu s přílohou V. *Pokud je zkouška uvedená v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V označena jako volitelná, může schvalovací orgán požádat o její provedení.*  
*Zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V provádějí výrobci. Zkoušky uvedené v tabulkách 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V provádějí vnitrostátní orgány, Komise a uznané třetí strany.*

3. Komise přijme prováděcí akty, *jimiž stanoví postupy a metodiky zkoušení, správní ustanovení, postupy a metodiky pro změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí a 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 kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>;
  - b) typy vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>;
  - c) motory používané pro typy vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>;
  - d) systémy OBM a OBD;
  - e) *systém varování řidiče před nadměrnými výfukovými emisemi;*
  - f) *systém varování řidiče před nízkou hladinou činidla;*
  - g) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;
  - h) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součásti;
  - i) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly z *hlediska emisí čistic*;
  - j) *pneumatiky tříd C<sub>1</sub>, C<sub>2</sub> a C<sub>3</sub>* s ohledem na oděr pneumatik;

- k) další typy součástí a jejich náhradní díly;
  - l) stanovení emisí CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, ustanovení pro zařízení OBFCM;
  - m) stanovení emisí CO<sub>2</sub>, spotřeby paliva a **elektrické** energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, energetické účinnosti přípojných vozidel kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, 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 v reálném provozu** a používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu;
  - b) metody stanovení emisí CO<sub>2</sub>, 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 kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>;
  - e) metody měření emisí z klikové skříně;
  - f) metody měření emisí způsobených vypařováním;

- g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro *vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>*, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění;
- h) metody měření oděru pneumatik;
- i) metody hodnocení souladu s minimálními výkonnostními požadavky na životnost baterie;
- j) ***metody, požadavky a zkoušky***, včetně prahových hodnot pro shodu, *pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systému OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i* předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy *mimo vozidlo*;
- k) charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metody upozornění řidiče a metody posouzení jejich fungování;
- l) metody posouzení fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek;
- m) metody zajištění a hodnocení v souladu s 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 zkusební postupy pro tato vozidla*;

- o) metody hodnocení fungování typů vozidel schválených podle zvláštních označení uvedených v článku 5;
  - p) kontroly souladu s ustanoveními čl. 9 odst. 1 a 2 a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích;
  - q) požadavky na výkon zkušebního zařízení;
  - r) specifikace referenčních paliv používaných pro zkoušení;
  - s) metody stanovení absence ***manipulačních*** zařízení a ***manipulačních*** strategií;
- |
- t) formát, údaje a ***metody komunikace mimo vozidlo pro účely ekologického pasu vozidla a metody pro zobrazování environmentálních údajů uvnitř vozidla týkajících se typu vozidla a environmentální výkonnosti jednotlivých vozidel;***
  - u) administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro účely schvalování typu z hlediska emisí, ***ověření shodnosti výroby a shodnosti v provozu a dozoru nad trhem;***
  - v) v případě potřeby oznamovací povinnosti.

5. *Prováděcí akty uvedené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.*
6. *Každý prováděcí akt podle odstavců 3 a 4 se vztahuje na jeden nebo více prvků uvedených v odst. 3 písm. a) až m) v kombinaci s jedním nebo více prvky uvedenými v odst. 4 písm. a) až v).*
7. *V případě prováděcích aktů podle odstavců 3 a 4 tohoto článku, pokud jde o kategorie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, musí metody pro měření výfukových emisí znečišťujících látek a emisí způsobených vypařováním odrážet metody stanovené v nařízení (EU) 2017/1151 ve znění platném v době přijetí příslušného prováděcího aktu.*
8. *Do ... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise pro vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> podle odst. 3 písm. a) prováděcí akty:*
  - a) *týkající se emisí znečišťujících látek podle odst. 4 písm. a), e), f), k), q), r), s), t) u) a v);*

- b) týkající se *metod stanovení emisí CO<sub>2</sub>, 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 j);*
  - c) týkající se *systémů OBM a OBD podle odst. 4 písm. j) a k).*
9. *Do ... [30 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> podle odst. 3 písm. b) a c) a jejich motory, jakož i pro připojná vozidla kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> prováděcí akty:*
- a) týkající se *emisí znečišťujících látek podle odst. 4 písm. a), e), k), q), r), s), t) u) a v);*
  - b) týkající se *metod stanovení emisí CO<sub>2</sub>, 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 j);*
  - c) týkající se *systémů OBM a OBD podle odst. 4 písm. j) a k).*

