



2024/1257

8.5.2024

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2024/1257

ze dne 24. dubna 2024

o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ⁽³⁾ o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 vytyčuje jako jeden ze šesti tematických cílů Unie na období do 31. prosince 2030 nulové znečištění, a to i v souvislosti se škodlivými chemickými látkami, aby bylo dosaženo životního prostředí bez toxických látek, včetně ovzduší, vody a půdy, a bez světelného a hlukového znečištění a aby bylo chráněno zdraví a dobré životní podmínky lidí, zvířat a ekosystémů před riziky a negativními dopady souvisejícími s životním prostředím.
- (2) Zelená dohoda pro Evropu, přijatá sdělením Komise ze dne 11. prosince 2019, je strategie Unie na zahájení transformace, jejímž cílem je dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimaticky neutrálního, čistého a oběhového hospodářství, optimalizovat hospodaření se zdroji, minimalizovat znečištění a zároveň uznat potřebu hluboce transformativních politik. Unie se rovněž zavázala provádět Agendu OSN pro udržitelný rozvoj 2030 a její cíle udržitelného rozvoje. Aspekty znečištění z dopravy uvedenými v Zelené dohodě pro Evropu se konkrétně zabývá Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu přijatá Komisí v prosinci 2020 a Akční plán EU: „Vstřícné nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ přijatý Komisí v květnu 2021. Mezi další obzvláště důležitá opatření pro tuto iniciativu patří například návrh na přepracování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ⁽⁴⁾, nová průmyslová strategie pro Evropu předložená Komisí v březnu 2020, přezkum nařízení Evropského parlamentu

⁽¹⁾ Úř. věst. C 228, 29.6.2023, s. 103.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 13. března 2024 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 12. dubna 2024.

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

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

a Rady (EU) 2023/851 ⁽⁵⁾ o výkonnostních normách pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávky stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ⁽⁶⁾ a návrh přezkumu výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká nákladní vozidla stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ⁽⁷⁾.

- (3) Vnitřní trh je prostor, ve kterém se má zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽⁸⁾ komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a doзору nad trhem s nimi.
- (4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) by měly být i nadále harmonizovány, aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu, jakož i vysoká úroveň ochrany životního prostředí a zdraví ve všech členských státech.
- (5) Úspěšný přechod k mobilitě s nulovými emisemi si žádá integrovaný přístup a příznivé prostředí vhodné k tomu, aby se podnítily inovace a zachovalo se technologické prvenství Unie v odvětví silniční dopravy. Takové prostředí zahrnuje veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, rostoucí počet vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi, rozvoj infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, začlenění do energetických systémů, udržitelné dodávky materiálu a udržitelnou výrobu, opětovné využití a recyklaci baterií v Unii. Vytvoření takového prostředí vyžaduje soudržnou činnost na unijní, celostátní, regionální a místní úrovni.
- (6) S cílem podpořit přechod na čistou mobilitu a současně reindustrializovat Unii a podporovat její občany je nezbytné, aby ceny soukromých a užitkových vozidel byly pro jednotlivce i podniky i nadále dostupné. Pomohlo by to zachovat kvalitu života, konkurenceschopnost průmyslu a inovace, a podpořit tak vytváření pracovních míst a rozvoj dovedností v tomto odvětví.
- (7) Mělo by být zajištěno, aby byl přechod k mobilitě s nulovými emisemi sociálně přijatelný a spravedlivý. Je proto důležité v rámci celého hodnotového řetězce automobilového průmyslu zohledňovat sociální důsledky tohoto přechodu a aktivně se zabývat dopady na zaměstnanost. V rámci mechanismu pro spravedlivou transformaci mají být vypracovány cílené programy na unijní, celostátní a regionální úrovni, jako jsou plány spravedlivé transformace pro regiony závislé na automobilovém průmyslu, zaměřené na reorganizaci, změnu kvalifikace a prohlubování dovedností pracovníků, jakož i iniciativy v oblasti vzdělávání a hledání zaměstnání v nepříznivě zasažených komunitách a regionech, a to v úzkém dialogu se sociálními partnery a příslušnými orgány. V rámci této transformace je nezbytné v uvedeném odvětví posílit zaměstnávání žen, jakož i rovné příležitosti.
- (8) Toto nařízení je samostatným regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. V plném rozsahu se použijí správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o sankcích, jakož i jeho účinný mechanismus vynucování dodržování požadavků.

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (Úř. věst. L 110, 25.4.2023, s. 5).

⁽⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁽⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká nákladní vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

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

- (9) Odůvodněné stížnosti podané fyzickými nebo právníky osobami mohou představovat důležitý zdroj informací jak pro orgány dozoru nad trhem, tak pro schvalovací orgány. V této souvislosti může k uplatňování a vymáhání tohoto nařízení přispět zavedení jednoduchých a přiměřených postupů, které fyzickým a právníkům osobám umožní podávat příslušným orgánům odůvodněné stížnosti, pokud mají důvod se domnívat, že toto nařízení není dodržováno. Tyto stížnosti by měly být vnitrostátními orgány považovány za rizikový faktor při rozhodování o činnostech v oblasti dozoru nad trhem nebo shodnosti v provozu.
- (10) Toto nařízení by mělo stanovit společná správní ustanovení a požadavky týkající se emisí z vozidel a životnosti baterií, zatímco technické prvky by měly být stanoveny v prováděcích aktech přijatých přezkumným postupem.
- (11) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí u lehkých vozidel a těžkých nákladních vozidel, konkrétně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007⁽⁹⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009⁽¹⁰⁾.
- (12) Začlenění požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by zajistilo vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých vozidel i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí a zkušební postupy u těchto vozidel.
- (13) Kromě toho byly stávající mezní hodnoty emisí pro těžká nákladní vozidla přijaty v roce 2009 na základě technologie, která byla tehdy dostupná. Od té doby technologie pokročily a úroveň emisí dosažitelná použitím kombinace současných technologií je mnohem nižší než úroveň dosažitelná před více než 15 lety. Tento technologický pokrok by měl být zohledněn stanovením mezních hodnot emisí na základě současné špičkové technologie a znalostí regulace znečišťujících látek a pro všechny příslušné znečišťující látky.
- (14) V Unii je počet pevných částic (PN) v rámci výfukových emisí větších než 23 nanometrů (PN₂₃) regulován od roku 2011 u lehkých vozidel a od roku 2013 u těžkých nákladních vozidel. Vzhledem k tomu, že stávající technologie a celosvětový technický předpis OSN č. 15 umožňují měření počtu emitovaných částic menších než 10 nanometrů (PN₁₀), je vhodné použít mezní hodnoty velikosti částic PN₁₀ na všechna vozidla, na něž se toto nařízení vztahuje. Stanovení specifických mezních hodnot pro emise PN₁₀ poprvé poskytne podnět k celosvětové harmonizaci posílené regulace a měření počtu emitovaných částic a Unie by měla vybízet Světové fórum OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (forum WP.29 OSN), aby odpovídajícím způsobem sladilo příslušné předpisy OSN týkající se vozidel.
- (15) Zjednodušení by mohlo být dosaženo odstraněním zkoušek, které nejsou nutné, odkazem na případné normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním jednotného souboru postupů a zkoušek pro jednotlivé fáze schvalování typu z hlediska emisí.
- (16) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých vozidel i těžkých nákladních vozidel je nezbytné zkoušet vozidla v reálném provozu, které jsou statisticky relevantní, s minimálním souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení. Tyto silniční zkoušky by měly být založeny na běžném způsobu jízdy a neměly by zahrnovat nestandardní způsob jízdy.
- (17) Nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely průměrnou očekávanou životnost vozidel v Unii.

⁽⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI), o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (18) Členské státy se vybízejí, aby vypracovaly a prováděly strategie na stimulaci obnovy vozového parku s cílem usnadnit postupný přechod vozového parku na vozidla s nižšími emisemi, což přispěje k čistšímu a udržitelnějšímu dopravnímu ekosystému.
- (19) Existují technologie, které jsou v současné době dostupné a široce používané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání a parkování vozidla s benzinovým palivem. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí pro tyto těkavé organické sloučeniny na nižší úrovni.
- (20) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů uvolňovaných do životního prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů připojeném k návrhu tohoto nařízení, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla podporovat práci fóra WP.29 OSN tak, aby toto fórum mohlo včas dosáhnout svých cílů, a to s ohledem na vysokou úroveň ambicí založenou na solidních vědeckých a technických základech, a na základě nejmodernějších metod stanovit mezní hodnoty oděru pneumatik. V případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme jednotná ustanovení o mezních hodnotách oděru pneumatik do 1. července 2026 pro pneumatiky třídy C₁, do 1. dubna 2028 pro pneumatiky třídy C₂ nebo do 1. dubna 2030 pro pneumatiky třídy C₃, měla by Komise přijmout akt v přenesené pravomoci, jehož cílem by bylo dosáhnout cíle Unie snížit do roku 2030 množství mikroplastů uvolňovaných do životního prostředí o 30 %, a to na základě nejmodernějších mezních hodnot oděru. Při vypracovávání uvedeného aktu v přenesené pravomoci by měly být vyhodnoceny specifické vlastnosti vozidel s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel.
- (21) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁽¹⁾ upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jejich údaji. Požadavky, jež se týkají emisí znečišťujících látek v reálném provozu, včetně dodržování ukazatelů rychlostních stupňů, by se však mělo zabývat toto nařízení.
- (22) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Takový požadavek by byl obzvláště důležitý pro kupující ojetých elektrických vozidel, protože by se tak zajistilo, že by vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu nabití trakčních baterií. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22.
- (23) Palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM) využívají k monitorování souladu s tímto nařízením údaje generované vozidlem. Ve vhodných případech by se na tyto údaje mělo vztahovat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854⁽²⁾.
- (24) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí, a je proto třeba jí zabránit, přičemž by se měly uplatňovat účinné, přiměřené a odrazující sankce. Nedovolené zásahy do počítačů ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu. Je proto

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 ze dne 13. prosince 2023 o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání a o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice (EU) 2020/1828 (nařízení o datech) (Úř. věst. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

nanejvýš důležité zajistit co nejvyšší bezpečnostní ochranu těchto systémů, včetně bezpečnostních certifikátů, a odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počítadlem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.

