



2022/0365(COD)

24.7.2023

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009
(COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Zpravodaj: Marian-Jean Marinescu

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Norma Euro 7 se bude vztahovat na všechna motorová vozidla a stanoví mezní hodnoty nevyfukových emisí, včetně emisí částic z brzd a pneumatik, s cílem snížit znečištění ovzduší z nových motorových vozidel prodávaných v EU, a tím splnit cíl nulového znečištění stanovený v Zelené dohodě pro Evropu. Návrh významně přispěje ke zlepšení kvality ovzduší a k plnění environmentálních cílů Unie, jeho provádění si však zároveň vyžádá vlnu investic od všech kategorií výrobců vozidel (lehká užitková i těžká nákladní vozidla) a také od celého odvětví konstrukčních částí a samostatných technických celků (pneumatiky a brzdy), které budou pravděpodobně přeneseny na spotřebitele.

Evropská komise ve svém posouzení dopadů odhaduje zvýšení ceny osobního automobilu maximálně o 150 EUR, zatímco automobilový průmysl odhaduje zvýšení cen o 2 000 EUR. Značný rozdíl mezi odhady je i v případě těžkých vozidel. Vzhledem ke zvýšení cen se očekává, že i po vstupu normy Euro 7 v platnost se bude v EU používat více než 250 milionů v současnosti provozovaných vozidel (lehkých užitkových i těžkých nákladních). U těchto vozidel neexistuje jiná alternativa ke snížení emisí CO₂ než používání alternativních paliv. Legislativní rámec musí přimět průmysl, aby investoval do výzkumu a vývoje v oblasti nejméně znečišťujících alternativních paliv, a motivovat k úsporám z rozsahu výroby s cílem zajistit dostatečné množství těchto paliv pro používané automobily a jejich cenovou dostupnost.

Je však třeba zdůraznit, že snížení CO₂ a snížení dalších emisí (stanovené normou Euro 7) nelze posuzovat odděleně. Jsou propojena, neboť konečným politickým cílem je dosáhnout cíle stanoveného v dokumentu „Fit for 55“, tj. snížit emise CO₂ do roku 2030 o 55 %. Evropské právní předpisy se musí této situaci přizpůsobit, jinak bude Evropa vyrábět technologicky zastaralé a nekonkurenceschopné výrobky.

Vzhledem ke všem těmto skutečnostem je cílem zpravodaje výboru TRAN zajistit rovnováhu a proporcionalitu mezi environmentálními přínosy a sociálně-ekonomickými náklady návrhu, aby byly na jedné straně zajištěny vysoké standardy kvality ovzduší pro naše občany, ale zároveň aby měl evropský průmysl možnost uplatňovat tato pravidla v přiměřeném časovém rámci s co nejmenšími investicemi a negativními dopady na svou konkurenceschopnost a aby nedocházelo k výraznému zdražování, které by omezilo mobilitu a možnost průměrného spotřebitele pořídit si automobil, ani ke zvyšování cen za dopravu a k rozdmýchávání inflace, která je v Unii již nyní nebývale vysoká.

Hlavní body zprávy

1. Časové rozvržení

Nejpozději do jednoho roku ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost musí Komise přijmout prováděcí akty / akty v přenesené pravomoci.

Nařízení se použije tři roky ode dne vstupu příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci v platnost pro nové typy vozidel M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků pro tato vozidla, s výjimkou pneumatik a brzd, a pět let ode dne vstupu příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci v platnost pro nové typy vozidel M₂, M₃, N₂, N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků pro tato vozidla, s

výjimkou pneumatik a brzd, a přípojná vozidla O₃, O₄.

2. Zkušební metody bližší normám Euro 6/VI založené na zavedené technologii a metodice s cílem zajistit včasné provedení.

3. Neutrální přístup z technologického hlediska. Zavedení nové kategorie vozidel – „vozidlo na CO₂ neutrální paliva“.

4. Zjednodušení a snížení administrativních a prováděcích nákladů výrobců a orgánů. Flexibilita pro malé a velmi malé výrobce.

5. Pneumatiky. Sladění s činností, kterou v rámci Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) vykonává pracovní skupina pro oděr pneumatik

6. Brzdy. Zkušební metody, které jsou v souladu s metodami Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (UN WFHVR) a zjednodušení postupů

7. Baterie. Nová definice „životnosti baterie“ – trvanlivost trakční baterie měřená z hlediska jejího stavu certifikované energie (SOCE) a stavu certifikovaného dojezdu (SOCR);

9. Snímače a měření emisí. Ustanovení uvádějící, že související upozornění nesmí vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo k omezení mobility.

10. Požadavky na životnost se vyžadují pouze v rozsahu standardního používání vozidla.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod 1

Znění navržené Komisí

(1) Vnitřní trh je prostor, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem ***zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁴³*** komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato

Pozměňovací návrh

(1) Vnitřní trh je prostor, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem ***by toto nařízení mělo zavést*** komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a doзору nad trhem s nimi, ***při***

vozidla a dozoru nad trhem s nimi.

současném zachování práva občanů EU na mobilitu, jejich práva svobodné volby, pokud jde o typ automobilu/motoru, který používají, jakož i cenové dostupnosti osobních automobilů pro občany, konkurenceschopnosti a pracovních míst v tomto odvětví, přičemž by mělo být zachováno právo občanů EU na čisté a zdravé ovzduší.

43 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).

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Požadavky na metodiku zkoušek pro postupy schvalování typu lehkých osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel a motorových vozidel a motorů s ohledem na emise z těžkých nákladních vozidel a autobusů, včetně mezních podmínek pro zkoušky týkající se již regulovaných látek, by měly zůstat zachovány ty, které jsou v současné době stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, a přiměřeně stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 o

schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel.

Pozměňovací návrh 3

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1b) Požadavky na metodiku zkoušek pro postupy schvalování typu lehkých osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel a motorových vozidel a motorů s ohledem na emise z těžkých nákladních vozidel a autobusů pro nové látky upravuje toto nařízení, zkušební metodika však musí být v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, a přiměřeně s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel. Aby měli výrobci dostatek času na vypracování a zavedení nové metodiky zkoušení, budou na regulaci nových látek poskytnuty další dva roky.

Pozměňovací návrh 4

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2) Technické požadavky na

(2) 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 společně ve všech členských státech.

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 *ambiciózní* úroveň ochrany životního prostředí a zdraví společně ve všech členských státech, *a přispívat ke zlepšení kvality ovzduší. Euro 7 jakožto součást „Akčního plánu EU: Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ by mělo přispět také k sociální a ekologické transformaci s cílem dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality (Zelená dohoda pro Evropu);*

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí lehkých a těžkých nákladních vozidel, tj. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“)⁴⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“)⁴⁵. *Důvodem existence dvou nařízení byla skutečnost, že emise těžkých nákladních vozidel byly kontrolovány na základě zkoušek motoru, zatímco emise lehkých vozidel na základě zkoušek celého vozidla. Od té doby byly vyvinuty metodiky, které umožňují zkoušení lehkých i těžkých nákladních vozidel na silnici. Proto již není nutné zakládat schválení typu na zkouškách motoru.*

Pozměňovací návrh

(4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí lehkých a těžkých nákladních vozidel, tj. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“)⁴⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“)⁴⁵.

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4a) Požadavky na schválení typu pro nově vyrobené pneumatiky C1, C2 a C3 jsou stanoveny v nařízení o obecné bezpečnosti vozidel ((EU) 2019/2144). V důsledku toho tento předpis doplňuje technické požadavky, které by měly být i nadále základem pro nové schválení typu pneumatiky, o požadavky týkající se oděru pneumatik.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(5) Začlenění požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by mělo

(5) Začlenění požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by mělo

zajistit vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí u těchto vozidel.

zajistit vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí u těchto vozidel **a zachovat stejné zkušební postupy.**

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Kromě toho byly v roce 2007 přijaty stávající mezní hodnoty emisí pro lehká vozidla a v roce 2009 pro těžká nákladní vozidla. Obě mezní hodnoty emisí byly přijaty na základě technologie, která byla tehdy dostupná. Od té doby technologie pokročily a úroveň emisí dosažená použitím kombinace současných technologií je mnohem nižší než úroveň dosažená před více než 15 lety. ***Tento technologický pokrok by měl být zohledněn stanovením mezních hodnot emisí na základě současné špičkové technologie a znalostí regulace znečišťujících látek a pro všechny příslušné znečišťující látky.***

Pozměňovací návrh

(6) Kromě toho byly v roce 2007 přijaty stávající mezní hodnoty emisí pro lehká vozidla a v roce 2009 pro těžká nákladní vozidla. Obě mezní hodnoty emisí byly přijaty na základě technologie, která byla tehdy dostupná. Od té doby technologie pokročily a úroveň emisí dosažená použitím kombinace současných technologií je mnohem nižší než úroveň dosažená před více než 15 lety.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(7) Je rovněž nezbytné snížit složitost, administrativní a prováděcí náklady výrobců a orgánů a zajistit účinné a efektivní uplatňování emisních norem Euro.

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

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých *i těžkých nákladních* vozidel je nutné zkoušet vozidla *za skutečných podmínek použití s minimálním* souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení, *a nejen v laboratoři.*

Pozměňovací návrh

(8) V zájmu zajištění skutečného omezení *výfukových* emisí lehkých vozidel je nutné zkoušet vozidla *se statisticky reprezentativním nezkrasleným* souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Výkonnost emisí v reálném provozu musí být prokázána zkoušením vozidel na silnici za běžných jízdních a dalších podmínek a užitečného zatížení. Zkouška emisí v reálném provozu musí být reprezentativní pro vozidla provozovaná na jejich skutečných jízdních trasách na veřejných komunikacích a s jejich běžným zatížením. U výsledku zkoušky pro ověření souladu vozidla se neberou v úvahu emisní vlastnosti během nereprezentativního a neobjektivního řízení.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která již neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely průměrnou očekávanou životnost vozidel v Unii.