## 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) článek 5 zavedením *dalších* možností a označení pro výrobce na základě inovativních technologií;
  - b) *stanovením zvláštních pravidel pro malé výrobce v případě vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> podle článků 3 a 8;*
  - c) *ve vhodných případech stanovením mezních hodnot emisí formaldehydu z vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> v tabulce 2 přílohy I v návaznosti na přezkum v souladu s čl. 18 odst. 6 a na jeho základě;*
  - d) *tabulka 2* přílohy III, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel „Euro 7“;
  - e) *tabulky 4 a 5* přílohy III, pokud jde o zkušební podmínky, na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik podle normy „Euro 7“;
  - f) *stanovením koeficientů životnosti v tabulce 2 přílohy IV na základě údajů shromážděných při zkoušení výfukových emisí vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> a zprávy o životnosti těžkých nákladních vozidel předložené Evropskému parlamentu a Radě v souladu s čl. 18 odst. 3;*
  - g) příloha V, pokud jde o uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení.

2. Pokud byly návrh předpisu OSN či celosvětového technického předpisu nebo změna předpisu OSN či celosvětového technického předpisu přijaty a bez zbytečného odkladu po tomto přijetí nebo případně na základě zpráv předložených Evropskému parlamentu a Radě v souladu s čl. 18 odst. 4 a odst. 5 s přihlášením k technickému pokroku přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými se toto nařízení mění takto:
- a) stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd uvedených v příloze I v *souladu s nejmodernějšími technologiemi a případně* na základě činnosti Světového fóra Organizace spojených národů (OSN) pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (*dále jen „fórum WP.29 OSN“*), a to v relevantních případech i včetně změny tabulek 5, 6, 7 a 8 přílohy I stanovením různých mezních hodnot nebo kritérií v závislosti na kategoriích vozidel a technologickém hnacího ústrojí;

- b) stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedených v příloze I na základě činnosti fóra WP.29 OSN;
- c) *stanovením minimálních výkonnostních požadavků na baterie stanovených v příloze II v souladu s nejmodernějšími technologiemi a strukturou baterií, jakož i s jejich používáním, zejména v malých vozidlech, a s přihlédnutím ke kritériím, jako je počet ujetých kilometrů a doba životnosti u všech kategorií vozidel ve vztahu k výkonnosti baterie.*

**■ Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce Komise v případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme před uplynutím příslušné lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku jednotná ustanovení, přijme v souladu s činností fóra WP.29 OSN a případně na jejím základě a s přihlédnutím k technickému pokroku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny tohoto nařízení stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I, a to do 1. července 2027 pro pneumatiky třídy C<sub>1</sub>, do 1. dubna 2029 pro pneumatiky třídy C<sub>2</sub> a do 1. dubna 2031 pro pneumatiky třídy C<sub>3</sub>.**

3. *Pokud fórum WP.29 OSN nepřijme jednotná ustanovení do 1. července 2026 pro pneumatiky třídy C<sub>1</sub>, do 1. dubna 2028 pro pneumatiky třídy C<sub>2</sub> a do 1. dubna 2030 pro pneumatiky třídy C<sub>3</sub>, vypracuje Komise metodu pro měření oděru pneumatik a vymezí mezní hodnoty oděru pro pneumatiky na základě současných nejmodernějších metod.*

## **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 uvedené v čl. 15 odst. 1 a 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [den 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 tří měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 15 odst. 1 a 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm 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 ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 15 odst. 1 nebo 2 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani 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.

## *Článek 18*

### *Podávání zpráv a **přezkum***

1. Do 1. září 2030 informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.
2. Do 1. září 2031 předloží Komise na základě informací poskytnutých v souladu s odstavcem 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení, *včetně hodnocení dosaženého snížení výfukových a nevýfukových emisí*.
3. *Do 31. prosince 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu posuzující životnost těžkých nákladních vozidel z hlediska emisí*.