- (25) Aby opatření proti nedovoleným zásahům nepatřičně nenarušovala hospodářskou soutěž, mělo by toto nařízení i nadále samostatným provozovatelům umožňovat, aby vyvíjeli, distribuovali, instalovali a aktivovali náhradní díly pro následný trh. Výrobci by proto neměli samostatným provozovatelům bránit v přístupu k informacím, nástrojům a postupům, které jsou pro vývoj a instalaci těchto náhradních dílů nezbytně nutné. Schválení a oprávnění k přístupu samostatných provozovatelů k bezpečnostním prvkům vozidla by mělo být uděleno v souladu s nařízením (EU) 2018/858.
- (26) Dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z vozidel. Podle tohoto nařízení by mělo být zakázáno používání manipulačních zařízení i manipulačních strategií. Tento zákaz je nezbytný pro zajištění plnění uvedených cílů. Při posuzování situací, které by mohly zahrnovat použití manipulačních zařízení nebo manipulačních strategií, by mělo být provedeno rozsáhlé posouzení a výklad těchto situací v souladu s judikaturou Soudního dvora Evropské unie týkající se odpojovacích zařízení v souvislosti s nařízením (ES) č. 715/2007. Při určování toho, zda manipulační zařízení nebo strategie existují, je třeba brát v potaz jakákoliv zařízení nebo strategie, které snižují účinnost mezních hodnot výfukových a nevýfukových emisí a požadavků na zkušební podmínky podle tohoto nařízení a které vedou k tomu, že se nevyhovující vozidlo jeví jako vyhovující, nebo vedou k nesprávným výsledkům zkoušek. Konstrukce, výroba a montáž vozidel s těmito manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi by měly podléhat sankcím.
- (27) Již se používají snímače nainstalované ve vozidlech k odhalování anomálií týkajících se emisí a spouštění příslušných oprav prostřednictvím palubního diagnostického systému (OBD). Systém OBD, který se používá v současné době, však neodhaluje poruchy přesně a včas ani dostatečně a včas nevnucuje opravy. Proto je možné, že vozidla mají mnohem vyšší emise znečišťujících látek, než je povoleno. Snímače, které se dosud používají pro systém OBD, by bylo možné použít také k nepřetržitému monitorování a regulaci výkonnosti vozidel z hlediska výfukových emisí prostřednictvím systému OBM. Systém OBM rovněž upozorní uživatele, aby v případě, že jsou tyto opravy zapotřebí, provedl opravy motoru nebo systémů k regulaci znečišťujících látek. Je proto vhodné požadovat, aby byl takový systém nainstalován a aby byly jeho technické požadavky upraveny. Opatření vyplývající z těchto systémů by neměla vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.
- (28) Výrobci si mohou vybrat, zda budou vyrábět vozidla, která obsahují pokročilé možnosti, jako je geo-fencing. Výrobci také mohou vyrábět vozidla „Euro 7ext“, což jsou vozidla kategorie N_2 o maximální hmotnosti 3,5 až 5 tun, která byla původně typem vozidla kategorie N_1 , pro která lze na žádost výrobce udělit schválení typu z hlediska emisí N_2 , pokud vozidlo splňuje požadavky na typ vozidla kategorie N_1 . Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace.
- (29) Uživatelé vozidel by měli mít k dispozici environmentální údaje o typech vozidel. Pro každé vozidlo by proto měl být k dispozici ekologický pas vozidla. Uživatelé vozidel by rovněž měli mít přístup k aktuálním informacím o spotřebě paliva, technickém stavu trakčních baterií a emisích znečišťujících látek a k dalším relevantním informacím generovaným palubními systémy a monitory.
- (30) Pokud Komise předloží návrh na registraci nových lehkých vozidel, která jezdí výhradně na CO_2 neutrální paliva, mimo oblast působnosti norem pro emise CO_2 vozového parku a v souladu s právem Unie a unijním cílem klimatické neutrality, po roce 2035, bude třeba toto nařízení změnit, aby zahrnovalo možnost schvalování typu těchto vozidel.
- (31) Emise z vozidel prodávaných malými výrobci představují nevýznamnou část emisí v Unii. Ohledně některých požadavků na takové výrobce proto měla být povolena určitá flexibilita. Malí výrobci by měli mít možnost nahradit některé zkoušky během schvalování typu prohlášeními o shodě, zatímco velmi malí výrobci by měli mít možnost používat laboratorní zkoušky na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.

- (32) Nařízení (EU) 2019/631 a (EU) 2019/1242 upravují průměrnou výkonnost z hlediska emisí CO₂ vozového parku u nových motorových vozidel v Unii. Do schvalování typu z hlediska emisí by měly být zahrnuty postupy a metodiky pro přesné stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu jednotlivých vozidel, včetně aktualizace a vývoje nástroje pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO), aby se vedle jiných aspektů lépe zohlednila energetická účinnost těžších jízdních souprav.
- (33) I když se pojem „stav nabití“ běžně používá k označení stavu trakční baterie v určitém okamžiku její životnosti, tento pojem nemá žádnou obecnou definici a určuje se pomocí různých metodik, jako je „stav certifikované energie“ a „stav certifikované dojezdové vzdálenosti“. Oba ukazatele představují procentní podíl certifikované energie baterie nebo dojezdové vzdálenosti, které v daném okamžiku zbývají.
- (34) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o tyto aspekty:
- povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o shodě, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu, dozor nad trhem a ekologický pas vozidla;
 - požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek;
 - metody a zkoušky pro: i) měření výfukových emisí v laboratoři a na silnici a používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; iii) stanovení energetické účinnosti přípojných vozidel kategorií O₃ a O₄; iv) měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním a emisí z brzd; v) hodnocení souladu s minimálními výkonnostními požadavky na životnost baterie; vi) posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; vii) posuzování fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; viii) zajištění a posouzení opatření týkajících se manipulačních zařízení a manipulačních strategií, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; ix) posuzování fungování typů vozidel schválených podle některých zvláštních označení; x) hodnocení souladu s požadavky na schvalování typu z hlediska emisí vztahující se na vozidla vyrobená malými a velmi malými výrobci; xi) stanovení absence manipulačních zařízení a manipulačních strategií a xii) měření oděru pneumatik;
 - metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM a systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i předávání údajů zaznamenaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo;
 - metody, požadavky a specifikace týkající se ukazatelů rychlostních stupňů;
 - charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metody upozornění řidiče a posouzení jejich funkce;
 - požadavky na výkon zkušebního zařízení;

- specifikace referenčních paliv;
 - formát, údaje a způsob sdělování údajů v rámci ekologického pasu vozidel;
 - požadavky na výrobce vozidel, včetně vozidel vyráběných ve více fázích, a informace, které mají tito výrobci poskytovat, a rovněž
 - technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí a kontroly v rámci dozoru nad trhem, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby, jakož i oznamovací povinnosti.
- (35) Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹³⁾. Aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o některé stávající právní povinnosti týkající se metod pro měření emisí znečišťujících látek z typů vozidel kategorií M₁ a N₁, měly by metody pro měření výfukových emisí a emisí způsobených vypařováním odrážet metody stanovené v nařízení (EU) 2017/1151 ve znění platném v době přijetí prováděcího aktu.
- (36) Za účelem případné změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel, brzd nebo pneumatik Euro 7; zkušební požadavky, zejména s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7; zavedení dalších možností a označení vozidel pro výrobce na základě inovativních technologií; stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd, mezních hodnot emisí formaldehydu pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, zkušebních podmínek pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ a, za určitých podmínek, mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie a koeficientů životnosti na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7, a stanovení zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃; a uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁴⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci má Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (37) Unie je smluvní stranou dohody ze dne 20. března 1958 o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel⁽¹⁵⁾. Požadavky stanovené v tomto nařízení by ve vhodných případech měly být v souladu s normami stanovenými v předpisech OSN nebo v jakýchkoli následných změnách těchto předpisů, jsou-li k dispozici, zejména pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd, mezní hodnoty pro typy pneumatik a stanovení minimálních výkonnostních požadavků na baterie.
- (38) Pokud byly tyto mezní hodnoty nebo požadavky obsažené v návrhu předpisu OSN nebo změně předpisu OSN schváleny postupem podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) a rozhodnutí Rady 97/836/ES⁽¹⁶⁾, měly by tedy být tyto mezní hodnoty nebo požadavky začleněny do tohoto nařízení. Na Komisi by za tímto účelem měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU.