Pozměňovací návrh

(10) Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která již neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely průměrnou očekávanou životnost vozidel **a jejich standardní používání** v Unii.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání, parkování **a tankování** vozidla **s benzinovým palivem**. Je proto vhodné

Pozměňovací návrh

(11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání **a** parkování vozidla. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí těchto

stanovit mezní hodnoty emisí těchto
těkavých organických sloučenin na nižší
úrovni a zavést mezní hodnoty emisí pro
fázi doplňování paliva.

těkavých organických sloučenin na nižší
úrovni a zavést mezní hodnoty emisí pro
fázi doplňování paliva.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(12) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů pro životní prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla do konce roku 2024 vypracovat zprávu o oděru pneumatik, v níž by přezkoumala metody měření a stav techniky, aby mohla navrhnout mezní hodnoty oděru pneumatik.

Pozměňovací návrh

(12) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů pro životní prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla do konce roku 2024 vypracovat zprávu o oděru pneumatik, v níž by přezkoumala metody měření a stav techniky, aby mohla navrhnout mezní hodnoty oděru pneumatik ***v souladu s činností, kterou v rámci Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) vykonává pracovní skupina pro oděr pneumatik.***

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁴⁶ upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jeho údaji.

Pozměňovací návrh

(13) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁴⁶ upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jeho údaji. ***Toto***

Požadavky na emise znečišťujících látek při skutečném použití, včetně dodržování ukazatelů rychlostních stupňů, **by se však mělo zabývat toto nařízení.**

nařízení by se však mělo zabývat požadavky na emise znečišťujících látek při skutečném použití, včetně dodržování ukazatelů rychlostních stupňů, **aby nedocházelo ke stigmatizaci řidičů v důsledku jejich stylu řízení, typu motoru nebo převodovky v jejich vozidle nebo stáří vozidla.**

⁴⁶ 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).

⁴⁶ 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).

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) Aby mohli výrobci plnit mezní hodnoty emisí v rámci zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, měla by být kritéria souladu zavedena Komisí ve dvou krocích. V prvním kroku by se měl na žádost výrobce použít

přechodný faktor shodnosti, zatímco jako druhý krok by se měl použít pouze konečný faktor shodnosti. Konečný faktor shodnosti by měl být stanoven během přechodného období a měl by zahrnovat marži vyjadřující dodatečnou nejistotu měření. Komise by měla průběžně posuzovat tento faktor shodnosti s ohledem na technický pokrok a každoročně jej snižovat na základě vědeckých důkazů, zlepšené přesnosti postupu měření a technického pokroku. Faktor shodnosti by měl být postupně snižován a do roku 2035 by se měl přestat uplatňovat.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Pro kupující ojetých elektrických vozidel je zvláště důležité zajistit, aby vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu **nabití** baterie. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií **osobních automobilů** se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22⁴⁷.

Pozměňovací návrh

(14) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Pro kupující ojetých elektrických vozidel je zvláště důležité zajistit, aby vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu **certifikované energie (SOCE) a stavu certifikovaného dojezdu (SOCR)** baterie. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22⁴⁷. **Měla by být rovněž zvážena podpora evropského výzkumu a vývoje v oblasti výroby baterií využívajících méně**

⁴⁷ Celosvětový technický předpis OSN o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla, Celosvětový technický předpis OSN č. 22.

⁴⁷ Celosvětový technický předpis OSN o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla, Celosvětový technický předpis OSN č. 22.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí a je třeba jí zabránit. Nedovolené zásahy do počítačů ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu. Je proto ***nanejvýš důležité zajistit co nejvyšší bezpečnostní ochranu těchto systémů, včetně bezpečnostních certifikátů, a odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počítačem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.***

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Pozměňovací návrh

(15) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí a je třeba jí zabránit ***prostřednictvím opatření, která budou předcházet reklamě, prodeji a instalaci nedovolených zařízení.*** Nedovolené zásahy do počítačů ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu, a proto by členské státy měly následovat příkladu jiných členských států a zavést záznamy o počtu ujetých kilometrů vozidla při provozu vozidla nebo při pravidelné technické prohlídce. Je proto ***důležité, aby nová vozidla byla navržena s odpovídající bezpečnostní ochranou těchto systémů. Je rovněž nezbytné stanovit účinný systém sankcí pro výrobce automobilů, kteří vyrábějí a/nebo používají kontrolní, diagnostické a monitorovací systémy, které mění výsledky, aby vyhověli těmto právním předpisům.***

(16) V dnešní době se již používají snímače nainstalované ve vozidlech k odhalení anomálií týkajících se emisí a spuštění příslušných oprav prostřednictvím palubního diagnostického systému (OBD). **Systém OBD, který se používá v současné době, však neodhaluje poruchy přesně a včas ani dostatečně a včas nevynucuje opravy. Proto** je možné, že vozidla vypouštějí **mnohem** více emisí, než je povoleno. Snímače, které se dosud používají pro systém OBD, lze použít také k **nepřetržitému** monitorování a regulaci chování vozidel z hlediska emisí **prostřednictvím palubního monitorovacího systému (OBM)**. **Systém OBM rovněž upozorní uživatele, aby v případě potřeby provedl opravy motoru nebo systémů k regulaci znečišťujících látek. Je proto vhodné požadovat, aby byl takový systém nainstalován, a upravovat jeho technické požadavky.**

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

(17) Výrobci se mohou rozhodnout, zda budou vyrábět vozidla, **která splňují nižší mezní hodnoty emisí nebo mají lepší životnost baterie, než je požadováno v tomto nařízení, nebo vozidla, která obsahují pokročilé možnosti včetně geofencingu a adaptivního řízení. Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace. Proto by měl být k dispozici ekologický pas vozidla.**

Pozměňovací návrh 22

(16) V dnešní době se již používají snímače nainstalované ve vozidlech k odhalení anomálií týkajících se emisí a spuštění příslušných oprav prostřednictvím palubního diagnostického systému (OBD) **a indikátoru chybné funkce (MI) na palubní desce**. Je však možné, že vozidla vypouštějí více emisí, než je povoleno, **v závislosti na tom, jak dlouho trvá, než se řidiči či provozovatelé začnou řídit informacemi, které jim poskytuje indikátor chybné funkce (MI) OBD. Některé** snímače, které se dosud používají pro systém OBD, lze použít také k monitorování a regulaci chování vozidel z hlediska emisí **a mohou pomoci zlepšit funkčnost OBD. Upozornění z těchto systémů nesmí vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo omezení mobility.**

(17) Výrobci se mohou rozhodnout, zda budou vyrábět vozidla **neutrální z hlediska emisí CO₂ nebo s vysokou účinností WLTP**. Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace. Proto by měl být k dispozici ekologický pas vozidla.

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) *V případě, že Komise předloží návrh na registraci nových lehkých vozidel, která jezdí výhradně na CO₂ neutrální paliva, mimo oblast působnosti norem pro emise CO₂ vozového parku a v souladu s právem Unie a unijním cílem klimatické neutrality, po roce 2035, bude třeba toto nařízení změnit, aby zahrnovalo možnost schvalování typu těchto vozidel.*

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Emise z vozidel prodávaných malými výrobci představují nevýznamnou část emisí v Unii. U některých požadavků na takové výrobce proto může být povolena určitá flexibilita. Malí výrobci by tak měli mít možnost nahradit některé zkoušky během schvalování typu prohlášeními o shodě, zatímco velmi malí výrobci by měli mít možnost používat laboratorní testy *na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.*

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Pozměňovací návrh

(18) *Toto nařízení by mělo stanovit schvalování typu nových lehkých i těžkých nákladních vozidel, která jsou poháněna výhradně CO₂ neutrálními palivy. Pro schválení typu těchto vozidel by měla být stanovena zvláštní kategorie vozidla. Tato vozidla používající spalovací motor by měla být způsobilá k registraci, a to i po roce 2035, aby byl umožněn striktně technologicky neutrální přístup.*

Pozměňovací návrh

(19) Emise z vozidel prodávaných malými výrobci představují nevýznamnou část emisí v Unii. U některých požadavků na takové výrobce proto může být povolena určitá flexibilita. Malí výrobci by tak měli mít možnost nahradit některé zkoušky během schvalování typu prohlášeními o shodě, zatímco velmi malí výrobci by měli mít možnost používat laboratorní testy *v souladu se zkušebními postupy podle tohoto nařízení. Pokud jde o požadavky týkající se předpisů o CO₂, uplatňování tohoto nařízení pro malé a velmi malé výrobce se odkládá a platí pouze 6 let po vydání příslušných sekundárních právních předpisů.*

(21) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o shodě, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu a ekologický pas vozidel; možnosti a označení vozidel; požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek; požadavky na výrobce vozidel vyráběných ve více fázích a informace, které mají tito výrobci poskytovat, jakož i postupy stanovení hodnoty CO₂ u těchto vozidel; technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí, kontroly a inspekce a kontroly v rámci dozoru nad trhem, jakož i oznamovací povinnosti, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby; metody a zkoušky pro *i*) měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných *a nejhorsích* cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; iii) stanovení specifikací ukazatele rychlostních stupňů; iv) stanovení dopadu přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄ na emise CO₂, spotřebu paliva a energie, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru motorového vozidla; v) měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním, emisí z brzd, vi) posuzování shody s minimálními výkonnostní

(21) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o shodě, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu a ekologický pas vozidel; možnosti a označení vozidel; požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek; požadavky na výrobce vozidel vyráběných ve více fázích a informace, které mají tito výrobci poskytovat, jakož i postupy stanovení hodnoty CO₂ u těchto vozidel; technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí, kontroly a inspekce a kontroly v rámci dozoru nad trhem, jakož i oznamovací povinnosti, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby; metody a zkoušky pro měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných, *avšak statisticky relevantních* cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; iii) stanovení specifikací ukazatele rychlostních stupňů; iv) stanovení dopadu přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄ na emise CO₂, spotřebu paliva a energie, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru motorového vozidla; v) měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním *a* emisí z brzd *v souladu s metodami UN WFHVR*, vi)

požadavky na životnost baterie; vii) posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; prahové hodnoty pro shodu a požadavky na výkon, jakož i viii) zkoušky a metody k zajištění výkonnosti snímačů **(systémů** OBD a OBM); ix) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; x) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; xi) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; xii) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7; xiii) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiv) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xvi) specifikace referenčních paliv a xvii) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xviii) měření oděru pneumatik, jakož i xix) formát, údaje a způsob sdělování údajů ekologického pasu vozidel. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁰.