4. *Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).*

*Tato zpráva mimo jiné posoudí, zda je vhodné stanovit minimální výkonnostní požadavky vztahující se na vozidla do uplynutí alespoň 10 let nebo do ujetí alespoň 200 000 km, podle toho, co nastane dříve.*

5. *Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6, 7 a 8 přílohy I.*
6. *Do 31. prosince 2027 provede Komise přezkum vhodnosti stanovení specifické mezní hodnoty pro emise formaldehydu u vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> na základě očekávaného použití paliv, které by vedlo ke zvýšení emisí formaldehydu, s ohledem na případné přijetí aktu v přenesené pravomoci uvedeného v čl. 15 odst. 1 písm. c).*

## **Kapitola VII**

### **Závěrečná ustanovení**

#### **Článek 19**

***Změna nařízení (EU) 2018/858***

***Článek 84 nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:***

**1) odstavec 1 se nahrazuje 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 musí být 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) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

*„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.“;*
- 3) vkládají se nové odstavce, které znějí:
- „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) *konstruování, výroba a montáž vozidel s manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi, jež způsobují, že se nevyhovující vozidlo jeví být v souladu s tímto nařízením;*
  - c) *konstruování, výroba a montáž vozidel kategorií M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> bez požadovaných systémů varování řidiče před nadměrnými výfukovými emisemi nebo systémů varování řidiče před nízkou hladinou činidla.*
- 3b. Sankce se vztahují na druhy porušení samostatnými provozovateli, které zahrnují přinejmenším nedovolené zásahy do vozidla a jeho systémů.“*

*Článek 20*

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

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

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

## *Článek 21*

### *Vstup v platnost a použitelnost*

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

Použije se od ... *[30 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] u nových typů vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub>, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od ... [42 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] u nových vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.*

*Použije se od ... [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] u nových typů vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> nebo O<sub>4</sub>, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od ... [60 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] u nových vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.*

**Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C<sub>1</sub>, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C<sub>2</sub> a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C<sub>3</sub>.**

Použije se od 1. července 2030 u **vozidel** kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> **vyrobených malými výrobci** a **od 1. července 2031 u vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>** vyrobených malými výrobci.

Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne ... [vstup tohoto nařízení v platnost].

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

V ... dne ...

*Za Evropský parlament  
předsedkyně*

*Za Radu  
předseda nebo předsedkyně*

**PŘÍLOHY**

PŘÍLOHA I

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ EURO 7

Tabulka 1: Mezní hodnoty výfukových emisí Euro 7 pro vozidla kategorií M1 a N1 se spalovacím motorem

		<i>Hmotnost v provozním stavu (MRO) (kg)</i>	<i>Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)</i>	<i>Celková hmotnost uhlovodíků (THC)</i>	<i>Hmotnost nemetanových uhlovodíků (NMHC)</i>	<i>Hmotnost oxidu dusíku (NOx)</i>	<i>Součet celkové hmotnosti uhlovodíků a hmotnosti oxidu dusíku (THC + NOx)</i>	<i>Hmotnost částic (PM)</i>	<i>Počet částic (PN<sub>10</sub>)</i>							
										<i>L<sub>1</sub> (mg/km)</i>	<i>L<sub>2</sub> (mg/km)</i>	<i>L<sub>3</sub> (mg/km)</i>	<i>L<sub>4</sub> (mg/km)</i>	<i>L<sub>2</sub> + L<sub>4</sub> (mg/km)</i>	<i>L<sub>5</sub> (mg/km)</i>	<i>L<sub>6</sub> (#/km)</i>
<i>Kategorie</i>	<i>Třída</i>		<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>		
<i>M<sub>1</sub></i>	–		1000	500	100	–	68	–	60	80	–	170	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>
<i>N<sub>1</sub></i>	<i>I</i>	<i>MRO ≤ 1280</i>	1000	500	100	–	68	–	60	80	–	170	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>
	<i>II</i>	<i>1280 &lt; MRO ≤ 1735</i>	1810	630	130	–	90	–	75	105	–	195	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>
	<i>III</i>	<i>1735 &lt; MRO</i>	2270	740	160	–	108	–	82	125	–	215	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>