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 81.

⁽¹⁶⁾ Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

- (39) V zájmu přehlednosti, 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 konsolidována v tomto nařízení, by měla být nařízení (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 zrušena a nahrazena tímto nařízením.
- (40) V zájmu přehlednosti, racionality a zjednodušení by tímto nařízením měly být zrušeny tyto akty přijaté podle nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009: nařízení Komise (EU) č. 582/2011⁽¹⁷⁾, nařízení Komise (EU) 2017/1151⁽¹⁸⁾, nařízení Komise (EU) 2017/2400⁽¹⁹⁾ a prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362⁽²⁰⁾.
- (41) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁽²¹⁾ a (EU) 2018/1725⁽²²⁾, jakož i s příslušným vnitrostátním právem v souladu s uvedenými nařízeními.
- (42) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením a prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo a pro nové a stávající typy by měla být stanovena odlišná data použitelnosti. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, jakmile to bude technicky a ekonomicky možné, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.
- (43) Pro vozidla kategorií M₂ a M₃, pro která je v nařízení (EU) 2019/1242 stanoven cíl 100 % nulových emisí od vykazovaného období roku 2030, by měla být v tomto nařízení stanovena přechodná opatření, aby se zajistil soulad s povinnostmi stanovenými v nařízení (EU) 2019/1242 a aby se zajistilo, že požadované investiční úsilí zůstane přiměřené.
- (44) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit společné technické požadavky a správní ustanovení pro schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska emisí a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, jakož i usilovat o vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu jejich rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,
-
- ⁽¹⁷⁾ Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1).
- ⁽¹⁸⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).
- ⁽¹⁹⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1).
- ⁽²⁰⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO₂, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).
- ⁽²¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).
- ⁽²²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

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

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃, jakož i na přípojná vozidla kategorií O₃ a O₄ uvedených v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobena v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla a na pneumatiky tříd C₁, C₂ a C₃ podle specifikace v předpisu OSN č. 117 ⁽²³⁾, s výjimkou pneumatik pro přilnavost na ledu.

Článek 3

Definice

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

Pro účely tohoto nařízení se dále rozumí:

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

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

- 9) „CO₂“ oxid uhličitý vypouštěný z výfuku;
- 10) „oxidy dusíku“ nebo „NO_x“ součet oxidu dusnatého (NO) a oxidu dusičitého (NO₂) vypouštěných z výfuku;
- 11) „oxidem dusným“ nebo „N₂O“ oxid dusný vypouštěný z výfuku;
- 12) „částicemi“ nebo „PM“ jakýkoli materiál vypouštěný z výfuku nebo brzd a zachycovaný na filtračním médiu;
- 13) „částicemi menšími než 10 μm“ nebo „PM₁₀“ částice o průměru menším než 10 μm;
- 14) „počtem částic“ nebo „PN“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd;
- 15) „PN₁₀“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd, jejichž průměr je 10 nm nebo větší;
- 16) „oxidem uhelnatým“ nebo „CO“ oxid uhelnatý vypouštěný z výfuku;
- 17) „methanem“ nebo „CH₄“ methan vypouštěný z výfuku;
- 18) „celkovým množstvím uhlovodíků“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku;
- 19) „nemethanovými uhlovodíky“ nebo „NMHC“ celkové množství uhlovodíků, kromě methanu, vypouštěných z výfuku;
- 20) „nemethanovými organickými plyny“ nebo „NMOG“ součet neokysličených a oksyločených uhlovodíků, kromě methanu, vypouštěných z výfuku;
- 21) „amoniakem“ nebo „NH₃“ amoniak vypouštěný z výfuku;
- 22) „formaldehydem“ nebo „HCHO“ formaldehyd vypouštěný z výfuku;
- 23) „WHTC“ celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus s neustálenými stavy v souladu s bodem 7.2.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 49 ⁽²⁴⁾;
- 24) „WHSC“ celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus s ustálenými stavy v souladu s bodem 7.2.2 přílohy 4 předpisu OSN č. 49;
- 25) „spotřebou elektrické energie“ míra, v jaké vozidlo za stanovených podmínek použití využívá elektrickou energii ze své trakční baterie či baterií;
- 26) „spotřebou paliva“ míra, v jaké vozidlo za stanovených podmínek použití využívá palivo;
- 27) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný při stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel;
- 28) „emisemi způsobenými vypařováním“ páry uhlovodíků vypouštěné z palivového systému vozidla, s výjimkou emisí z výfuku;
- 29) „emisemi z klikové skříně“ plynné znečišťující látky z prostorů uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s olejovou vanou vnitřními nebo vnějšími kanály;
- 30) „emisemi částic z brzd“ částice vypouštěné z brzdového systému vozidla;
- 31) „oděrem pneumatik“ hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru a uvolněného do životního prostředí;
- 32) „nevýfukovými emisemi“ emise způsobené vypařováním, emise z oděru pneumatik a emise z brzd;
- 33) „emisemi znečišťujících látek“ výfukové a nevýfukové emise jiné než emise CO₂;
- 34) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení vozidla, které reguluje nebo omezuje emise znečišťujících látek;
- 35) „systémy k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nainstalovaná ve vozidle, včetně všech řídicích jednotek a softwaru, které řídí jejich používání;

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

- 36) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla;
- 37) „náhradními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systém k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových systémů, který je určen jako náhrada původního systému k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek;
- 38) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ systém na palubě vozidla, který může generovat palubní diagnostické (OBD) informace vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 49 nařízení (EU) 2018/858 a je schopen tyto informace sdělovat mimo vozidlo;
- 39) „palubním monitorovacím systémem“ neboli „systémem OBM“ systém na palubě vozidla, který je schopen monitorovat výfukové emise, kdy zjišťuje překročení výfukových emisí, a je rovněž schopen dané informace spolu s informacemi o stavu nabití sdělovat mimo vozidlo;
- 40) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware na palubě vozidla, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo elektrické energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a elektrické energie i další parametry relevantní při určení spotřeby paliva nebo elektrické energie a energetické účinnosti vozidla;
- 41) „manipulačním zařízením“ jakýkoli konstrukční prvek, který způsobuje, že vozidlo nesplňuje požadavky tohoto nařízení při jízdě, avšak nikoli během předepsané zkoušky, přičemž se během zkoušek vozidlo jeví jako vyhovující, nebo který manipuluje s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie;
- 42) „manipulační strategií“ strategie, která způsobuje, že vozidlo nesplňuje požadavky tohoto nařízení při jízdě, avšak nikoli během předepsané zkoušky, přičemž se během zkoušek vozidlo jeví jako vyhovující, nebo která manipuluje s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie;
- 43) „emisemi v reálném provozu“ emise z vozidla za podmínek uvedených v tabulkách 1 a 2 přílohy III;
- 44) „počítadlem ujetých kilometrů“ nástroj indikující celkovou vzdálenost ujetou vozidlem od jeho výroby;
- 45) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo změna motoru nebo elektromotoru, zařízení a systému k regulaci znečišťujících látek vozidla, pohonného systému, trakční baterie, počítadla ujetých kilometrů, zařízení OBFCM, systémů OBD nebo OBM, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů a jejich údajů, v jejichž důsledku vozidlo není v souladu s tímto nařízením;
- 46) „vlastním výrobním zařízením“ výrobní nebo montážní závod využívaný výrobcem za účelem výroby nebo montáže nových vozidel určených pro něj samotného, nebo případně určených na vývoz;
- 47) „vlastním konstrukčním střediskem“ zařízení, ve kterém je celé vozidlo konstruováno a vyvíjeno a které je pod dohledem a v užívání výrobce;
- 48) „malým výrobcem“ výrobce méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M_1 , nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N_1 , nebo 450 nových motorových vozidel kategorií M_2 a M_3 celkem, nebo 6 000 nových motorových vozidel kategorií N_2 a N_3 celkem, která jsou registrována v Unii každý kalendářní rok, a který:
 - a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo
 - b) je součástí skupiny spojených výrobců, která je odpovědná za méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M_1 , nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N_1 , nebo 450 nových motorových vozidel kategorií M_2 a M_3 celkem, nebo 6 000 nových motorových vozidel kategorií N_2 a N_3 celkem, která jsou registrována v Unii každý kalendářní rok, nebo
 - c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a své vlastní konstrukční středisko;