posuzování shody s minimálními výkonnostní požadavky na životnost baterie **v souladu s metodami UN WFHVR**; vii) posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; prahové hodnoty pro shodu a požadavky na výkon, jakož i viii) zkoušky a metody k zajištění **řádné** výkonnosti snímačů **pro systémy** OBD a OBM; ix) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; x) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; xi) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; xii) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7; xiii) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiv) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xvi) specifikace referenčních paliv a xvii) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xviii) měření oděru pneumatik **v souladu s metodami UN WFHVR**, xix) formát, údaje a způsob sdělování údajů ekologického pasu vozidel, **jakož i xix) opatření k vyjasnění použití zkoušek, které by měli výrobci, členské státy, třetí strany/Komise provádět pro počáteční schválení typu, shodnost výroby, shodnost v provozu a dozor nad trhem.** Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁰. **Komise by měla přijmout akty stanovené v tomto odstavci nejpozději do jednoho roku ode dne vstupu tohoto nařízení nebo UN WFHVR v platnost.**

⁵⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady

⁵⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady

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

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

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení **vozidel**, brzd nebo pneumatik Euro 7; **zkušební požadavky, zejména** s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7; **zavádění možností a označení vozidel na základě inovativních technologií pro výrobce, ale také** stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie **a koeficientů životnosti na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 a stanovení definic a zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, a N₃**. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁵¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup

Pozměňovací návrh

(22) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik Euro 7; **uplatňování zkušebních požadavků** s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7, **ale pouze za účelem zjednodušení postupů**; stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik **v souladu se zkušební metodou a mezními hodnotami vypracovanými v rámci pracovní skupiny OSN WP29**, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁵¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci. **Komise by měla přijmout akty stanovené v tomto**

na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

⁵¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

(23) V zájmu přehlednosti, racionality 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 všechna jsou obsažena v tomto nařízení, by měla být stávající nařízení (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 zrušena a nahrazena tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, ***jakmile to bude technicky možné***, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo o dva roky, neboť

odstavci nejpozději do jednoho roku ode dne vstupu tohoto nařízení nebo UN WFHVR v platnost.

⁵¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozměňovací návrh

(23) V zájmu přehlednosti, racionality 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 všechna jsou obsažena v tomto nařízení, by měla být stávající nařízení (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 zrušena a nahrazena tímto nařízením, ***s výjimkou příslušných příloh zkušebních postupů.***

Pozměňovací návrh

(25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno ***na tři roky po vstupu sekundární legislativy v platnost***, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti

přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.

odloženo o dva roky, neboť přechod na vozidla s nulovými *a nízkými* emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(25a) S ohledem na ustanovení stávajícího nařízení je zásadní zohlednit dopad na chování spotřebitelů a jejich schopnost nakupovat nová lehká a těžká vozidla vyráběná v EU; Je zásadně důležité usnadnit přístup k cenově dostupné mobilitě a omezit možný budoucí negativní dopad na zaměstnanost v automobilovém průmyslu. Náklady na dodržování právních předpisů a náklady na přizpůsobení by neměly být absorbovány konečným spotřebitelem a neměly by ohrozit konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(26) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky z hlediska emisí, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu

(26) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky z hlediska emisí ***a také usilovat o nejvyšší míru ochrany životního prostředí a ochrany zdraví***, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu

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,

a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Technické požadavky a správní předpisy stanovené tímto nařízením pro schvalování typu z hlediska emisí a dozor nad trhem s nově vyrobenými pneumatikami je třeba posuzovat společně s technickými požadavky na pneumatiky a správními ustanoveními nařízení (EU) 2019/2144 o obecné bezpečnosti.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Toto nařízení se nevztahuje na požadavky týkající se podmínek a postupů zkoušení již regulovaných látek, na postupy schvalování typu lehkých osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel, motorová vozidla a motory, jakož i pro těžká nákladní vozidla a autobusy podle Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a nařízení Evropského parlamentu a Rady

(ES) č. 595/2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2b. Toto nařízení stanoví pravidla pro požadavky na zkušební metodiku týkající se nově regulovaných látek pro postupy schvalování typu lehkých osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel a motorových vozidel a motorů s ohledem na emise z těžkých nákladních vozidel a autobusů. Tato metodika je v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 595/2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel a všemi souvisejícími prováděcími a akty v přenesené pravomoci a pouze je rozšiřuje.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2) „původním schválením typu z hlediska emisí“ první fáze postupu schvalování typu z hlediska emisí před tím,

2) „původním schválením typu z hlediska emisí“ první fáze postupu schvalování typu z hlediska emisí před tím,

než orgány udělí certifikát schválení typu a než jsou vozidla *uvedena* do výroby;

než orgány udělí certifikát schválení typu a než jsou vozidla, *konstrukční části a samostatné technické celky uvedeny* do výroby;

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 4

Znění navržené Komisí

4) „shodností v provozu“ činnosti prováděné na vozidlech v provozu za účelem ověření požadavků na životnost stanovených v tomto nařízení;

Pozměňovací návrh

4) „shodností v provozu“ *v kontextu tohoto nařízení* činnosti prováděné na vozidlech v provozu za účelem ověření požadavků na životnost stanovených v tomto nařízení;

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 7

Znění navržené Komisí

7) „výfukovými emisemi“ emise z výfuku motorového vozidla nebo motoru zahrnující všechny tyto emise: emise CO₂, plynné emise, emise pevných látek, emise *kapalných* sloučenin a emise z klikové skříňe;

Pozměňovací návrh

7) „výfukovými emisemi“ emise z výfuku motorového vozidla nebo motoru zahrnující všechny tyto emise: emise CO₂, plynné emise, emise pevných látek, emise sloučenin a emise z klikové skříňe;

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 10

Znění navržené Komisí

10) „oxidy dusíku“ nebo „NO_x“ součet *oxidů dusíku* vypouštěných z výfuku;

Pozměňovací návrh

10) „oxidy dusíku“ nebo „NO_x“ součet *NO a NO₂* vypouštěných z výfuku;

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 11

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 14

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

14) „počtem částic 10 nm“ nebo „PN₁₀“ celkový počet pevných částic **se jmenovitým bodem odrazení při 10 nm** vypouštěných z výfuku nebo brzd, **měřený podle ustanovení tohoto nařízení;**

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 17

Znění navržené Komisí

17) „celkovým množstvím uhlovodíků“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku;

Pozměňovací návrh

17) „celkovým množstvím uhlovodíků“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku **měřené podle ustanovení tohoto nařízení;**

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 18

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění.)

methanu;

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 24

Znění navržené Komisí

24) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný pro stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel; **„spotřebou energie“ spotřeba elektrické energie ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;**

Pozměňovací návrh

24) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný pro stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel;

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 24 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

24a) „spotřebou energie“ spotřeba elektrické energie ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 28

Znění navržené Komisí

28) „emisemi částic z brzd“ částice **vypouštěné z brzdového systému vozidla;**

Pozměňovací návrh

28) „emisemi částic z brzd“ částice **definované v souladu s metodami UN WFHVR;**

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 29

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

29) „oděrem pneumatik“ ***proces definovaný v souladu s metodami UN WFHVR;***

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 34

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 36

Znění navržené Komisí

36) „***funkcí adaptivního řízení“ systém, který koriguje motor, systémy k regulaci znečišťujících látek nebo jiné parametry vozidla s cílem zlepšit spotřebu paliva nebo energie a účinnost systému k regulaci znečišťujících látek na základě předpokládaného použití vozidla;***

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 37

Znění navržené Komisí

37) „palubním diagnostickým

Pozměňovací návrh

37) „palubním diagnostickým

systemem“ nebo „OBD“ *system, který může generovat palubní diagnostické (OBD) informace vozidla podle definice v čl. 3 bodě 49 nařízení (EU) 2018/858* a je schopen tyto informace zpřístupnit prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace;

systemem“ nebo „OBD“ *v kontextu tohoto předpisu rozumí systém ve vozidle, který je schopen zjistit chybné funkce monitorovaných systémů regulace emisí a identifikovat pravděpodobnou oblast chybné funkce pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače* a je schopen tyto informace zpřístupnit prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace *pro účely kontroly technické způsobilosti a technické kontroly, jakož i pro účely řízení o podnětech.*

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 38

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

38) „palubním monitorovacím systemem“ nebo „OBM“ systém ve vozidle, který je schopen *monitorovat emise s určitou tolerancí měření* a tyto informace zpřístupnit prostřednictvím portu OBD a volitelně prostřednictvím bezdrátové komunikace, *jakož i pro účely technických kontrol a technických prohlídek;*

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 39

Znění navržené Komisí

39) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo elektrické energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a

Pozměňovací návrh

39) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo elektrické energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a

energie i další parametry důležité pro určení spotřeby paliva nebo energie a energetické účinnosti vozidla;

energie i další parametry důležité pro určení spotřeby paliva nebo energie a energetické účinnosti vozidla, **jakož i pro účely technických kontrol a technických prohlídek;**

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 39 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

39a) „opatřeními v souvislosti s upozorněním“ všechna opatření po opakovaném překročení hodnot emisí monitorovaných systémem OBM; tato opatření zahrnují systém varování při jízdě, vlastní korekturu emisí, poskytování informací orgánu pro technickou způsobilost vozidel, nesmí však zahrnovat opatření ohrožující bezpečnost silničního provozu nebo omezující mobilitu;

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 42

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

42) „emisemi v reálném provozu“ emise z vozidla za běžných jízdních podmínek **a současně za nejvýše jedné z rozšířených podmínek uvedených v příslušných přílohách nařízení (EU) 2017/1151 a nařízení (EU) 582/2011 a článku 4 nařízení (EU) 595/2009;**

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 57 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

57a) „vozidlem s CO₂ neutrálním palivem“ nebo „CNCEV“ lehké nebo těžké nákladní vozidlo vybavené spalovacím motorem, který pohání výhradně CO₂ neutrální palivo.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 57 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

57b) „CO₂ neutrálním palivem“ všechna paliva, která dosahují rovnováhy mezi emisemi CO₂ během životního cyklu a jejich odstraňováním, a neprodukují tak žádné čisté emise skleníkových plynů ani uhlíkovou stopu, a zároveň splňují zásadu inovace, technologické neutrality a kritéria udržitelnosti podle směrnice 2018/2001 a souvisejících aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 57 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

57c) „korekčním faktorem uhlíku (CCF)“ faktor, který pro účely posouzení souladu uplatňuje opravu výfukových emisí CO₂ vozidel s cílem zohlednit intenzitu emisí skleníkových plynů a podíl paliv neutrálních z hlediska emisí CO₂;