Poznámka: PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

Tabulka 2: Mezní hodnoty výfukových emisí Euro 7 pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech

Emise znečišťujících látek	<i>WHSC (CI) a WHTC (CI a PI)</i>	<i>Emise v reálném provozu</i>
	<i>na kWh</i>	<i>na kWh</i>
NO <sub>x</sub> v mg	<b>200</b>	<b>260</b>
PM v mg	<b>8</b>	<b>–</b>
PN <sub>10</sub> v #	<b><math>6 \times 10^{11}</math></b>	<b><math>9 \times 10^{11}</math></b>
CO v mg	<b>1500</b>	<b>1950</b>
NMOG v mg	<b>80</b>	<b>105</b>
NH <sub>3</sub> v mg	<b>60</b>	<b>85</b>
CH <sub>4</sub> v mg	<b>500</b>	<b>650</b>
N <sub>2</sub> O v mg	<b>200</b>	<b>260</b>
■	■	■

Poznámka: PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

Tabulka 3: Mezní hodnoty emisí způsobených vypařováním Euro 7 pro vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1s</sub> benzínovým motorem

<i>Hmotnost emisí způsobených vypařováním (g/zkouška)</i>
<b>1,5</b>

Tabulka 4: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné do **31. prosince 2029, podle technologie hnacího ústrojí**

Mezní hodnoty emisí v mg/km na vozidlo	<i>Vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, kromě vozidel kategorie N<sub>1</sub> třídy III*</i>				
	<i>Technologie hnacího ústrojí</i>	<i>N</i>	<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>
Emise částic z brzd (PM <sub>10</sub> )		7	7	7	7

\*Pro vozidla kategorie N1 třídy III platí tyto mezní hodnoty: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV a ICEV 11 mg/km.

*Tabulka 5: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2030 v návaznosti na přezkum uvedený v čl. 18 odst. 5, podle technologie hnacího ústrojí (vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>)*

<i>Mezní hodnoty emisí</i>	<i>Vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub></i>				
<i>Technologie hnacího ústrojí</i>		<i>O</i>	<i>N</i>		
<i>Emise částic z brzd (PM<sub>10</sub>)</i>					
<i>Počet částic emitovaných z brzd (PN)</i>					

*Tabulka 6: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2030 v návaznosti na přezkum uvedený v čl. 18 odst. 5, podle technologie hnacího ústrojí (vozidla kategorií M<sub>2</sub> a N<sub>2</sub>)*

<i>Mezní hodnoty emisí</i>	<i>Vozidla kategorií M<sub>2</sub> a N<sub>2</sub></i>				
<i>Technologie hnacího ústrojí</i>		<i>O</i>	<i>N</i>		

<i>Emise částic z brzd (PM<sub>10</sub>)</i>					
<i>Počet částic emitovaný ch z brzd (PN)</i>					

*Tabulka 7: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2034 v návaznosti na přezkum uvedený v čl. 18 odst. 5, podle technologie hnacího ústrojí (vozidla kategorií M<sub>3</sub> a N<sub>3</sub>)*

<i>Mezní hodnoty emisí</i>	<i>Vozidla kategorií M<sub>3</sub> a N<sub>3</sub></i>			
<i>Technologie hnacího ústrojí</i>		<i>OVC-H EV</i>	<i>NOVC-H E V</i>	
<i>Emise částic z brzd (PM<sub>10</sub>)</i>				
<i>Počet částic emitovaný ch z brzd (PN)</i>				

Tabulka 8: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při **standardním jízdním cyklu** platné od 1. ledna 2035 **pro všechny technologie hnacího ústrojí, podle kategorií vozidel**

Mezní hodnoty emisí ■	Vozidla kategorií M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub>	Vozidla kategorií M <sub>2</sub> a M <sub>3</sub>	Vozidla kategorií N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub>
Emise částic z brzd (PM <sub>10</sub> )	3 <b>mg/km na vozidlo</b>		
<b>Počet</b> částic emitovaných z brzd (PN)			

Tabulka 9: Mezní hodnoty oděru pneumatik Euro 7

Mezní hodnoty oděru pneumatik	Pneumatiky C1	Pneumatiky C2	Pneumatiky C3
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 M<sub>1</sub>

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 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

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			

\*Jak je uvedeno v příloze IV.