- 49) „velmi malým výrobcem“ malý výrobce, který vyrábí méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce;
- 50) „vozidlem s výhradně spalovacím motorem“ nebo „ICEV“ vozidlo, jehož všechny měniče hnací energie jsou spalovací motory, včetně vozidel na vodíkový pohon;
- 51) „výhradně elektrickým vozidlem“ nebo „PEV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které jako měniče hnací energie využívá výhradně elektrické stroje a jako systémy pro uchovávání hnací energie využívá výhradně dobíjecí systémy pro uchovávání elektrické energie;
- 52) „palivovým článkem“ měnič energie přeměňující (vstupní) chemickou energii na (výstupní) elektrickou energii nebo opačně;
- 53) „vozidlem s palivovými články“ nebo „FCV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které obsahuje výhradně jeden nebo více palivových článků a jeden nebo více elektrických strojů sloužících jako měniče hnací energie;
- 54) „hybridním vozidlem s palivovými články“ nebo „FCHV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které obsahuje nejméně jeden systém pro skladování paliva a nejméně jeden dobíjecí systém pro uchovávání elektrické energie sloužící jako systémy pro uchovávání hnací energie;
- 55) „hybridním vozidlem“ nebo „HV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím sestávajícím z alespoň dvou různých kategorií měniče hnací energie a z alespoň dvou různých kategorií systému pro uchovávání hnací energie;
- 56) „vozidlem s hybridním elektrickým pohonem“ nebo „HEV“ vozidlo s hybridním pohonem, jehož jedním měničem hnací energie je elektrický stroj;
- 57) „hybridním elektrickým vozidlem s externím nabíjením“ nebo „OVC-HEV“ hybridní elektrické vozidlo, které lze nabíjet z externího zdroje;
- 58) „hybridním elektrickým vozidlem s jiným než externím nabíjením“ nebo „NOVC-HEV“ vozidlo s alespoň dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy pro uchovávání energie, jež jsou používány k pohonu vozidla a které nelze nabíjet z externího zdroje;
- 59) „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;
- 60) „režimem nulových emisí“ volitelný režim, kdy hybridní vozidlo jezdí bez použití spalovacího motoru;
- 61) „hmotností v provozním stavu“ hmotnost vozidla, jehož palivová nádrž (palivové nádrže) je naplněna alespoň na 90 % svého objemu, včetně hmotnosti řidiče, paliva a kapalin, a které je vybaveno standardním vybavením podle specifikací výrobce, a jsou-li součástí vybavení, i hmotnost karoserie, kabiny, spojovacího zařízení a náhradních kol, jakož i náradí;
- 62) „trakční baterií“ bateriový systém, který uchovává energii a jehož hlavním účelem je pohon vozidla;
- 63) „dojezdovou vzdáleností“ vzdálenost ujetá v režimu nabíjení–vybíjení, dokud se nevybíje trakční baterie;
- 64) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ maximální vzdálenost, kterou vozidlo ujede s nulovými výfukovými emisemi, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;
- 65) „životností“ schopnost systému nebo zařízení, konstrukční části nebo jakékoli části vozidla zachovat si po určitou dobu požadovaný výkon;
- 66) „životností baterie“ životnost trakční baterie ve vozidle měřená podle stavu jejího nabití;
- 67) „stavem nabití“ naměřený nebo odhadovaný stav určitého ukazatele výkonu vozidla nebo trakční baterie v určitém okamžiku jejich životnosti vyjádřený jako procento výkonu, který byl stanoven při jejich certifikaci nebo v době, kdy byly nové;

- 68) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v digitální podobě obsahující informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace, včetně úrovně mezních hodnot emisí znečišťujících látek, emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru nebo elektromotoru a životnosti baterie a dalších souvisejících hodnot;
- 69) „systémem varování řidiče před nadměrnými výfukovými emisemi“ systém zkonstruovaný, vyrobený a nainstalovaný ve vozidle, který uživateli poskytuje informace o nadměrných výfukových emisích a zajišťuje provedení oprav před dalším použitím;
- 70) „systémem varování řidiče před nízkou hladinou čínidla“ systém zkonstruovaný, vyrobený a nainstalovaný ve vozidle, který uživatele varuje před nízkou hladinou spotřebitelného čínidla a zajišťuje používání čínidla;
- 71) „prohlášením o shodě“ nebo „prohlášením“ prohlášení výrobce, že určitý typ nebo skupina vozidel, konstrukční část nebo samostatný technický celek je ve shodě s požadavky tohoto nařízení;
- 72) „energetickou účinností přípojného vozidla“ výkon přípojného vozidla z hlediska jeho vlivu na emise CO₂, spotřebu paliva a elektrické energie, dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru nebo elektromotoru tažného motorového vozidla;
- 73) „pneumatikou pro jízdu na sněhu“ pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo konstrukce jsou navrženy především k dosažení lepší výkonnosti v blátivých a sněhových podmínkách, než jaké dosahuje normální pneumatika, pokud jde o schopnost uvádět vozidlo do pohybu a tento pohyb kontrolovat;
- 74) „pneumatikou pro použití za náročných sněhových podmínek“ pneumatika pro jízdu na sněhu nebo pneumatika pro zvláštní použití, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo konstrukce jsou navrženy specificky k použití za náročných sněhových podmínek;
- 75) „pneumatikou pro přilnavost na ledu“ pneumatika pro jízdu na sněhu třídy C₁ určená pro použití za náročných sněhových podmínek, která je dodatečně navržena pro použití na vozovkách pokrytých ledem a která splňuje požadavky stanovené v předpisu OSN č. 117;
- 76) „pneumatikou pro zvláštní použití“ pneumatika určená ke smíšenému použití, jak silničnímu, tak terénnímu, nebo k jinému zvláštnímu použití, a která je především navržena tak, aby byla schopna uvést vozidlo do pohybu a udržovat je v pohybu v terénních podmínkách;
- 77) „možností“ soubor dodatečných požadavků stanovených v tomto nařízení, které se výrobci mohou rozhodnout splnit, aby mohli používat odpovídající označení pro vozidla, která vyrábí.

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 4

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

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

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

3. Pokud výrobci, vnitrostátní orgány, Komise nebo uznané třetí strany v příslušných případech ověřují soulad s mezními hodnotami výfukových emisí v případě, že se zkoušky provádějí za rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v předpisu OSN č. 168 ⁽²⁵⁾.

4. Výrobci konstruují a vyrábějí systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, elektromotorů, trakčních baterií, brzdových systémů, pneumatik a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I za zkušebních podmínek stanovených v příloze III.

5. Výrobci nesmějí konstruovat, vyrábět a montovat vozidla s manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi.

6. Výrobci konstruují, vyrábějí a montují vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃:

a) se systémy OBD, jež jsou schopny rozpoznat nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení výfukových emisí nebo nesprávné fungování konstrukčních částí souvisejících s výkonností z hlediska emisí, za účelem usnadnění oprav;

b) se systémy OBM schopnými monitorovat výfukové emise;

c) se zařízeními OBFM k monitorování spotřeby paliva a elektrické energie v reálném provozu i dalších relevantních parametrů, které jsou nutné ke stanovení jejich úspory paliva a energetické účinnosti v reálném provozu;

d) s monitory stavu nabití trakční baterie;

e) se systémy varování řidiče před nadměrnými výfukovými emisemi;

f) se systémy varování řidiče před nízkou hladinou čidla;

g) se zařízeními pro sdělování mimo vozidlo údajů generovaných vozidlem, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFM, a to i pro účely pravidelných technických prohlídek v souladu se směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ⁽²⁶⁾ a silničních technických kontrol v souladu se směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ⁽²⁷⁾ a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.

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

a) systému vstřikování paliva a čidla;

b) motoru a řídicích jednotek motoru;

c) trakčních baterií a souvisejících systémů řízení;

d) počítadla ujetých kilometrů;

e) systémů k regulaci znečišťujících látek;

f) elektromotoru a souvisejících řídicích jednotek;

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

⁽²⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

⁽²⁷⁾ 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).

- g) zařízení OBFCM;
- h) systému OBD;
- i) systému OBM a
- j) ekologického pasu vozidla.

8. Výrobci zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7 v co největším možném rozsahu, a to na základě nejlepších dostupných znalostí v době schválení typu. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobci přijmou veškerá možná opatření s přihlédnutím ke stavu technického vývoje, aby ji odstranili, a to aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.

9. Výrobci nesmějí z důvodů ochrany proti nedovoleným zásahům znemožnit přístup k informacím, nástrojům nebo postupům potřebným k vývoji, instalaci a aktivaci kompatibilních náhradních dílů pro následný trh, které splňují technické požadavky výrobce, pokud nemohou prokázat, že neposkytnutí daných informací, nástrojů a postupů je přiměřeným prostředkem k řešení dotčených obav ohledně nedovolených zásahů.

10. Environmentální údaje týkající se typu vozidla a environmentální výkonnosti jednotlivých vozidel musí být zpřístupněny uživatelům a případně zobrazeny uvnitř vozidla. Tyto údaje zahrnují údaje z environmentálního pasu vozidla, systému OBM a zařízení OBFCM, včetně hodnot týkajících se doby životnosti, a stav nabití trakční baterie.

11. Výrobci zajistí bezpečný přenos údajů týkajících se emisí a životnosti baterie přijetím opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti v souladu s předpisem OSN č. 155 ⁽²⁸⁾.

Článek 5

Možnosti výrobců týkající se výroby a označení vozidel

1. Výrobci mohou označit vozidla jako vozidla „Euro 7G“, pokud jsou tato vozidla vybavena spalovacími motory s technologiemi geo-fencingu. Výrobce do těchto vozidel nainstaluje systém varování řidiče, který uživatele informuje, když jsou trakční baterie téměř vybité, a pokud nejsou nabity do ujetí pěti kilometrů od první výstrahy v režimu nulových emisí uvnitř oblasti, v níž se uplatňuje geo-fencing, zastaví vozidlo. Použití těchto technologií geo-fencingu musí být prokázáno schvalovacímu orgánu během schvalování typu a musí být ověřeno během životnosti vozidla.
2. Na žádost výrobce může schvalovací orgán v případě vozidel kategorie N_2 o maximální hmotnosti 3,5 až 5 tun, která byla původně typem vozidla kategorie N_1 , udělit schválení typu z hlediska emisí, pokud vozidlo splňuje požadavky na typ vozidla kategorie N_1 . Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7ext“.
3. Výrobci mohou vyrábět vozidla, u nichž jsou spojeny vlastnosti uvedené v odstavcích 1 a 2, a označit je jako vozidla „Euro 7Gext“.