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 58

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

58) „*technologiami geo-fencingu*“ *technologie, které při jízdě uvnitř určité zeměpisné oblasti neumožňují provoz hybridního vozidla s použitím spalovacího motoru (tj. k umožnění režimu nulových emisí);*

vypouští se

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 61

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

61) „výkonem na kolech“ výkon *určený podle tohoto předpisu, který má být dodáván na disky kol* vozidla a sloužící k jeho pohonu;

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 62

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 67

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

67) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ *maximální vzdálenost, kterou ujede vozidlo s nulovými emisemi,*

67) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ *maximální vzdálenost, kterou ujede vozidlo v režimu s nulovými*

dokud se nevybije trakční baterie nebo nevyprázdní palivová nádrž, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;

emisemi, dokud se nevybije trakční baterie nebo nevyprázdní palivová nádrž, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 69

Znění navržené Komisí

69) „životností baterie“ životnost trakční baterie měřená podle stavu *jejího nabití*;

Pozměňovací návrh

69) „životností baterie *(ve vozidle)*“ životnost trakční baterie měřená podle stavu *její certifikované energie (SOCE) a stavu certifikovaného dojezdu (SOCR)*;

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 70

Znění navržené Komisí

70) „stavem nabití“ naměřený nebo odhadovaný stav určitého ukazatele výkonu vozidla nebo trakční baterie v určitém okamžiku jejich životnosti vyjádřený jako procento výkonu, který byl stanoven při jejich certifikaci nebo v době, kdy byly nové;

Pozměňovací návrh

70) „stavem *certifikovaného dojezdu*“ naměřený nebo odhadovaný stav určitého ukazatele výkonu vozidla *(elektrický akční dosah na baterii)* nebo trakční baterie *(energie)* v určitém okamžiku jejich životnosti vyjádřený jako procento výkonu, který byl stanoven při jejich certifikaci nebo v době, kdy byly nové;

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 71

Znění navržené Komisí

71) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v tištěné a digitální podobě obsahující informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace, *včetně úrovně mezních hodnot* emisí

Pozměňovací návrh

71) „ekologickým pasem vozidla“ *aktualizovaný* záznam v tištěné a digitální podobě obsahující informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace *a po celý životní*

znečišťujících látek, *emisi* CO₂, *spotřeby* paliva, *spotřeby* energie, *dojezdové vzdálenosti a výkonu* motoru a *životnosti* baterie a *dalších souvisejících hodnot*;

cyklus, EVP zahrnuje mezní hodnoty emisí znečišťujících látek, *emise* CO₂ v *provozu, spotřebu* paliva, *spotřebu* energie, *dojezdovou vzdálenost a výkon* motoru a *životnost* baterie a *technický stav a další související hodnoty*;

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 75

Znění navržené Komisí

75) „prohlášením o shodě“ prohlášení výrobce, že určitý typ nebo skupina vozidel, konstrukční část nebo samostatný technický celek je v souladu s požadavky tohoto nařízení;

Pozměňovací návrh

75) *(Netýká se českého znění).*

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 75 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

75a) *„standardním použitím“ standardní způsob řízení, čerpání paliva a údržby vozidla;*

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 77

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

udržovat je v něm;

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 78

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Výrobci zajistí, aby nová vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, byla typově schválena v souladu s tímto nařízením. Výrobci zajistí, aby nové konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, vyžadující schválení typu, **kte***ré vyrábějí a které jsou prodávány nebo uváděny do provozu v Unii*, byly typově schváleny v souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh

1. Výrobci zajistí, aby nová vozidla, která vyrábějí **po datech uvedených v článku 20** a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, byla typově schválena v souladu s tímto nařízením. Výrobci zajistí, aby nové konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, vyžadující schválení typu **a určené pro vozidla uvedená v odstavci 1**, byly typově schváleny v souladu s tímto nařízením, **včetně mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a za podmínek přílohy III pro nové látky a příslušných přílohách nařízení (EU) 2017/1151, nařízení (EU) 582/2011 a článku 4 nařízení (EU) č. 595/2009 pro již regulované látky.**

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení Čl. 4 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a dodržování hodnot uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.

Pozměňovací návrh

2. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I **a podmínek přílohy III pro nové látky, jakož i příslušných příloh nařízení (EU) 2017/1151, nařízení (EU) č. 582/2011 a článku 4 nařízení (ES) č. 595/2009 pro již regulované látky**, a dodržování hodnot uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení Čl. 4 – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Pokud se při ověřování shody s mezními hodnotami emisí výfukových plynů provádějí zkoušky za **nejvýše jedné z** rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v **příslušných přílohách nařízení (EU) 2017/1151 a nařízení (EU) 582/2011 a článku 4 nařízení (ES) 595/2009**.

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

4. Výrobci navrhnou a vyrobí konstrukční části nebo samostatné technické celky ***určené k instalaci do vozidel Euro 7***, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I ***a zkušebních podmínek přílohy III pro nové látky a podle příslušných příloh nařízení (EU) 2017/1151 a nařízení (EU) 582/2011 a článku 4 nařízení (ES) 595/2009 pro již regulované látky.***

Pozměňovací návrh 70

**Návrh nařízení
Čl. 4 — odst. 5**

Znění navržené Komisí

5. Výrobci nesmějí navrhovat, vyrábět a montovat vozidla s odpojovacími zařízeními nebo odpojovacími strategiemi.

Pozměňovací návrh

5. Výrobci ***ani dodavatelé původního zařízení, kteří výrobcům dodávají díly a konstrukční části***, nesmějí navrhovat, vyrábět a montovat vozidla s odpojovacími zařízeními nebo odpojovacími strategiemi, ***a to při respektování právních předpisů EU v oblasti hospodářské soutěže.***

Pozměňovací návrh 71

**Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 6 – písm. a**

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) ***s OBD;***

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. b

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

b) *s OBM, s výjimkou malých a velmi malých výrobců;*

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. c

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

c) *s OBFCM;*

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) *s monitory stavu nabití trakční baterie a systémů regulace emisí;*

Pozměňovací návrh

d) *se systémy stavu certifikované energie a stavu certifikovaného dojezdu;*

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. g

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení
Čl. 4 — odst. 8

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení
Čl. 4 — odst. 10

Znění navržené Komisí

10. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů, zkoušek a metodik pro ověření souladu s požadavky

Pozměňovací návrh

vypouští se

stanovenými v odstavcích 1 až 9. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh 78

**Návrh nařízení
Čl. 5 — odst. 1**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

vypouští se

- a) u vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a hybridních elektrických vozidel s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic;**
- b) u hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 33 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic, a o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II;**
- c) u výhradně elektrických vozidel (PEV) prohlášení o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II.**

Pozměňovací návrh 79

**Návrh nařízení
Čl. 5 – odst. 1 a (nový)**

1a. *Výrobci mohou vozidla označit za „vozidlo NF Euro 7“, pokud jsou tato vozidla poháněna palivou neutrální z hlediska CO₂, a to buď výhradně, nebo jako směs konvenčních paliv a paliv neutrálních z hlediska CO₂, a to po celou dobu životnosti vozidla. V případě výhradního použití paliv neutrálních z hlediska CO₂ se emise CO₂ pro účely regulace [emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky] a nařízení [emisní normy CO₂ pro těžká vozidla] považují za nulové. V případě použití směsi konvenčních paliv a paliv neutrálních z hlediska CO₂ jsou emise CO₂ pro účely regulace [emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky] a nařízení [emisní normy CO₂ pro těžká vozidla] regulovány prostřednictvím uhlíkového korekčního faktoru.*

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

2a. *Výrobci mohou označit vozidla PEV jako „vozidlo Euro 7E“, pokud jsou tato vozidla homologována s účinností WLTP mezi 0 a 160 Wh/km.*

Pozměňovací návrh

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení Čl. 5 — odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Výrobci mohou označit vozidla jako „vozidlo Euro 7A“, pokud jsou tato vozidla vybavena funkcemi adaptivního řízení. Použití funkcí adaptivního řízení musí být prokázáno schvalovacím orgánům během schvalování typu a ověřeno během životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Výrobci mohou vyrábět vozidla, u nichž jsou spojeny dvě nebo více vlastností

Pozměňovací návrh

vypouští se

uvedených v odstavcích 1, 2 nebo 3, a označit je pomocí kombinace symbolů a písmen, například vozidla „Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ nebo „Euro 7AG“.

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Na žádost výrobce může schvalovací orgán pro vozidla N₂ o maximální hmotnosti 3,5 až 4,0 tuny pocházející z vozidla typu N₁ udělit schválení typu z hlediska emisí pro vozidla typu N₁. Tato vozidla se označí jako „vozidlo Euro 7ext“.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů, zkoušek a metodik pro ověření souladu s požadavky stanovenými v odstavcích 1 až 6. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Výrobci zajistí, aby vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána,

Pozměňovací návrh

1. Výrobci zajistí, aby vozidla, která vyrobí po datech uvedených v článku 20 a

registrována nebo uváděna do provozu v Unii, splňovala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I při jízdě za běžných i rozšířených jízdních podmínek stanovených v příloze III po celou dobu životnosti vozidla stanovené v tabulce 1 přílohy IV a minimální výkonnostní požadavky na životnost baterie stanovené v příloze II.

kteřá vyrábějí a kteřá jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, splňovala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I při jízdě za běžných i rozšířených jízdních podmínek stanovených v příloze III **pro nové látky, jakož i příslušných příloh nařízení (EU) 2017/1151, nařízení (EU) č. 582/2011 a článku 4 nařízení (ES) č. 595/2009 pro již regulované látky a při dodržení standardního použití vozidla**, po celou dobu životnosti vozidla stanovené v tabulce 1 přílohy IV a minimální výkonnostní požadavky na životnost baterie stanovené v příloze II.

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci zajistí, aby **u těchto** vozidel **byly dodrženy** hodnoty týkající se emisí CO₂, spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti uvedené v ustanoveních tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV.

Pozměňovací návrh

2. Výrobci zajistí, aby **technologická konstrukce** vozidel **dodržovala** hodnoty týkající se emisí CO₂, spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti uvedené v ustanoveních tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV **v případě standardního použití tohoto vozidla**.