Tabulka 2: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel kategorie N<sub>1</sub>

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 %	<b>67 %</b>	
PEV	75 %	<b>67 %</b>	

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			

\* Jak je uvedeno v příloze IV.

Tabulka 3: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>

Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	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 kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> s mezními hodnotami výfukových emisí s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem

<i>Měření výfukových emisí v laboratoři</i>	<i>Měření emisí v reálném provozu</i>
<p><i>Na všechny zkoušky výfukových emisí provedené s použitím zkušebního cyklu na vozidlovém dynamometru v rámci celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (WLTP) se použije předpis OSN č. 154*.</i></p> <p><i>Použijí se ustanovení týkající se úrovně 1A (čtyřfázový WLTP).</i></p>	<p><i>Na zkoušky emisí v reálném provozu prováděné na silnici se použije předpis OSN č. 168**, přičemž musí být splněno hodnocení emisí s ohledem na čtyřfázový WLTP.</i></p>

\* Předpis OSN č. 154 - Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP), série změn 02.

\*\* Předpis OSN č. 168, původní verze.

Tabulka 2: Podmínky zkoušení shody vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> s mezními hodnotami výfukových emisí s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem

<i>Měření výfukových emisí v laboratoři</i>	<i>Měření emisí v reálném provozu</i>
<p><i>Na všechny zkoušky výfukových emisí provedené s použitím zkušebních cyklů WHTC/WHSC na zkušebním stavu se použije příloha 4 předpisu OSN č. 49*.</i></p>	<p><i>Příloha 8 předpisu OSN č. 49 se použije s těmito úpravami:</i>  <i>i) bod A.1.4.2.2.1. dodatku 1 k příloze 8 předpisu OSN č. 49 zní takto: „Platná okénka jsou taková okénka, v nichž průměrný výkon překročí výkonovou hranici 6 % maximálního výkonu motoru“;</i>  <i>ii) v souvislosti s faktorem shodnosti (CF) v bodě 6.3 tabulky 2 v příloze 8 předpisu OSN č. 49 se pro všechny znečišťující látky použije hodnota = 1,0; příslušnými mezními hodnotami jsou mezní hodnoty emisí v reálném provozu v tabulce 2 přílohy I tohoto předpisu.</i></p>

\* *Předpis OSN č. 49, série změn 07.*

Tabulka 3: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami emisí způsobených vypařováním

Zkušební podmínky	
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED*	<i>Použije se úroveň 1A (čtyřfázový WLTP) v rámci předpisu OSN č. 154.**</i>
■	■

\* *SHED: Uzavřená komora pro zkoušky emisí způsobených vypařováním (Sealed housing evaporative determination).*

\*\* *Předpis OSN č. 154, série změn 02.*

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

	Vozidla kategorií M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub>	Vozidla kategorií M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub>
Zkouška emisí částic z brzd	Zkouška podle celosvětového technického předpisu OSN č. 24 o emisích z brzd	

Tabulka 5: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami oděru pneumatik

	<b>Pneumatiky třídy C1</b>	<b>Pneumatiky třídy C2</b>	<b>Pneumatiky třídy C3</b>
Zkouška mezních hodnot oděru pneumatik	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v rámci fóra WP.29 OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v rámci fóra WP.29 OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu	<b>Na základě zkušebních metodik vyvinutých v rámci fóra OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu</b>

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	$M_1, N_1$ a $M_2$	$N_2, N_3 \leq 16 t^*$ , $M_3 \leq 7,5 t^*$	$N_3 > 16 t^*$ , $M_3 > 7,5 t^*$
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 <b>12</b> let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti až 200 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti až 375 000 km <b>nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve</b>	Po hlavní životnosti až 875 000 km <b>nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve</b>

\* **Maximální hmotnost.**

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

Koeficienty životnosti	$M_1, N_1$ a $M_2$	$N_2, N_3 \leq 16 t^*$ , $M_3 \leq 7,5 t^*$	$N_3 > 16 t^*$ , $M_3 > 7,5 t^*$
Koeficient životnosti pro prodlouženou životnost	1,2 pro emise plynných znečišťujících látek		