Článek 6

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

1. Výrobci zajistí, aby vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, splňovala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I pro provoz vozidla za zkušebních podmínek stanovených v příloze III po celou dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV, a splňovala minimální výkonnostní požadavky na životnost baterie stanovené v příloze II.
2. Výrobci zajistí, aby u vozidel uvedených v odstavci 1 byly dodrženy hodnoty týkající se emisí CO_2 , spotřeby paliva a elektrické energie a energetické účinnosti deklarované podle tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v příloze IV.

⁽²⁸⁾ Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti.

3. Výrobci zajistí, aby konstrukce a funkčnost zařízení OBFCM a systémů OBD a OBM a prostředků ochrany proti nedovoleným zásahům nainstalovaných ve vozidlech uvedených v odstavci 1 byly v souladu s tímto nařízením a aby tato zařízení, systémy a prostředky nemohly být deaktivovány, dokud jsou tato vozidla v provozu.
4. Požadavky uvedené v odstavcích 1, 2 a 3 se použijí bez ohledu na druh paliva nebo zdroj energie, kterými jsou vozidla poháněna. Tyto požadavky se vztahují i na všechny samostatné technické celky a konstrukční části určené pro tato vozidla.
5. Za účelem ověření souladu s požadavky uvedenými v odstavci 1 během prodloužené životnosti vozidla se mezní hodnoty plynných znečišťujících látek stanovené v příloze I upraví pomocí koeficientů životnosti uvedených v tabulce 2 přílohy IV.
6. Systémy OBM nainstalované výrobcem ve vozidlech musí být schopné:
 - a) monitorovat a registrovat všechny výfukové emise NO_x , NH_3 a PM z vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 a výfukové emise NO_x a PM z vozidel kategorií M_1 a N_1 a zjišťovat případy překročení příslušných mezních hodnot výfukových emisí stanovených v příloze I alespoň o 2,5násobek;
 - b) sdělovat údaje o výkonnosti vozidla z hlediska výfukových emisí a údaje o životnosti baterie vozidla prostřednictvím portu OBD, a to i za účelem provádění technických prohlídek v souladu se směrnicí 2014/45/EU a technických kontrol v souladu se směrnicí 2014/47/EU, a anonymně prostřednictvím bezdrátové komunikace za účelem monitorování shody typů vozidel;
 - c) spustit systém varování řidiče v případě výrazného překročení emisí za použití harmonizovaných metod s cílem zajistit včasné opravy, aniž by vozidlům bylo zabráněno dokončit probíhající jízdu v zájmu bezpečnosti silničního provozu.
7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem ve vozidlech uvedených v odstavci 1 musí být schopna sdělovat veškeré na základě právních předpisů požadované relevantní údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace.
8. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představují vážné riziko nebo nesplňují požadavky tohoto nařízení, výrobci v okamžiku, kdy tuto skutečnost zjistí, neprodleně přijmou nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, tak, aby bylo dané vážné riziko odstraněno nebo aby byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci a jakékoli jiné hospodářské subjekty náležitým způsobem použijí nařízení (EU) 2018/858.

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

Článek 7

Povinnosti výrobců týkající se schvalování typu z hlediska emisí

1. Za účelem prokázání souladu s pravidly pro schvalování typu z hlediska emisí během schvalování typu z hlediska emisí výrobci provedou zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V. K ověření shodnosti výroby s požadavky tohoto nařízení vybere schvalovací orgán nebo výrobce vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky v prostorách výrobce. Shodnost v provozu se kontroluje po dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV.
2. Výrobci předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO_2 , systémů OBD a OBM, emisí a životnosti baterie, nepřetržité nebo periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na emise z klikové skříně uvedených v příloze V. Výrobci předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se použití možnosti geo-fencingu, pokud výrobce tuto možnost zvolí.
3. Vnitrostátní orgány mohou typ vozidla přezkoušet, aby ověřily jeho shodu, při zkouškách shodnosti výroby, shodnosti v provozu nebo dozoru nad trhem, jak je uvedeno v příloze V.

4. Výrobci vydají pro každé vozidlo ekologický pas vozidla a tento pas předají kupujícímu společně s vozidlem, přičemž uvedou příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu. Výrobci zajistí, aby údaje ekologického pasu vozidla byly k dispozici pro zobrazení v elektronických systémech vozidla nebo prostřednictvím QR kódu nebo jakékoli podobné metody a aby tyto údaje mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.
5. V případě víceetapového schválení typu se pro schválení typu z hlediska emisí, shodnost výroby a shodnost v provozu použije čl. 13 odst. 2 nařízení (EU) 2018/858.

Článek 8

Zvláštní pravidla pro malé výrobce

1. Pokud jde o emise znečišťujících látek, malí výrobci mohou nahradit zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V prohlášeními o shodě. Shodu vozidel vyráběných a uváděných na trh malými výrobci lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a v rámci dozoru nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V. Zkoušky shodnosti výroby stanovené v příloze V se nevyžadují.

Ustanovení čl. 4 odst. 6 písm. b), c) a e) se na malé výrobce vozidel kategorií M_1 nebo N_1 nevztahuje.

2. Pro účely ověření shodnosti v provozu a v rámci dozoru nad trhem musí velmi malí výrobci prokázat shodu s mezními hodnotami emisí stanovenými v příloze I v silničním provozu nebo při laboratorních zkouškách na základě jízdních cyklů v reálném provozu.

Článek 9

Zvláštní pravidla pro vozidla s typově schváleným motorem

1. V případě schvalování typu vozidla kategorií M_2 , M_3 , N_2 nebo N_3 s typově schváleným motorem je výrobce vozidla odpovědný za schválení typu z hlediska emisí. Tato povinnost se vztahuje rovněž na instalaci motoru do vozidla. Je-li instalace motoru v souladu se specifikacemi pro instalaci motoru poskytnutými výrobcem motoru a vztahuje-li se na ni předchozí dohoda mezi výrobcem vozidla a výrobcem motoru, lze výrobce motoru učinit odpovědným za prokázání shody s požadavky na shodnost v provozu.
2. V případě vozidla s typově schváleným motorem provede výrobce motoru schválení typu související s daným vozidlem a zkoušky shodnosti výroby uvedené v tabulce 3 přílohy V, od nichž je výrobce vozidla osvobozen. Výrobce motoru provede rovněž zkoušky související se shodností v provozu, pokud je výrobce motoru učiněn odpovědným za prokázání shody s požadavky na shodnost vozidla v provozu, s výjimkou stanovení CO_2 , za něž je i nadále odpovědný výrobce vozidla.
3. Administrativní požadavky týkající se schválení typu a zkoušek shodnosti v provozu u vozidel, do nichž je nainstalován typově schválený motor, zahrnují zejména vlastnosti schválení typu motoru, které je třeba vzít v úvahu, informace, které má výrobce motoru poskytnout výrobcí vozidla, a určení odpovědnosti za zajištění shodnosti v provozu.

KAPITOLA III

POVINNOSTI ČLENSKÝCH STÁTŮ TÝKAJÍCÍ SE SCHVALOVÁNÍ TYPU Z HLEDISKA EMISÍ A DOZORU NAD TRHEM

Článek 10

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

1. Schvalovací orgány zavedou opatření k udělování schválení typu pro typy vozidel, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky z hlediska emisí a k provádění zkoušek, kontrol a prohlídek za účelem ověření, zda výrobci splňují požadavky na shodnost výroby a shodnost v provozu v souladu s přílohou V.

2. Orgány dozoru nad trhem provádějí kontroly dozoru nad trhem v souladu s článkem 8 nařízení (EU) 2018/858 a tabulkami 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V tohoto nařízení.

3. S účinkem od přijetí všech prováděcích aktů uvedených v čl. 14 odst. 7 schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí pro nový typ vozidla kategorie M₁ nebo N₁ ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu takového nového vozidla, které vyhovuje tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

S účinkem od přijetí všech prováděcích aktů uvedených v čl. 14 odst. 9 schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí pro nový typ vozidla kategorie M₂, M₃, N₂ nebo N₃ nebo motoru určeného pro tato vozidla ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu takového nového vozidla nebo motoru, které vyhovují tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

4. S účinkem od 29. listopadu 2026 schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M₁ nebo N₁, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

5. S účinkem od 29. listopadu 2027 přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M₁ nebo N₁, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení těchto nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

6. S účinkem od 29. května 2028 schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ nebo N₃ a novým typům přípojných vozidel kategorií O₃ nebo O₄, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

7. S účinkem od 29. května 2029 přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ nebo N₃ a nových přípojných vozidel kategorií O₃ nebo O₄, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

8. Odchylně od odstavce 7 tohoto článku a do 31. prosince 2029 u vozidel kategorií M₂ nebo M₃, u nichž je od vykazovaného období roku 2030 v souladu s nařízením (EU) 2019/1242 stanoven cíl 100 % nulových emisí, povolí vnitrostátní orgány registraci, prodej nebo uvedení do provozu u nových vozidel, která nejsou v souladu s tímto nařízením, ale mají platné schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009.