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 3

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

3. Výrobci zajistí, aby zařízení OBFCM, OBD a OBM a prostředky ochrany proti nedovoleným zásahům nainstalované v těchto vozidlech **nebyly deaktivovány a** byly v souladu s ustanoveními **uvedenými v tabulce 1 přílohy IV**.

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – větě

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) registrovat rozsah a dobu trvání všech případů překročení emisí ***v souladu s tímto nařízením;***

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. b

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

⁵⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).

⁵⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129).

⁵⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129).

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. c

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 7

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat *právně vhodné, nezbytné a relevantní* údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD *v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2016/679.*

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. U vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které představují vážné riziko nebo nespĺňují požadavky stanovené v tomto nařízení, výrobci *neprodleně přijmou*

Pozměňovací návrh

8. U vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků *vyrobených v souladu s tímto nařízením*, které představují vážné riziko nebo nespĺňují požadavky stanovené v tomto

nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav těchto vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak, aby byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o příslušných podrobnostech.

nařízení, ***dostávají*** výrobci ***v souladu s postupem a lhůtami pro provedení právních předpisů pokyn přijmout v souladu s postupy stanovenými v odpovídajících prováděcích aktech*** nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav těchto vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak, aby byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o příslušných podrobnostech.

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se požadavků, zkoušek, metod a nápravných opatření souvisejících s povinnostmi uvedenými v odstavcích 1 až 8. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh

9. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme ***nejpozději 1 rok ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost*** podrobná pravidla týkající se požadavků, zkoušek, metod a nápravných opatření souvisejících s povinnostmi uvedenými v odstavcích 1 až 8. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO₂, OBD, OBM, životnosti emisních vlastností a životnosti baterie, nepřetržité nebo

Pozměňovací návrh

2. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO₂, OBD, OBM, životnosti emisních vlastností a životnosti baterie, nepřetržité nebo

periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na klikovou skříň uvedených v příloze V. ***Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se použití funkcí adaptivního řízení a možností geo-fencingu, pokud výrobce tyto možnosti zvolí.***

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení Čl. 7 — odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Výrobci vydají pro každé vozidlo ekologický pas vozidla a tento pas předají kupujícímu vozidla společně s vozidlem, přičemž uvedou příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu. Výrobce zajistí, aby údaje ekologického pasu vozidla byly k dispozici pro zobrazení v elektronických systémech vozidla a mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení Čl. 7 — odst. 5

periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na klikovou skříň uvedených v příloze V.

Pozměňovací návrh

4. Výrobci vydají pro každé vozidlo ekologický pas vozidla, ***zobrazí o něm informace spotřebitelům v místě prodeje*** a tento pas předají kupujícímu vozidla společně s vozidlem, přičemž uvedou příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu. ***Výrobci po kontrolách shody v provozu aktualizují environmentální pas vozidla (EVP), v němž uvedou aktualizované hodnoty pro informace uvedené v čl. 3 odst. 71 tohoto nařízení. V souladu s nařízením 2018/858 a směrnicí 2014/45/EU výrobci umožní příslušným orgánům a stanicím technické kontroly aktualizovat EVP přesnými údaji z portu OBD a zařízení OBFCEM vozidla.*** Výrobce zajistí, aby údaje ekologického pasu vozidla byly k dispozici pro zobrazení v elektronických systémech vozidla a mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

vypouští se

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. U všech nových lehkých vozidel, u nichž lze prokázat, že jsou provozována výhradně na paliva, která v současné době nejsou komerčně dostupná, provede Komise úplné posouzení dopadů předtím, než zváží, zda předloží legislativní návrh s cílem stanovit zkoušky a ověřování souladu, jakož i postupy týkající se všech příslušných témat podle odstavců 1 až 4.

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Čl. 8 – nadpis

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Zvláštní pravidla pro malé výrobce

Zvláštní pravidla pro malé *a velmi malé* výrobce

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Čl. 8 — odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pokud jde o emise znečišťujících látek, malí výrobci mohou nahradit zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V prohlášeními o shodě. Shodu vozidel vyráběných a uváděných na trh malými výrobci lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a dozoru nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V. Zkoušky shodnosti výroby stanovené v příloze V se nevyžadují. Čl. 4 *odst. 4* písm. b) se na malé výrobce nevztahuje.

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení Čl. 8 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pro účely ověření shodnosti v provozu a dozoru nad trhem musí velmi malí výrobci ***splnit mezní hodnoty emisí stanovené*** v příloze I při laboratorních zkouškách na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení Čl. 9 — odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

1. Pokud jde o emise znečišťujících látek, malí ***a velmi malí*** výrobci mohou nahradit zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V prohlášeními o shodě. Shodu vozidel vyráběných a uváděných na trh malými výrobci lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a dozoru nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V. Zkoušky shodnosti výroby stanovené v příloze V se nevyžadují. Čl. 4 *odst. 6* písm. b) se na malé ***a velmi malé*** výrobce nevztahuje.

Pozměňovací návrh

2. Pro účely ověření shodnosti v provozu a dozoru nad trhem musí velmi malí výrobci ***prokázat splnění mezních hodnot emisí stanovených*** v příloze I při laboratorních zkouškách na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.

Pozměňovací návrh

1. Při schvalování typu vozidel vyrobených ***po datech uvedených v článku 20*** ve více fázích odpovídají za schválení typu z hlediska emisí ***společně s výrobcem*** výrobci druhé nebo následující fáze, pokud změni jakoukoli část vozidla, která by podle údajů poskytnutých výrobcem v předchozí fázi mohla ovlivnit emise nebo životnost baterie.

životnost baterie.

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. S účinkem od ... **[Úřad pro publikace: vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost]** vnitrostátní schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla nebo motoru ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, které vyhovuje tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

Pozměňovací návrh

3. S účinkem od **odpovídajícího data uvedeného v článku 20** vnitrostátní schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla nebo motoru ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, které vyhovuje tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. S účinkem od **1. července 2025** v

Pozměňovací návrh

4. S účinkem od **12 měsíců od**

případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

odpovídajícího data uvedeného v článku 20 v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁, která ***mají být prodána, registrována nebo uvedena do provozu v Unii a*** nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových ***motorů a*** vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. S účinkem od ***1. července 2027*** v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a nových přípojných vozidel kategorie O₃, a O₄, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. S účinkem od ***1. července 2030*** v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁ vyrobených malými výrobci, která

Pozměňovací návrh

5. S účinkem od ***12 měsíců od odpovídajícího data uvedeného v článku 20*** v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a nových přípojných vozidel kategorie O₃, a O₄, která ***mají být prodána, registrována nebo uvedena do provozu v Unii a*** nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových ***motorů a*** vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh

6. S účinkem od ***12 měsíců od odpovídajícího data uvedeného v článku 20*** v případě nových vozidel kategorie M₁

nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

a N₁ vyrobených malými výrobci **a vozidel kategorizovaných podle nařízení (EU) 2018/858, část A, 5.2 jako SB, jež mají být prodána, registrována nebo uvedena do provozu v Unii**, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. S účinkem od **1. července 2031** v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ vyrobených malými výrobci, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správní a technické prvky nezbytné k provádění zkoušek, kontrol a inspekcí za účelem ověření souladu s

Pozměňovací návrh

7. S účinkem od **12 měsíců od odpovídajícího data uvedeného v článku 20** v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ vyrobených malými výrobci, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových **motorů a** vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh

vypouští se

odstavcem 1, jakož i technické prvky nezbytné k provádění kontrol dozoru nad trhem podle odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

1. S účinkem od **12 měsíců od odpovídajícího data uvedeného v článku 20** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₁ nebo N₁ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

2. S účinkem od **12 měsíců od odpovídajícího data uvedeného v článku 20** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ **a přípojného vozidla kategorie O₃ a O₄** schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 114

Návrh nařízení
Čl. 12 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Hospodářské subjekty a samostatní provozovatelé nesmějí do vozidla a jeho systémů zasahovat.

Pozměňovací návrh

1. Hospodářské subjekty a samostatní provozovatelé nesmějí do vozidla a jeho systémů zasahovat. **Členské státy stanoví finanční sankce, které vnitrostátní orgány uplatní v případě nedodržení předpisů.**

Pozměňovací návrh 115

Návrh nařízení
Čl. 13 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci poskytnou Komisi a třetím stranám údaje nezbytné k provádění těchto kontrol v souladu s čl. 9 odst. 5 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858.

Pozměňovací návrh

2. Výrobci **proaktivně** poskytnou Komisi a třetím stranám údaje nezbytné k provádění těchto kontrol v souladu s čl. 9 odst. 5 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858.

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení
Čl. 13 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Komise provádí soustavné monitorování situace na úrovni Unie s cílem odhalit praktiky obcházení a nesoulad, a to i prostřednictvím dozoru nad trhem nebo na základě jakéhokoli relevantního zdroje informací, jako je předkládání a podávání zpráv kontrolními agenturami a organizacemi občanské společnosti. Je-li zjištěno, že nebyl zajištěn soulad, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu a případně přijme legislativní návrh s cílem řešit a eliminovat rizika tohoto nesouladu.