\* *Maximální hmotnost.*

PŘÍLOHA V

**POUŽITÍ ZKUŠEBNÍCH POŽADAVKŮ A PROHLÁŠENÍ**

Tabulka 1: Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> 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 ■
Plynné znečišťující látky, PM, PN, emise CO <sub>2</sub> , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C)	Požadovaná <i>zkouška pro</i> všechna <i>paliva, pro která je schválení typu uděleno</i>	Požadováno <i>pro výfukové emise a OBFCM</i>	Požadováno <i>pro výfukové emise, OBFCM a monitory stavu životnosti baterie</i>

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Korekce teploty okolí pro emise CO <sub>2</sub> (WLTP při 14 °C)	Prohlášení <b>I</b>	Nepožadováno	Volitelné <b>I</b>
Emise z klikové skříně	Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí*	Požadováno	Volitelné <b>I</b>
Zkouška emisí způsobených vypařováním	Požadováno	Požadováno	Volitelné <b>I</b>
<b>I</b>	<b>I</b>	<b>I</b>	<b>I</b>
Životnost systémů regulace emisí	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
<i>Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná čnidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</i>	<b>Prohlášení</b>	<b>Nepožadováno</b>	<b>Volitelné</b>
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	<b>Požadováno</b>

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Laboratorní zkouška emisí při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ■

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Laboratorní zkouška dojezdové vzdálenosti při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ■
Palubní monitorování	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Požadováno
<b><i>Stanovení výkonu</i></b>	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ■
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

\* *Schvalujující orgán může požadovat provedení zkoušky.*

Tabulka 2: Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
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	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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Plynné znečišťující látky, PM, PN, emise CO <sub>2</sub> , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C)	Požadovaná <i>zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno</i>	Audity nebo volitelné zkoušení	<b>Požadováno</b>	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Korekce teploty okolí pro emise CO <sub>2</sub> (WLTP při 14 °C)	Prohlášení*	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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Emise z klikové skříně	Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí*	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Zkouška emisí způsobených vypařováním	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost systémů regulace emisí	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
<b><i>Fungování systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</i></b>	<b><i>Nepožadováno</i></b>	<b><i>Nepožadováno</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>	<b><i>Volitelné</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>	<b><i>Volitelné</i></b>
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Laboratorní zkouška emisí při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Laboratorní zkouška dojezdové vzdálenosti 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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
<b><i>Stanovení výkonu</i></b>	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečností	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
■	■	■	■	■	■	■
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné

\*

*Schvalující orgán může požadovat provedení zkoušky.*

Tabulka 3: Použití zkušebních **požadavků**, prohlášení a dalších požadavků pro schvalování typu a rozšíření schválení typu pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <b>pro</b> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
<b>Plynne znečišťující látky, PM, PN a emise CO<sub>2</sub>, spotřeba paliva (WHTC a WHSC)</b>	<b>Požadováno u základního motoru rodiny motorů z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny motorů*</b> **	<b>Požadováno u motoru mimo rodinu</b> ***	<b>Nepožadováno</b>
Plynne znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub> )	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 <b>kategorie</b> vozidel **	<b>Nepožadováno</b>	Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva <b>rok</b> ***

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Emise CO <sub>2</sub> , spotřeba paliva a elektrické energie, stanovení nulových emisí a dojezdové vzdálenosti vozidla	Licence k provozování simulačního nástroje VECTO, certifikace konstrukčních částí.	Pro konstrukční části. <i>Kontrola použití nástroje VECTO (čtyřikrát ročně)</i>	<b>Požadováno</b>
■	■	■	■
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Nepožadováno
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí **	Nepožadováno	Volitelné ■
Životnost systémů regulace emisí	Prohlášení **	Nepožadováno	Nepožadováno

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
<i>Fungování systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</i>	<i>Prohlášení</i> **	<i>Nepožadováno</i>	<i>Volitelné</i> ***
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	<b>Požadováno</b>
<i>Stanovení výkonu</i>	<i>Požadováno</i> **	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné █
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Požadováno

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
<b><i>OBFCM (palubní měření spotřeby paliva a elektrické energie, jakož i užitečného zatížení)</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>
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 systémem motoru typově schváleným z hlediska emisí je výrobce motoru odpovědný za prokázání shody vozidla při této zkoušce (motor je typově schválený jako samostatný technický celek).*