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

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

Článek 11

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

1. S účinkem od 29. listopadu 2026 členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M₁ nebo N₁ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

2. S účinkem od 29. května 2028 členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2 , M_3 , N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

3. Schvalovací orgány mohou nadále udělovat rozšíření EU schválení typu z hlediska emisí u náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek za podmínek, které platily v době původního schválení typu z hlediska emisí. Vnitrostátní orgány zakážou prodej těchto náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek nebo jejich instalaci do vozidla, pokud nebyly typově schváleny.

4. S účinkem od 1. července 2028 udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C_1 , které jsou v souladu s tímto nařízením.

S účinkem od 1. července 2030 zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C_1 , které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C_1 v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.

Pneumatiky třídy C_1 , které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 30. června 2032.

5. S účinkem od 1. dubna 2030 udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C_2 , které jsou v souladu s tímto nařízením.

S účinkem od 1. dubna 2032 zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C_2 , které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C_2 v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.

Pneumatiky třídy C_2 , které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 31. března 2034.

6. S účinkem od 1. dubna 2032 udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C_3 , které jsou v souladu s tímto nařízením.

S účinkem od 1. dubna 2034 zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C_3 , které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C_3 v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.

Pneumatiky třídy C_3 , které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 31. března 2036.

Článek 12

Fungování systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek

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

KAPITOLA IV

ÚLOHA KOMISE A UZNANÝCH TŘETÍCH STRAN PŘI OVĚŘOVÁNÍ SHODNOSTI V PROVOZU A PROVÁDĚNÍ DOZORU NAD TRHEM

Článek 13

Uplatňování zkušebních požadavků Komisí a uznanými třetími stranami

1. Kontroly shodnosti v provozu a v rámci dozoru nad trhem uvedené v tabulkách 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V tohoto nařízení provádí Komise v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2018/858 a mohou je provádět uznané třetí strany v souladu s čl. 13 odst. 10 uvedeného nařízení za účelem ověření souladu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením.

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

KAPITOLA V ZKOUŠKY A PROHLÁŠENÍ

Článek 14

Postupy a zkoušky

1. Postupy schvalování typu z hlediska emisí zahrnují zkoušky a kontroly uvedené v příloze V, jakož i všechny administrativní postupy a požadavky na dokumentaci. Za účelem prokázání shody s požadavky uvedenými v příloze V výrobci schvalovacímu orgánu případně předloží prohlášení o shodě.

2. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky tohoto nařízení provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky tohoto nařízení může provádět Komise a uznané třetí strany v souladu s přílohou V. Pokud je zkouška uvedená v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V označena jako volitelná, může schvalovací orgán požádat o její provedení.

Zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V provádějí výrobci. Zkoušky uvedené v tabulkách 2, 4, 6, 8, 10 a 12 přílohy V provádějí vnitrostátní orgány, Komise a uznané třetí strany.

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

- a) typy vozidel kategorií M_1 a N_1 ;
- b) typy vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 ;
- c) motory používané pro typy vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 ;
- d) systémy OBM a OBD;
- e) systém varování řidiče před nadměrnými výfukovými emisemi;
- f) systém varování řidiče před nízkou hladinou čidla;
- g) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;
- h) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součástí;
- i) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly z hlediska emisí částic;
- j) pneumatiky tříd C_1 , C_2 a C_3 s ohledem na oděr pneumatik;
- k) další typy součástí a jejich náhradní díly;
- l) stanovení emisí CO_2 , spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu vozidel kategorií M_1 a N_1 , ustanovení pro zařízení OBFCM;
- m) stanovení emisí CO_2 , spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 , energetické účinnosti přípojných vozidel kategorií O_3 a O_4 , ustanovení pro zařízení OBFCM.

4. Komise přijímá prováděcí akty pro schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti v provozu a shodnosti výroby a dozor nad trhem, v nichž stanoví:

- a) metody měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici podle obvyklého používání v reálném provozu a používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu;
- b) metody stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla;
- c) metody, požadavky a technické specifikace týkající se ukazatelů rychlostních stupňů;
- d) metody stanovení energetické účinnosti přípojných vozidel kategorií O₃ a O₄;
- e) metody měření emisí z klikové skříně;
- f) metody měření emisí způsobených vypařováním;
- g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění;
- h) metody měření oděru pneumatik;
- i) metody hodnocení souladu s minimálními výkonnostními požadavky na životnost baterie;
- j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo;
- k) charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metody upozornění řidiče a metody posouzení jejich fungování;
- l) metody posouzení fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek;
- m) metody zajištění a hodnocení v souladu s čl. 4 odst. 5, včetně metodiky pro analýzu zranitelnosti a ochranu proti nedovoleným zásahům;
- n) metody hodnocení souladu s požadavky pro schvalování typu z hlediska emisí vztahující se na vozidla vyrobená malými a velmi malými výrobci, jak je stanoveno v článku 8, a zkušební postupy pro tato vozidla;
- o) metody hodnocení fungování typů vozidel schválených podle zvláštních označení uvedených v článku 5;
- p) kontroly souladu s ustanoveními čl. 9 odst. 1 a 2 a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích;
- q) požadavky na výkon zkušebního zařízení;
- r) specifikace referenčních paliv používaných pro zkoušení;
- s) metody stanovení absence manipulačních zařízení a manipulačních strategií;
- t) formát, údaje a metody komunikace mimo vozidlo pro účely ekologického pasu vozidla a metody pro zobrazování environmentálních údajů uvnitř vozidla týkajících se typu vozidla a environmentální výkonnosti jednotlivých vozidel;
- u) administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro účely schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti výroby a shodnosti v provozu a dozoru nad trhem;
- v) v případě potřeby oznamovací povinnosti.

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

6. Každý prováděcí akt podle odstavců 3 a 4 se vztahuje na jeden nebo více prvků uvedených v odst. 3 písm. a) až m) v kombinaci s jedním nebo více prvky uvedenými v odst. 4 písm. a) až v).

7. V případě prováděcích aktů podle odstavců 3 a 4 tohoto článku, pokud jde o kategorie M_1 a N_1 , musí metody pro měření výfukových emisí znečišťujících látek a emisí způsobených vypařováním odrážet metody stanovené v nařízení (EU) 2017/1151 ve znění platném v době přijetí příslušného prováděcího aktu.

8. Do 29. května 2025 přijme Komise pro vozidla kategorií M_1 a N_1 podle odst. 3 písm. a) prováděcí akty:

- a) týkající se emisí znečišťujících látek podle odst. 4 písm. a), e), f), k), q), r), s), t) u) a v);
- b) týkající se metod stanovení emisí CO_2 , spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti, výkonu vozidla a výkonu zařízení OBFCM podle odst. 4 písm. b), c) a j);
- c) týkající se systémů OBM a OBD podle odst. 4 písm. j) a k).

9. Do 29. listopadu 2026 přijme Komise pro vozidla kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 podle odst. 3 písm. b) a c) a jejich motory, jakož i pro přípojná vozidla kategorií O_3 a O_4 prováděcí akty:

- a) týkající se emisí znečišťujících látek podle odst. 4 písm. a), e), k), q), r), s), t) u) a v);
- b) týkající se metod stanovení emisí CO_2 , spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti, výkonu vozidla a výkonu zařízení OBFCM podle odst. 4 písm. b), d) a j);
- c) týkající se systémů OBM a OBD podle odst. 4 písm. j) a k).

Článek 15

Přizpůsobení technickému pokroku

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

- a) článek 5 zavedením dalších možností a označení pro výrobce na základě inovativních technologií;
- b) stanovením zvláštních pravidel pro malé výrobce v případě vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 podle článků 3 a 8;
- c) ve vhodných případech stanovením mezních hodnot emisí formaldehydu z vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 v tabulce 2 přílohy I v návaznosti na přezkum v souladu s čl. 18 odst. 6 a na jeho základě;
- d) tabulka 2 přílohy III, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 , na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel „Euro 7“;
- e) tabulky 4 a 5 přílohy III, pokud jde o zkušební podmínky, na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik podle normy „Euro 7“;
- f) stanovením koeficientů životnosti v tabulce 2 přílohy IV na základě údajů shromážděných při zkoušení výfukových emisí vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 a zprávy o životnosti těžkých nákladních vozidel předložené Evropskému parlamentu a Radě v souladu s čl. 18 odst. 3;
- g) příloha V, pokud jde o uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení.

2. Pokud byly návrh předpisu OSN či celosvětového technického předpisu nebo změna předpisu OSN či celosvětového technického předpisu přijaty a bez zbytečného odkladu po tomto přijetí nebo případně na základě zpráv předložených Evropskému parlamentu a Radě v souladu s čl. 18 odst. 4 a odst. 5 s přihlédnutím k technickému pokroku přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými se toto nařízení mění takto:

- a) stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd uvedených v příloze I v souladu s nejmodernějšími technologiemi a případně na základě činnosti Světového fóra Organizace spojených národů (OSN) pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (dále jen „forum WP.29 OSN“), a to v relevantních případech i včetně změny tabulek 5, 6, 7 a 8 přílohy I stanovením různých mezních hodnot nebo kritérií v závislosti na kategoriích vozidel a technologiích hnacího ústrojí;

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

Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce Komise v případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme před uplynutím příslušné lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku jednotná ustanovení, přijme v souladu s činností fóra WP.29 OSN a případně na jejím základě a s přihlédnutím k technickému pokroku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny tohoto nařízení stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I, a to do 1. července 2027 pro pneumatiky třídy C₁, do 1. dubna 2029 pro pneumatiky třídy C₂ a do 1. dubna 2031 pro pneumatiky třídy C₃.