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – návětí

Znění navržené Komisí

3. Komise přijme prováděcí akty pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti výroby, shodnosti v provozu a dozoru nad trhem, které se zaměří na postupy a zkoušky pro schvalování typu z hlediska emisí, metodiky zkoušení, správní předpisy, změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí, přístup k údajům, požadavky na dokumentaci a šablony pro všechny tyto prvky:

Pozměňovací návrh

3. Komise přijme **nejpozději do 12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost prováděcí akty k písmenům a) až f) a i) až k) a nejpozději do 12 měsíců od zveřejnění ustanovení Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) prováděcí akty k písmenům g) a h)** pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti výroby, shodnosti v provozu a dozoru nad trhem, které se zaměří na postupy a zkoušky pro schvalování typu z hlediska emisí, metodiky zkoušení, správní předpisy, změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí, přístup k údajům, požadavky na dokumentaci a šablony pro všechny tyto prvky:

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) systém SOH;

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) systém varování řidiče před nadměrnými emisemi;

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. d c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

dc) systém varování řidiče před nízkou hladinou čínidla;

Pozměňovací návrh 121

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. f

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. g

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly;

g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly **v souladu s činností Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);**

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. h

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

h) typy pneumatik s ohledem na oděr pneumatik;

h) typy pneumatik s ohledem na oděr pneumatik **v souladu s předpisu Světového**

Pozměňovací návrh 124

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí

Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti v provozu, shodnosti výroby a dozoru nad trhem, v nichž stanoví:

Pozměňovací návrh

Komisi je svěřena pravomoc přijímat **nejpozději 12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost prováděcí akty k písmenům a) až f) a i) až w) a nejpozději 12 měsíců od zveřejnění ustanovení Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29)** prováděcí akty k písmenům g) až i) pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti v provozu, shodnosti výroby a dozoru nad trhem, v nichž stanoví:

Pozměňovací návrh 125

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) metody měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných, **avšak statisticky relevantních** cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, **opatření proti neobjektivnímu řízení a nesprávnému používání při zkouškách emisí v reálném provozu**, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu;

Pozměňovací návrh 126

Návrh nařízení

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

aa) u vozidel kategorie M₂, M₃, N₂ a N₃ spadajících oblasti působnosti nařízení (ES) č. 595/2009 přenesení všech zkušebních postupů pro zkoušky shodnosti v laboratoři a v provozu (ISC-PEMS) stanovených v uvedeném nařízení ve znění pozdějších předpisů;

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro těžká vozidla, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění **v souladu s činností Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);**

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

h) metody měření oděru pneumatik za účelem monitorování míry oděru pneumatik **v souladu s metodami UN WFHVR;**

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

i) metody hodnocení souladu s

Pozměňovací návrh

i) metody hodnocení souladu

minimálními požadavky na životnost baterie;

s minimálními požadavky na životnost baterie **v souladu s metodami UN WFHVR**;

Pozměňovací návrh 130

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 131

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

k) charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce;

Pozměňovací návrh

k) charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce **v souladu s tímto nařízením**;

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ka) metodika související se standardním použitím pro účely technických prohlídek;

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

r) specifikace referenčních paliv pro zkoušení;

Pozměňovací návrh

r) specifikace referenčních paliv pro zkoušení, **které jsou obsaženy ve směrnici 98/70/ES o jakosti paliv;**

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

s) metody stanovení absence odpojovacích zařízení a odpojovacích strategií;

Pozměňovací návrh

s) metody stanovení absence odpojovacích zařízení a odpojovacích strategií **v souladu s legislativou EU a celosvětovým technickým předpisem EHK OSN;**

Pozměňovací návrh 135

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

u) **formát, údaje a metody bezdrátového přenosu údajů ekologického pasu vozidla;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat **nejpozději do 12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 **k písmenům c) a d) a nejpozději do 12 měsíců od zveřejnění ustanovení Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) k písmenu b)** za účelem zohlednění technického pokroku, kterými se mění:

Pozměňovací návrh 138

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) příloha III, pokud jde o zkušební podmínky **M₁, M₂, M₃ a N₁, N₂, N₃ založené na údajích** shromážděných při zkoušení **nových látek** Euro 7, **jsou zkušební podmínky plně v souladu se zkušebními podmínkami nařízení (EU) 2017/1151, nařízení (EU) 582/2011 a článku 4 nařízení (ES) 595/2009 a pouze rozšiřují pravidla pro nové látky;**

Pozměňovací návrh 139

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) příloha V, pokud jde o uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení, na základě technického pokroku;

Pozměňovací návrh

c) příloha V, pokud jde o uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení, na základě technického pokroku, **ale jen za účelem omezení složitosti postupů;**

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

d) článek 5 zavedením možností a označení pro výrobce na základě inovativních technologií, **včetně vozidel vybavených spalovacím motorem poháněným palivou neutrálními z hlediska emisí CO₂, a to buď výhradně, nebo jako směs.**

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení v souladu s článkem 16 s cílem zohlednit technický pokrok:

Pozměňovací návrh

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat **nejpozději do 12 měsíců od zveřejnění ustanovení Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29)** akty v přenesené pravomoci **k písmenům a) až c)** za účelem doplnění tohoto nařízení v souladu s článkem 16 s cílem zohlednit technický pokrok:

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Radě;

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

1. Do **pěti let od vstupu tohoto nařízení v platnost** informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

2. Do **5 let od vstupu tohoto nařízení v platnost** předloží Komise na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. *Komise podá zprávu o účinnosti tohoto nařízení a o tom, do jaké míry ovlivnilo konkurenceschopnost výrobců vozidel a podnikatelů v silniční dopravě, jakož i jeho dopady na spotřebitelské ceny. Tato zpráva rovněž rozvede vzájemné působení mezi tímto nařízením a dalšími příslušnými právními akty Unie a měla by určit právní ustanovení, která lze aktualizovat a zjednodušit, jakož i kroky a opatření, které byly nebo by mohly být přijaty za účelem snížení celkového tlaku na náklady na podniky a spotřebitele v souladu se zásadou „jeden přijmout, jeden zrušit“.*

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2b. *Nejpozději 36 měsíců po vstupu všech prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s tímto nařízením v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o posuzování životnosti těžkých nákladních vozidel.*

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Nařízení (ES) č. 715/2007 se – *s výjimkou příslušných příloh zkušebních postupů* – zrušuje s účinkem *od data uvedeného v čl. 20 odst. 2.*

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení Čl. 19 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Nařízení (ES) č. 595/2009 se – *s výjimkou článku 4 a příslušných příloh zkušebních postupů* – zrušuje s účinkem *od data uvedeného v čl. 20 odst. 3*.

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Použije se *tři roky* ode dne *vstupu v platnost příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s články 14 a 15* u *nových typů* vozidel kategorie M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel, *s výjimkou pneumatik a brzd*, a *pět let* ode dne *vstupu v platnost příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s články 14 a 15* u *nových typů* vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel, *s výjimkou pneumatik a brzd*, a u přípojných vozidel kategorie O₃, O₄.

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Použije se pět let ode dne *vstupu v platnost příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých*

v souladu s články 14 a 15 u nových typů vozidel kategorie M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel, pokud jde o nově regulované látky, a sedm let ode dne vstupu v platnost příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s články 14 a 15 u nových typů vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel, pokud jde o nově regulované látky, a u přípojných vozidel kategorie O₃, O₄.

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Ustanovení nařízení (EU) 2017/1151 a nařízení (EU) č. 582/2011 se zrušují s výjimkou všech příloh a souvisejících prováděcích aktů týkajících se zkušebních postupů těžkých vozidel a lehkých užitkových vozidel.

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Použije se ode dne **1. července 2030** u vozidel M₁, N₁ vyrobených malými výrobci.

Použije se **šest let** ode dne vstupu v platnost příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s články 14 a 15 u nových typů vozidel M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel, s výjimkou pneumatik a brzd, vyrobených malými výrobci, a vozidel kategorizovaných podle nařízení (EU) 2018/858, část A, 5.2 jako SB.

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Použije se pět let ode dne vstupu v platnost odpovídajících aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s čl. 15 odst. 1 písm. b), čl. 15 odst. 2 písm. a) a čl. 15 odst. 2 písm. b) pro pneumatiky a brzdy.

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nejpozději do jednoho roku ode dne vstupu v platnost a uplatňování podle článku 20 tohoto nařízení odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nová vozidla kategorie M₁, N₁, která nejsou v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nejpozději do dvou let od data použitelnosti podle článku 20 tohoto nařízení odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel kategorie M₁, N₁, která nejsou v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Pozměňovací návrh 157
Návrh nařízení
Příloha I – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>				
Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M1, N1 se spalovacím motorem				
Emise znečišťujících látek	Vozidla M ₁ , N ₁	Pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti ¹ nižším než 35 kW/t	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla M ₁ , N ₁	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti nižším než 35 kW/t
	na km	na km	na jízdu	na jízdu
NO _x v mg	60	75	600	750
PM v mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ v #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO v mg	500	630	5000	6300
THC v mg	100	130	1000	1300
NMHC v mg	68	90	680	900
NH ₃ v mg	20	20	200	200
<p>¹ případě vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a výhradně elektrických vozidel měřeno v souladu s bodem 5.3.2. předpisu EHK/OSN č. 85 nebo ve všech ostatních případech měřeno v souladu s jedním ze zkušebních postupů stanovených v bodě 6 celosvětového technického předpisu OSN č. 21.</p>				
<i>Pozměňovací návrh</i>				
Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M1, N1 se spalovacím motorem				
Emise znečišťujících látek	Vozidla M ₁ , N ₁	Pouze pro vozidla N ₁ s poměrem výkonu k hmotnosti ¹ nižším než 44	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla M ₁ ,	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N ₁ s

		<i>kW/t</i>	N ₁	poměrem výkonu k hmotnosti nižším než 44 kW/t
	na km	na km	na jízdu	na jízdu
NO _x v mg	60	75	600	750
PM v mg	4,5	4,5	45	45
PN ₁₀ v #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO v mg	500	740	5000	7400
THC v mg	100	160	1000	1600
NMHC v mg	68	108	680	1080
NH ₃ v mg	20	–	200	–
<p>¹. V případě vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a výhradně elektrických vozidel měřeno v souladu s bodem 5.3.2. předpisu EHK/OSN č. 85 nebo ve všech ostatních případech měřeno v souladu s jedním ze zkušebních postupů stanovených v bodě 6 celosvětového technického předpisu OSN č. 21.</p>				

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>				
Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃ se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech.				
Emise znečišťujících látek	<i>Emise za studena²</i>	<i>Emise za tepla³</i>	<i>Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 3 x WHTC</i>	<i>Volitelné mezní hodnoty emisí při volnoběhu⁴</i>
	na kWh	na kWh	<i>na kWh</i>	<i>za hodinu</i>
NO _x v mg	350	90	150	5000
PM v mg	12	8	10	
PN ₁₀ v #	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO v mg	3500	200	2700	