\*\*\* *V případě vozidla se systémem motoru typově schváleným z hlediska emisí je výrobce motoru odpovědný za prokázání shody vozidla při této zkoušce po dohodě s výrobcem vozidla v souladu s článkem 9.*

Tabulka 4: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem		
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Plynne znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub> )	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 <b>kategorie</b> vozidel **	(viz požadavky na motor)	Požadováno každý rok u přiměřeného počtu typů vozidel s jakýmkoli palivem a u každé kategorie vozidla, na kterou se vztahuje schválení typu z hlediska emisí ***	Volitelné	Požadováno/volitelné	Volitelné

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
<i>Plynne znečišťující látky, PM, PN a emise CO<sub>2</sub>, spotřeba paliva (WHTC a WHSC)</i>	<i>Požadováno u základního motoru rodiny motorů a prohlášení u všech členů rodiny motorů*</i> **	<i>Požadováno u jednoho motoru rodiny motorů</i> **	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>
Emise CO <sub>2</sub> , spotřeba paliva a <i>elektrické</i> energie, stanovení nulových emisí a dojezdové vzdálenosti vozidla	Vydání licence k provozování simulačního nástroje VECTO; <i>vydání prohlášení pro konstrukční části</i>	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
■	■	■	■	■	■	■

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Životnost systémů regulace emisí	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem		
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
<i>Fungování systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Požadováno</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Požadováno</i>	<i>Volitelné</i>
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	<i>Požadováno</i>	Volitelné	Volitelné	Volitelné
<i>Stanovení výkonu</i>	<i>Požadováno</i> **	<i>Nepožadováno</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Volitelné</i>

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	<b>Požadováno</b>	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
<b><i>OBFCM (palubní měření spotřeby paliva a elektrické energie, jakož i užitečného zatížení)</i></b>	<b>Požadováno</b>	<b>Požadováno</b>	<b>Požadováno</b>	<b>Volitelné</b>	<b>Volitelné</b>	<b>Volitelné</b>

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
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

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

\*\* V případě vozidla se systémem motoru typově schváleným z hlediska emisí je výrobce motoru odpovědný za prokázání shody vozidla při této zkoušce (motor je typově schválený jako samostatný technický celek).

\*\*\* V případě vozidla se systémem motoru typově schváleným z hlediska emisí je výrobce motoru odpovědný za prokázání shody vozidla při této zkoušce po dohodě s výrobcem vozidla v souladu s článkem 9.

*Tabulka 5: Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schvalování typu a rozšíření schválení typu pro připojná vozidla kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> pro výrobce*

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
<i>Energetická účinnost připojních vozidel</i>	<i>Vydání licence k provozování simulačního nástroje VECTO; vydání prohlášení pro konstrukční části</i>	<i>Pro konstrukční části</i>	<i>Nepožadováno</i>

*Tabulka 6: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u připojních vozidel kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany*

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>Energetická účinnost připojních vozidel</i>	<i>Vydání licence k provozování simulačního nástroje VECTO; vydání prohlášení pro konstrukční části</i>	<i>Pro konstrukční části</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Volitelné</i>

Tabulka 7: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u motorů určených pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> pro výrobce

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM, PN a emise CO <sub>2</sub> a spotřeba paliva (WHTC a WHSC)	Požadováno u základního motoru rodiny motorů a prohlášení u všech členů rodiny motorů*	Požadováno u motoru mimo rodinu motorů	
<i>Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každý typ paliva a pro příslušné kategorie vozidel (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>)</i>	<i>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</i>	<i>Nepožadováno</i>	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení emisí CO <sub>2</sub>	Požadováno	Požadováno	
Nepřetržitá/periodická regenerace	Prohlášení	Nepožadováno	
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí	Nepožadováno	

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Životnost systémů regulace emisí	Prohlášení	Nepožadováno	
<b><i>Stanovení výkonu</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>	<b><i>Nepožadováno</i></b>	
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	
<b><i>Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost</i></b>	<b><i>Prohlášení a dokumentace*</i></b>	<b><i>Nepožadováno</i></b>	

\* Pouze pokud výrobce motoru poskytne tyto systémy společně s motorem.