3. Pokud fórum WP.29 OSN nepřijme jednotná ustanovení do 1. července 2026 pro pneumatiky třídy C₁, do 1. dubna 2028 pro pneumatiky třídy C₂ a do 1. dubna 2030 pro pneumatiky třídy C₃, vypracuje Komise metodu pro měření oděru pneumatik a vymezí mezní hodnoty oděru pro pneumatiky na základě současných nejmodernějších metod.

KAPITOLA VI OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 16

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 15 odst. 1 a 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 28. května 2024. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 15 odst. 1 a 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 15 odst. 1 nebo 2 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

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

Článek 18

Podávání zpráv a přezkum

1. Do 1. září 2030 informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.
2. Do 1. září 2031 předloží Komise na základě informací poskytnutých v souladu s odstavcem 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení, včetně hodnocení dosaženého snížení výfukových a nevýfukových emisí.
3. Do 31. prosince 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu posuzující životnost těžkých nákladních vozidel z hlediska emisí.
4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).

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

5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6, 7 a 8 přílohy I.
6. Do 31. prosince 2027 provede Komise přezkum vhodnosti stanovení specifické mezní hodnoty pro emise formaldehydu u vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ na základě očekávaného použití paliv, které by vedlo ke zvýšení emisí formaldehydu, s ohledem na případné přijetí aktu v přenesené pravomoci uvedeného v čl. 15 odst. 1 písm. c).

KAPITOLA VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 19

Změna nařízení (EU) 2018/858

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

1) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

2) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

a) odmítnutí zpřístupnit informace;

b) dodávání vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které podléhají schválení, na trh bez tohoto schválení nebo padělání dokladů, prohlášení o shodě, povinných štítků nebo značek schválení typu s tímto úmyslem;

c) nedovolené zásahy do vozidla a jeho systémů.“;

3) vkládají se nové odstavce, které znějí:

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

- a) padělání výsledků zkoušek pro ověření shodnosti v provozu v rámci schvalování typu z hlediska emisí;
- b) konstruování, výroba a montáž vozidel s manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi, jež způsobují, že se nevyhovující vozidlo jeví být v souladu s tímto nařízením;
- c) konstruování, výroba a montáž vozidel kategorií M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 a N_3 bez požadovaných systémů varování řidiče před nadměrnými výfukovými emisemi nebo systémů varování řidiče před nízkou hladinou čínidla.

3b. Sankce se vztahují na druhy porušení samostatnými provozovateli, které zahrnují přinejmenším nedovolené zásahy do vozidla a jeho systémů.“

Článek 20

Zrušení

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

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

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

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

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

Článek 21

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M_1 a N_1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_1 nebo N_1 , kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M_1 a N_1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.

Použije se od 29. května 2028 u nových typů vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 nebo O_4 , kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května 2029 u nových vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.

Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C_1 , od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C_2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C_3 .

Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M_1 a N_1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 vyrobených malými výrobci.

Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.

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

Ve Štrasburku dne 24. dubna 2024.

Za Evropský parlament

předsedkyně

R. METSOLA

Za Radu

předseda

M. MICHEL

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ EURO 7

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

| Kategorie | Třída | Hmotnost v provozním stavu (MRO) (kg) | Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) | | Celková hmotnost uhlovodíků (THC) | | Hmotnost nemetanových uhlovodíků (NMHC) | | Hmotnost oxidů dusíku (NOx) | | Součet celkové hmotnosti uhlovodíků a hmotnosti oxidů dusíku (THC + NOx) | | Hmotnost částic (PM) | | Počet částic (PN ₁₀) | |
|----------------|-------|---------------------------------------|--------------------------------|-----|-----------------------------------|----|---|----|-----------------------------|-----|--|-----|------------------------|-----|----------------------------------|--------------------|
| | | | L ₁ (mg/km) | | L ₂ (mg/km) | | L ₃ (mg/km) | | L ₄ (mg/km) | | L ₂ + L ₄ (mg/km) | | L ₅ (mg/km) | | L ₆ (#/km) | |
| | | | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI | PI | CI |
| M ₁ | — | | 1 000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 80 | — | 170 | 4,5 | 4,5 | 6x10 ¹¹ | 6x10 ¹¹ |
| N ₁ | I | MRO ≤ 1280 | 1 000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 80 | — | 170 | 4,5 | 4,5 | 6x10 ¹¹ | 6x10 ¹¹ |
| | II | 1280 < MRO ≤ 1735 | 1 810 | 630 | 130 | — | 90 | — | 75 | 105 | — | 195 | 4,5 | 4,5 | 6x10 ¹¹ | 6x10 ¹¹ |
| | III | 1735 < MRO | 2 270 | 740 | 160 | — | 108 | — | 82 | 125 | — | 215 | 4,5 | 4,5 | 6x10 ¹¹ | 6x10 ¹¹ |

Poznámka: PI = zážehový motor.
CI = vznětový motor.

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

| Emise znečišťujících látek | WHSC (CI) a WHTC (CI a PI) | Emise v reálném provozu |
|----------------------------|----------------------------|-------------------------|
| | na kWh | na kWh |
| NO _x v mg | 200 | 260 |
| PM v mg | 8 | — |
| PN ₁₀ v # | 6x10 ¹¹ | 9 x 10 ¹¹ |
| CO v mg | 1 500 | 1 950 |
| NMOG v mg | 80 | 105 |
| NH ₃ v mg | 60 | 85 |
| CH ₄ v mg | 500 | 650 |
| N ₂ O v mg | 200 | 260 |

Poznámka: PI = zážehový motor.
CI = vznětový motor.

Tabulka 3: Mezní hodnoty emisí způsobených vypařováním Euro 7 pro vozidla kategorií M₁ a N₁, s benzinovým motorem

| |
|--|
| Hmotnost emisí způsobených vypařováním (g/zkouška) |
| 1,5 |

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

| Mezní hodnoty emisí v mg/km na vozidlo | Vozidla kategorií M ₁ a N ₁ , kromě vozidel kategorie N ₁ třídy III (*) | | | | |
|---|--|---------|----------|----------|------|
| | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Emise částic z brzd (PM ₁₀) | 3 | 7 | 7 | 7 | 7 |

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

Tabulka 5: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2030 v návaznosti na přezkum uvedený v čl. 18 odst. 5, podle technologie hnacího ústrojí (vozidla kategorií M₁ a N₁)

| Mezní hodnoty emisí | Vozidla kategorií M ₁ a N ₁ | | | | |
|---|---|---------|----------|----------|------|
| | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Emise částic z brzd (PM ₁₀) | | | | | |
| Počet částic emitovaných z brzd (PN) | | | | | |

Tabulka 6: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2030 v návaznosti na přezkum uvedený v čl. 18 odst. 5, podle technologie hnacího ústrojí (vozidla kategorií M₂ a N₂)

| Mezní hodnoty emisí | Vozidla kategorií M ₂ a N ₂ | | | | |
|---|---|---------|----------|----------|------|
| | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Technologie hnacího ústrojí | | | | | |
| Emise částic z brzd (PM ₁₀) | | | | | |
| Počet částic emitovaných z brzd (PN) | | | | | |

Tabulka 7: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2034 v návaznosti na přezkum uvedený v čl. 18 odst. 5, podle technologie hnacího ústrojí (vozidla kategorií M₃ a N₃)

| Mezní hodnoty emisí | Vozidla kategorií M ₃ a N ₃ | | | | |
|---|---|---------|----------|----------|------|
| | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Technologie hnacího ústrojí | | | | | |
| Emise částic z brzd (PM ₁₀) | | | | | |
| Počet částic emitovaných z brzd (PN) | | | | | |

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

| Mezní hodnoty emisí | Vozidla kategorií M ₁ a N ₁ | Vozidla kategorií M ₂ a M ₃ | Vozidla kategorií N ₂ a N ₃ |
|---|---|---|---|
| Emise částic z brzd (PM ₁₀) | 3 mg/km na vozidlo | | |
| Počet částic emitovaných z brzd (PN) | | | |

Tabulka 9: Mezní hodnoty oděru pneumatik Euro 7

| Mezní hodnoty oděru pneumatik | Pneumatiky C ₁ | Pneumatiky C ₂ | Pneumatiky C ₃ |
|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Normální pneumatiky | | | |
| Pneumatiky pro jízdu na sněhu | | | |
| Pneumatiky pro zvláštní použití | | | |

MINIMÁLNÍ VÝKONNOSTNÍ POŽADAVKY EURO 7 NA ŽIVOTNOST BATERIE

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

| Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie | 5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve | Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve | Vozidla v rámci prodloužené životnosti (*) |
|--|---|---|--|
| OVC-HEV | 80 % | 72 % | |
| PEV | 80 % | 72 % | |

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

(*) Jak je uvedeno v příloze IV.