NMOG v mg	200	50	75	
NH ₃ v mg	65	65	70	
CH ₄ v mg	500	350	500	
NH ₂ v mg	160	100	140	
HCHO v mg	30	30		
<hr/>				
<p>² Emise za studena se vztahují ke 100. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo WHTC_{cold} u motorů.</p>				
<p>³ Emise za tepla se vztahují k 90. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo WHTC_{hot} u motorů.</p>				
<p>⁴ Platí pouze v případě, že není přítomen systém, který po 300 sekundách nepřetržitého provozu na volnoběh automaticky vypne motor (se zastaveným vozidlem a aktivovanými brzdami).</p>				
<hr/>				
<i>Pozměňovací návrh</i>				
<p>Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M₂, M₃, N₂ a N₃ se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech.</p>				
Emise znečišťujících látek	WHSC (CI) a WHTC (CI a PI)	Emise v reálném provozu		
	na kWh	na kWh		
NO _x v mg	230	345		
PM v mg	8	8		
PN ₁₀ v #	6x10¹¹	9x10¹¹		
CO v mg	1500	2250		
NMOG v mg				
NH ₃ v mg	10	15		
CH ₄ v mg	500	750		
NH ₂ v mg				
HCHO v mg				
NMHC v mg	80	120		
<hr/>				
<p>² Emise za studena se vztahují ke 100. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo WHTC_{cold} u motorů.</p>				

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

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

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 3

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

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M_1			
Minimální výkonnostní	5 let od začátku životnosti nebo	Vozidla starší než 5 let nebo po 100	Vozidla v rámci prodloužené

požadavky na základě energie baterie	100 000 km, podle toho, co nastane dříve	000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	životnosti*
OVC-HEV	80%	70%	
PEV	80%	70%	
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M₁ platné do 31. prosince 2030			
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 240 000 km , podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	85%	70%	
PEV	85%	70%	
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 240 000 km , podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Pozměňovací návrh 161

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 1 a (nový)

<i>Pozměňovací návrh</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M₁ platné do 1. ledna 2031			
Minimální výkonnostní požadavky na	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km,	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*

<i>základě energie baterie</i>	<i>podle toho, co nastane dříve</i>	<i>mladší než 10 let nebo do 240 000 km, podle toho, co nastane dříve</i>	
<i>OVC-HEV</i>	<i>90%</i>	<i>80%</i>	
<i>PEV</i>	<i>90%</i>	<i>80%</i>	
<i>Minimální výkonnostní požadavky na základě dojezdové vzdálenosti</i>	<i>5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 10 let nebo do 240 000 km, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>Vozidla v rámci prodloužené životnosti*</i>
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Pozměňovací návrh 162

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N ₁			
Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	<i>75%</i>	<i>65%</i>	
PEV	<i>75%</i>	<i>65%</i>	
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			

<i>Pozměňovací návrh</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N₁ <i>platné do 31. prosince 2030</i>			
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 240 000 km , podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	85%	70%	
PEV	85%	70%	
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 10 let nebo do 240 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Pozměňovací návrh 163

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 2 a (nová)

<i>Pozměňovací návrh</i>			
Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N₁ <i>platné od 1. ledna 2031</i>			
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 10 let nebo do 240 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	90%	80%	
PEV	90%	80%	
Minimální výkonnostní	5 let od začátku životnosti nebo	Vozidla starší než 5 let nebo po	Vozidla v rámci prodloužené

<i>požadavky na základě dojezdové vzdálenosti</i>	<i>100 000 km, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>100 000 km a mladší než 10 let nebo do 240 000 km, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>životnosti*</i>
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Pozměňovací návrh 164

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>		
Podmínky zkoušení shody vozidel M ₁ , N ₁ s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla		
Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky*
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínkách	–	1,6 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna nebo více z podmínek stanovených v tomto sloupci)
Teplota okolí	0 °C až 35 °C	–10 °C až 0 °C nebo 35 °C až 45 °C
Maximální nadmořská výška	700 m	Více než 700 m a méně než 1 800 m
Maximální rychlost	do 145 km/h	145 až 160 km/h
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	–
Maximální průměrný výkon na kolech během prvních 2 km po studeném startu	Nižší než 20 % maximálního výkonu na kolech	Vyšší než 20 % maximálního výkonu na kolech
Složení jízdy	Jakékoli	–

Minimální počet ujetých kilometrů	10 000 km	3 000 až 10 000 km
*Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.		
<i>Pozměňovací návrh</i>		
Podmínky zkoušení shody vozidel M ₁ , N ₁ s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla, pokud jde o nově regulované látky¹		
Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky*
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	–	1,6 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna nebo více z podmínek stanovených v tomto sloupci)
Teplota okolí	0 °C až 35 °C	–10 °C až 0 °C nebo 35 °C až 45 °C
Maximální nadmořská výška	700 m	Více než 700 m a méně než 1 800 m
Maximální rychlost	do 145 km/h	145 až 160 km/h
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	–
Maximální průměrný výkon na kolech během prvních 2 km po studeném startu	Nižší než 20 % maximálního výkonu na kolech	Vyšší než 20 % maximálního výkonu na kolech
Složení jízdy	Jakékoli**	–
Minimální počet ujetých kilometrů	10 000 km	3 000 až 10 000 km
NH3		
PN10		
*Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud		

neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.

¹ *Zkušební postup je konzistentní a pouze rozšiřuje zkušební postup podle nařízení (EU) 2017/1151.*

Pozměňovací návrh 165

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>		
Podmínky zkoušení shody vozidel M2, M3, N2 a N3 s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla		
Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky*
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínkách	–	2 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci)
Teplota okolí	-7 °C až 35 °C	-10 °C až -7 °C nebo 35 °C až 45 °C
Maximální nadmořská výška	1 600 m	Od 1 600 do 1 800 m
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Užitečné zatížení vozidla	Vyšší nebo rovno 10 %	Méně než 10 %
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	–
Zatížení spalovacího motoru při studeném startu	Jakékoli	
Složení jízdy	Jako při běžném použití	–
Minimální počet ujetých kilometrů	5 000 km při < 16 t TPMLM 10 000 km při > 16 t TPMLM	Mezi 3 000 km a 5 000 km při < 16 t TPMLM Mezi 3 000 km a 10 000 km při > 16 t TPMLM
*Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud		

neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.		
<i>Pozměňovací návrh</i>		
Podmínky zkoušení shody vozidel M2, M3, N2 a N3 s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem <i>vozidla</i> ¹		
Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky*
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	–	2 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci)
Teplota okolí	-7 °C až 35 °C	-10 °C až -7 °C nebo 35 °C až 45 °C
Maximální nadmořská výška	1 600 m	Od 1 600 do 1 800 m
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Užitečné zatížení vozidla	Vyšší nebo rovno 10 %	Méně než 10 %
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	–
Zatížení spalovacího motoru při studeném startu	Jakékoli	
Složení jízdy	Jako při běžném použití	–
Minimální počet ujetých kilometrů	5 000 km při < 16 t TPMLM 10 000 km při > 16 t TPMLM	Mezi 3 000 km a 5 000 km při < 16 t TPMLM Mezi 3 000 km a 10 000 km při > 16 t TPMLM
N2O		
HCHO		
PN10		
<p>*Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.</p>		
<p>¹ Zkušební postupy jsou konzistentní a pouze rozšiřují zkušební postupy podle nařízení (EU) 582/2011 a článku 4 nařízení (ES) 595/2009.</p>		

Pozměňovací návrh 166

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 3

<i>Znění navržené Komisí</i>	
Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami emisí způsobených vypařováním s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla	
	Zkušební podmínky
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED¹	<ul style="list-style-type: none">• Vypalování celého vozidla nebo jednotlivých konstrukčních částí (volitelné)• Stabilizace nádrže vozidla a doplnění paliva a stabilizační jízda• Teplota za jízdy a zkouška vozidla odstaveného za tepla při 25 a 38 °C (38 °C pro schválení typu)• 48hodinová zkouška
Zkouška emisí při čerpání pohonných hmot	<p>Stabilizace vozidla</p> <ul style="list-style-type: none">• Vypuštění paliva a doplnění na 40 %• Min. 6 h min. odstavení při 20–30 °C• Stabilizační jízda <p>Stabilizace nádrže</p> <ul style="list-style-type: none">• Vypuštění paliva a doplnění na 40 %• 12–36 h min. odstavení• Naplnění nádrže uhlovodíkovým parami do průniku 2 g při 40 g/h• 50 % butan/N₂• Zkouška výfuku: WLTP (záznam emisí)• 0–1 h odstavení při 20–30 °C• Jízda do vyprázdnění nádrže při 20–30 °C <p>Událost doplnění paliva</p> <ul style="list-style-type: none">• Odpojení nádrže (nádrží)• Vypuštění paliva a doplnění na 10 %• 6–24 h odstavení při 27 °C• Opětovné připojení nádrží• Napouštění paliva rychlostí 38 l/min až do automatického vypnutí. Pokud se naplní < 85 % celkového objemu nádrže,

	<p><i>pokračovat v automatickém doplňování paliva, dokud množství paliva není $\geq 85\%$. Orgány mohou použít 15 l/min</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Teplota napouštění paliva: 19 °C</i>
<hr/>	
¹ <i>SHED: Uzavřený objekt pro zkoušky emisí způsobených vypařováním (Sealed housing evaporative determination).</i>	
<i>Pozměňovací návrh</i>	
<i>vypouští se</i>	

Pozměňovací návrh 167

Návrh nařízení

Příloha IV – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>			
<i>Životnost vozidel, motorů a systémů regulace znečišťujících látek</i>			
<i>Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek</i>	<i>Vozidla M₁, N₁ a M₂</i>	<i>N₂, N₃<16t, M₃<7.5t:</i>	<i>N₃>16t, M₃>7.5t</i>
<i>Hlavní životnost</i>	<i>Až 160 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>300 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>700 000 km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve</i>
<i>Prodloužená životnost</i>	<i>Po hlavní životnosti a až 200 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve</i>	<i>Po hlavní životnosti a až 375 000 km</i>	<i>Po hlavní životnosti a až 875 000 km</i>
<i>Pozměňovací návrh</i>			
<i>Životnost vozidel, motorů a systémů regulace znečišťujících látek</i>			
<i>Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci</i>	<i>Vozidla M₁, N₁ a M₂</i>	<i>N₂, N₃<16t, M₃<7.5t:</i>	<i>N₃>16t, M₃>7.5t</i>

znečišťujících látek			
Hlavní životnost	Až 160 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve	300 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve	700 000 km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti a až 240 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti a až 375 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti a až 875 000 km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve

Pozměňovací návrh 168

Návrh nařízení

Příloha IV – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Použitelné koeficienty životnosti pro úpravu mezních hodnot emisí výfukových plynů podle přílohy 1 při zkoušení vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek během prodloužené životnosti			
Koeficienty životnosti	Vozidla M ₁ , N ₁ a M ₂	Vozidla M ₁ , N ₁ a M ₂	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Koeficient životnosti pro prodlouženou životnost	1,2 1,2 pro emise plyných znečišťujících látek		
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Použitelné koeficienty životnosti pro úpravu mezních hodnot emisí výfukových plynů podle přílohy 1 při zkoušení vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek během prodloužené životnosti			
Koeficienty životnosti	Vozidla M ₁ , N ₁ a M ₂	N₂, N₃<16t, M₃<7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Koeficient životnosti pro prodlouženou životnost	1,2 1,2 pro emise plyných znečišťujících látek		

Pozměňovací návrh 169

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel M ₁ , N ₁ pro výrobce vozidel			
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním 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 ⁶
Plynné znečišťující látky, PM a PN v cyklech zkoušení emisí v reálném provozu v laboratoři a emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C)	Požadováno v případě, že všechny znečišťující látky nelze měřit na silnici	Požadováno	Požadováno v případě, že všechny znečišťující látky nelze měřit na silnici
Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C)	Prohlášení ⁶	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Emise z klikové skříně	<i>Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí⁶</i>	Požadováno	Volitelné ⁶

Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED	Požadováno	Požadováno	Volitelné ⁶
Emise při čerpání pohonných hmot	Požadováno	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Laboratorní zkouška emisí a dojezdu při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Palubní monitorování	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Požadováno
Výkon motoru	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
Adaptivní řízení (je-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno
<hr/>			
⁶ Schvalovací orgán může požadovat provedení zkoušky.			
<hr/>			
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel M ₁ , N ₁ pro výrobce vozidel			
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním 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,	Nepožadováno	Volitelné ²⁰

	všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel		
Plynné znečišťující látky, PM a PN v cyklech zkoušení emisí v reálném provozu v laboratoři a emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C)	Požadováno v případě, že všechny znečišťující látky nelze měřit na silnici	Požadováno	Požadováno v případě, že všechny znečišťující látky nelze měřit na silnici
Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C)	Prohlášení ⁶	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Emise z klikové skříně	Požadováno	Požadováno	Volitelné ⁶
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED	Požadováno	Požadováno	Volitelné ⁶
Emise při čerpání pohonných hmot	Požadováno	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost baterie	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné
Laboratorní zkouška emisí a dojezdu při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Palubní monitorování	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Požadováno
Výkon motoru	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
Adaptivní řízení (je-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno
<hr/> ⁶ Schvalovací orgán může požadovat provedení zkoušky.			

Pozměňovací návrh 170

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 2

<i>Znění navržené Komisí</i>						
Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel M1, N1 pro členské státy a uznané třetí strany/Komisi						
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem)		
Příslušný aktér	Schvalovací orgán, který vydává schválení typu	Schvalovací orgán	Schvalovací orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu)	Požadovaná prokazovací zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel	Nepožadováno	Požadováno u 5 % typů vozidel schválených za rok	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Plynné znečišťující látky, PM a PN v cyklech zkoušení emisí v	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné

reálném provozu v laboratoři a emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C)						
Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C)	Prohlášení ⁶	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Emise z klikové skříně	Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí ⁶	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Emise při čerpání pohonných hmot	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Laboratorní zkouška	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné

emisi + dojezdu při nízkých teplotách						
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Výkon motoru	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
<i>Adaptivní řízení (je-li k dispozici)</i>	<i>Prohlášení</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Volitelné</i>
<i>Technologie geofencingu (jsou-li k dispozici)</i>	<i>Prohlášení a prokázání shody</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Požadováno</i>	<i>Volitelné</i>
<i>Pozměňovací návrh</i>						
Použití zkušebních požadavků a prohlášení u vozidel M1, N1 pro členské státy a uznané třetí strany/Komisi						
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem)		
Príslušný aktér	Schvalovací orgán, který vydává schválení typu	Schvalovací orgán	Schvalovací orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise

Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu)	Požadovaná prokazovací zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel	Nepožadováno	Požadováno u 5 % typů vozidel schválených za rok	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Plynné znečišťující látky, PM a PN v cyklech zkoušení emisí v reálném provozu v laboratoři a emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C)	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C)	Prohlášení ⁶	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Emise z	Prohlášení,	Audity	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné

klikové skříně	že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí ⁶	nebo volitelné zkoušení				lné
Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED	Požadováno	Audity nebo volitelné zkoušení	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Emise při čerpání pohonných hmot	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Laboratorní zkouška emisí + dojezdu při nízkých teplotách	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní diagnostický systém	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Výkon motoru	Požadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
<i>vypouští se</i>						

Pozměňovací návrh 171

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 3

<i>Znění navržené Komisí</i>			
Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schválení typu a rozšíření pro vozidla M2, M3, N2 a N3 pro výrobce			
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) + zkouška při nízkém zatížení (je-li to relevantní)	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 typy vozidel	Shodnost výroby prováděná výhradně na úrovni motoru	Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva roky
CO ₂ a spotřeba paliva/energie, stanovení nulových emisí/dojezdové vzdálenosti vozidla	Licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno
Energetická účinnost přípojných vozidel	Licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Nepožadováno
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno

Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
<i>Adaptivní řízení (je-li k dispozici)</i>	<i>Prohlášení</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>
<i>Technologie geofencingu (jsou-li k dispozici)</i>	<i>Prohlášení a prokázání shody</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>
<i>Pozměňovací návrh</i>			
Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schválení typu a rozšíření pro vozidla M2, M3, N2 a N3 pro výrobce			
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) + zkouška při nízkém zatížení (je-li to relevantní)	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 typy vozidel	Shodnost výroby prováděná výhradně na úrovni motoru	Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva roky
CO ₂ a spotřeba paliva/energie, stanovení nulových emisí/dojezdové	Licence VECTO	Pro konstrukční části	<i>Volitelné</i>

vzdálenosti vozidla			
Energetická účinnost přípojných vozidel	Licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Nepožadováno
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné ⁶
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení	Nepožadováno	Požadováno
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
<i>vypouští se</i>			
<i>vypouští se</i>			
<hr/> ⁶ Schvalovací orgán může požadovat provedení zkoušky.			

Pozměňovací návrh 172

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 4

<i>Znění navržené Komisí</i>				
Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u vozidel M2, M3, N2 a N3 pro členské státy a uznané třetí strany/Komisi				
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky	Zkoušky při ověření	Zkoušky při ověření	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem

	při původním schválení typu z hlediska emisí	shodnosti výroby	shodnosti v provozu			
Příslušný aktér	Schvalovací orgán, který vydává schválení typu	Schvalovací orgán	Schvalova cí orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Plynné znečišťující látky, PM a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) + zkouška při nízkém zatížení (je-li to relevantní)	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 typy vozidel	(viz požadavky na motor)	Požadován o každý rok u přiměřené ho počtu typů vozidel s jakýmkoli palivem a u každé kategorie vozidla, na kterou se vztahuje schválení typu z hlediska emisí	Volitel né	Požadované /volitelné	Volitelné
Emise CO ₂ , spotřeba paliva/energi e, stanovení nulových emisí / dojezdové vzdálenosti vozidla	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	<i>Nepožado váno</i>	<i>Nepoža dováno</i>	Volitelné	Volitelné

Energetická účinnost přípojných vozidel	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
<i>Adaptivní řízení (je-li k dispozici)</i>	<i>Prohlášení</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Volitelné</i>
<i>Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)</i>	<i>Prohlášení a prokázání shody</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Nepožadováno</i>	<i>Požadováno</i>	<i>Volitelné</i>

Pozměňovací návrh

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

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu	Zkoušky v rámci dozoru nad trhem		
Příslušný aktér	Schvalovací orgán, který vydává schválení typu	Schvalovací orgán	Schvalovací orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Plynné znečišťující látky, PM a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) + zkouška při nízkém zatížení (je-li to relevantní)	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 typy vozidel	(viz požadavky na motor)	Požadován o 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	Požadované /volitelné	Volitelné
Emise CO ₂ , spotřeba paliva/energi	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	<i>Volitelné</i>	<i>Volitelné</i>	Volitelné	Volitelné

e, stanovení nulových emisí / dojezdové vzdálenosti vozidla						
Energetická účinnost přípojných vozidel	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
<i>vypouští se</i>						
<i>vypouští se</i>						

Pozměňovací návrh 173

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 10

<i>Znění navržené Komisí</i>						
Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu u brzdových systémů pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi						
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Schvalovací orgán, který vydává schválení typu	Schvalovací orgán	Schvalovací orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Zkouška emisí z brzdového systému v brzděném cyklu WLTP	Požadováno	Audit nebo volitelné zkoušení	Požadované/volitelné		Volitelné/volitelné	
<i>Pozměňovací návrh</i>						
Použití zkušebních požadavků pro schvalování typu u brzdových systémů pro členské státy a uznané třetí strany / Komisi						
Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky při původním schválení typu z hlediska	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	

	emisí					
Příslušný aktér	Schvalovací orgán, který vydává schválení typu	Schvalovací orgán	Schvalovací orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Zkouška emisí z brzdového systému v brzdném cyklu WLTP	Požadováno	Audit nebo volitelné zkoušení	<i>Požadováno</i>	<i>Volitelné</i>	<i>Požadováno</i>	

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Schvalování typu motorových vozidel a motorů a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska emisí a životnosti baterií (Euro 7) a zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009
Referenční údaje	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	Rada pro životní prostředí 15.12.2022
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.12.2022
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Marian-Jean Marinescu 9.1.2023
Projednání ve výboru	24.5.2023
Datum přijetí	19.7.2023
Výsledek konečného hlasování	+ : 27 - : 14 0 : 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Mario Furore, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Michael Gahler, Maria Grapini, Georg Mayer, Ljudmila Novak, Annalisa Tardino
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Patricia Chagnon, Lena Düpont, Svenja Hahn, Denis Nesci, Christine Schneider, Veronika Vrecionová

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

27	+
EKR	Carlo Fidanza, Denis Nesci, Veronika Vrecionová
ID	Marco Campomenosi, Annalisa Tardino
ELS	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Lena Düpont, Gheorghe Falcă, Michael Gahler, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Christine Schneider, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Svenja Hahn, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi
Levice	Kateřina Konečná

14	-
ID	Patricia Chagnon, Georg Mayer
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Zelení/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Bogusław Liberadzki

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se