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

Tabulka 8: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u motorů určených pro vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	–	–
Plynné znečišťující látky, PM, PN a emise CO <sub>2</sub> a spotřeba paliva (WHTC a WHSC)	Požadováno u základního motoru a prohlášení u všech členů rodiny motorů**	Audit nebo volitelné zkoušení		Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každý typ paliva a pro příslušné kategorie vozidel (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub> )	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	Nepožadováno	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4	
Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení CO <sub>2</sub>	Požadováno	<b>Požadováno</b>		
Nepřetržitá/periodická regenerace	Prohlášení	Nepožadováno		
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí	Nepožadováno		

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	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	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	Orgán <i>udělující schválení typu</i>	–	–
Životnost systémů regulace emisí	Prohlášení	Nepožadováno		
<b><i>Stanovení výkonu</i></b>	<b><i>Požadováno</i></b>	<b><i>Nepožadováno</i></b>		
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			
Výkon motoru	Požadováno	Nepožadováno		
Ochrana proti nedovoleným zásahům, <b><i>bezpečnost a kybernetická bezpečnost</i></b>	<b><i>Prohlášení a dokumentace*</i></b>	<b><i>Nepožadováno</i></b>		

\* Pouze pokud výrobce motoru poskytne tyto systémy společně s motorem.

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

Tabulka 9: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu u systémů regulace znečišťujících látek pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> 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 10: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu u systémů regulace znečišťujících látek pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

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

Tabulka 11: Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu brzdových systémů pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Zkouška emisí z brzdového systému v brzdném cyklu WLTP	Požadováno	Požadováno	<i>Nepožadováno</i>

Tabulka 12: Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu u brzdových systémů pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky <i>pro</i> schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Orgán <i>udělující</i> schválení <i>typu</i>	Komise a uznané třetí strany	Orgány dozoru nad trhem	Komise a uznané třetí strany
Zkouška emisí z brzdového systému v brzdném cyklu WLTP	Požadováno	Audit nebo volitelné zkoušení	Nepožadováno	Volitelné <i>pro ověření podílu třecího brzdění</i>	Volitelné <i>pro ověření podílu třecího brzdění</i>	<i>Volitelné pro ověření podílu třecího brzdění</i>

## **■ PŘÍLOHA VI**

### ***SROVNÁVACÍ TABULKA***

#### **1. Nařízení (ES) č. 715/2007**

<b>Nařízení (ES) č. 715/2007</b>	<b>Toto nařízení</b>
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	Čl. 5 odst. 2
Článek 3	Článek 3
Čl. 4 odst. 1 první pododstavec	Čl. 4 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 4 odst. 2

Čl. 4 odst. 2	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 3	Čl. 7 odst. 4
Čl. 4 odst. 4	Čl. 14 odst. 3 a 4
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	Článek 19
Článek 14	—
Článek 15	Článek 17
Článek 16	—
Článek 17	Článek 20
Článek 18	Článek 21
Příloha I	Příloha I
Příloha II	—

**2. Nařízení (ES) č. 595/2009**

<b>Nařízení (ES) č. 595/2009</b>	<b>Toto nařízení</b>
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. 2
Čl. 5 odst. 2	Čl. 4 odst. 4
Čl. 5 odst. 3	Čl. 4 odst. 5
Čl. 5 odst. 4	Článek 14
Článek 5a	Čl. 4 odst. 6
Článek 5b	Čl. 10 odst. 6 a 7
Čl. 5c písm. a)	Čl. 14 odst. 4 písm. d)
Čl. 5c písm. b)	Čl. 14 odst. 4 písm. j)
Čl. 5c písm. c)	Čl. 14 odst. 4 písm. b)
Článek 7	Článek 12
Článek 8	Čl. 10 odst. 6 a čl. 10 odst. 7
Článek 9	Článek 11
Článek 10	—
Článek 11	Článek 19
Článek 12	—
Článek 13	Článek 17
Článek 13a	Článek 17
Článek 14	—
Článek 15	—
Článek 16	—
Článek 17	Článek 20
Článek 18	Článek 21

Příloha I	Příloha I
Příloha II	—