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

| Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie | 5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve | Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než 8 let nebo do 160 000 km, podle toho, co nastane dříve | Vozidla v rámci prodloužené životnosti (*) |
|--|---|---|--|
| OVC-HEV | 75 % | 67 % | |
| PEV | 75 % | 67 % | |

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

(*) Jak je uvedeno v příloze IV.

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

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

(*) Jak je uvedeno v příloze IV.

PŘÍLOHA III
ZKUŠEBNÍ PODMÍNKY

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

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

- (*) Předpis OSN č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP), série změn 02.
(**) Předpis OSN č. 168, původní verze.

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

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

- (*) Předpis OSN č. 49, série změn 07.

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

| | Zkušební podmínky |
|--|--|
| Zkouška emisí způsobených vypařováním SHED (*) | Použije se úroveň 1A (čtyřfázový WLTP) v rámci předpisu OSN č. 154. (**) |

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

(**) Předpis OSN č. 154, série změn 02.

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

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

Tabulka 5: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami oděru pneumatik

| | Pneumatiky třídy C ₁ | Pneumatiky třídy C ₂ | Pneumatiky třídy C ₃ |
|--|--|--|--|
| Zkouška mezních hodnot oděru pneumatik | Na základě zkušebních metodik vyvinutých v rámci fóra WP.29 OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu | Na základě zkušebních metodik vyvinutých v rámci fóra WP.29 OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu | Na základě zkušebních metodik vyvinutých v rámci fóra OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu |

PŘÍLOHA IV

POŽADAVKY NA ŽIVOTNOST

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

| Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek | M ₁ , N ₁ a M ₂ | N ₂ , N ₃ ≤ 16 t (*), M ₃ ≤ 7,5 t (*) | N ₃ > 16 t (*), M ₃ > 7,5 t (*) |
|---|--|--|--|
| Hlavní životnost | Až 160 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve | 300 000 km nebo 8 let, podle toho, co nastane dříve | 700 000 km nebo 12 let, podle toho, co nastane dříve |
| Prodloužená životnost | Po hlavní životnosti a až 200 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve | Po hlavní životnosti a až 375 000 km nebo 10 let, podle toho, co nastane dříve | Po hlavní životnosti a až 875 000 km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve |

(*) Maximální hmotnost.

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

| Koeficienty životnosti | M ₁ , N ₁ a M ₂ | N ₂ , N ₃ ≤ 16 t (*), M ₃ ≤ 7,5 t (*) | N ₃ > 16 t (*), M ₃ > 7,5 t (*) |
|--|--|--|---|
| Koeficient životnosti pro prodlouženou životnost | 1,2 pro emise plyných znečišťujících látek | | |

(*) Maximální hmotnost.

POUŽITÍ ZKUŠEBNÍCH POŽADAVKŮ A PROHLÁŠENÍ

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

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu |
|---|---|---------------------------------------|--|
| Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) | Požadovaná prokazovací zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel | Nepožadováno | Volitelné |
| Plynné znečišťující látky, PM, PN, emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C) | Požadovaná zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno | Požadováno pro výfukové emise a OBFCM | Požadováno pro výfukové emise, OBFCM a monitory stavu životnosti baterie |
| Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C) | Prohlášení (*) | Nepožadováno | Volitelné |
| Emise z klikové skříně | Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí (*) | Požadováno | Volitelné |
| Zkouška emisí způsobených vypařováním | Požadováno | Požadováno | Volitelné |
| Životnost systémů regulace emisí | Prohlášení | Nepožadováno | Nepožadováno |
| Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek | Prohlášení | Nepožadováno | Volitelné |
| Životnost baterie | Prohlášení | Nepožadováno | Požadováno |
| Laboratorní zkouška emisí při nízkých teplotách | Požadováno | Nepožadováno | Volitelné |
| Laboratorní zkouška dojezdové vzdálenosti při nízkých teplotách | Požadováno | Nepožadováno | Volitelné |

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu |
|---|---|--------------------------------------|---|
| Palubní diagnostický systém | Prohlášení | Nepožadováno | Volitelné |
| Palubní monitorování | Prohlášení a prokázání shody | Nepožadováno | Požadováno |
| Stanovení výkonu | Požadováno | Nepožadováno | Volitelné |
| Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost | Prohlášení a dokumentace | Nepožadováno | Nepožadováno |
| Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici) | Prohlášení a prokázání shody | Nepožadováno | Nepožadováno |

(*) Schvalující orgán může požadovat provedení zkoušky.

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

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem | |
|---|---|--------------------------------------|---|------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | | | Orgán udělující schválení typu | Komise a uznané třetí strany | Orgány dozoru nad trhem | Komise a uznané třetí strany |
| Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) | Požadovaná prokazovací zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné typy vozidel | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Plynné znečišťující látky, PM, PN, emise CO ₂ , spotřeba paliva (OBFCM), spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost (životnost baterie) (WLTP při 23 °C) | Požadovaná zkouška pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno | Audity nebo volitelné zkoušení | Požadováno | Volitelné | Volitelné | Volitelné |
| Korekce teploty okolí pro emise CO ₂ (WLTP při 14 °C) | Prohlášení (*) | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Požadováno | Volitelné |

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem | |
|---|--|--------------------------------------|---|------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Příslušný aktér | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | Komise a uznané třetí strany | Orgány dozoru nad trhem | Komise a uznané třetí strany |
| Emise z klikové skříně | Prohlášení, že je nainstalován uzavřený systém klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí (*) | Audity nebo volitelné zkoušení | Volitelné | Volitelné | Volitelné | Volitelné |
| Zkouška emisí způsobených vypařováním | Požadováno | Audity nebo volitelné zkoušení | Volitelné | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Životnost systémů regulace emisí | Prohlášení | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Fungování systémů využívajících spotřebitelná čidla a systémy k regulaci znečišťujících látek | Nepožadováno | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Životnost baterie | Prohlášení | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Laboratorní zkouška emisí při nízkých teplotách | Požadováno | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Laboratorní zkouška dojezdové vzdálenosti při nízkých teplotách | Požadováno | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Palubní diagnostický systém | Prohlášení | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Palubní monitorování | Prohlášení a prokázání shody | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Stanovení výkonu | Požadováno | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Volitelné | Volitelné |

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

(*) Schvalující orgán může požadovat provedení zkoušky.

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

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu |
|--|---|--|---|
| Plynné znečišťující látky, PM, PN a emise CO ₂ , spotřeba paliva (WHTC a WHSC) | Požadováno u základního motoru rodiny motorů z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny motorů (*); (**) | Požadováno u motoru mimo rodinu (***) | Nepožadováno |
| Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) | Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel (**) | Nepožadováno | Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva roky (***) |
| Emise CO ₂ , spotřeba paliva a elektrické energie, stanovení nulových emisí a dojezdové vzdálenosti vozidla | Licence k provozování simulačního nástroje VECTO, certifikace konstrukčních částí. | Pro konstrukční části. Kontrola použití nástroje VECTO (čtyřikrát ročně) | Požadováno |
| Ověřovací zkouška | Nepožadováno | Požadováno | Nepožadováno |
| Emise z klikové skříně | Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí (**) | Nepožadováno | Volitelné |

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu |
|---|---|--------------------------------------|---|
| Životnost systémů regulace emisí | Prohlášení (**) | Nepožadováno | Nepožadováno |
| Fungování systémů využívajících spotřebitelná čidla a systémy k regulaci znečišťujících látek | Prohlášení (**) | Nepožadováno | Volitelné (***) |
| Životnost baterie | Prohlášení | Nepožadováno | Požadováno |
| Stanovení výkonu | Požadováno (**) | Nepožadováno | Nepožadováno |
| Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD) | Prohlášení | Nepožadováno | Volitelné |
| Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM) | Prohlášení a prokázání shody | Nepožadováno | Požadováno |
| OBFCM (palubní měření spotřeby paliva a elektrické energie, jakož i užitečného zatížení) | Požadováno | Požadováno | Požadováno |
| Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost | Prohlášení a dokumentace | Nepožadováno | Nepožadováno |
| Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici) | Prohlášení a prokázání shody | Nepožadováno | Nepožadováno |

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

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

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

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

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem | |
|---|---|--|--|------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | | | Orgán udělující schválení typu | Komise a uznané třetí strany | Orgány dozoru nad trhem | Komise a uznané třetí strany |
| Príslušný aktér | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | Komise a uznané třetí strany | Orgány dozoru nad trhem | Komise a uznané třetí strany |
| Plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) | Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel (**) | (viz požadavky na motor) | Požadováno každý rok u přiměřeného počtu typů vozidel s jakýmkoli palivem a u každé kategorie vozidla, na kterou se vztahuje schválení typu z hlediska emisí (***) | Volitelné | Požadováno/volitelné | Volitelné |
| Plynné znečišťující látky, PM, PN a emise CO ₂ , spotřeba paliva (WHTC a WHSC) | Požadováno u základního motoru rodiny motorů a prohlášení u všech členů rodiny motorů (*); (**) | Požadováno u jednoho motoru rodiny motorů (**) | Nepožadováno | Nepožadováno | Nepožadováno | Nepožadováno |
| Emise CO ₂ , spotřeba paliva a elektrické energie, stanovení nulových emisí a dojezdové vzdálenosti vozidla | Vydání licence k provozování simulačního nástroje VECTO; vydání prohlášení pro konstrukční části | 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 k výfukovému potrubí | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Volitelné | Volitelné |
| Životnost systémů regulace emisí | Prohlášení | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné | Požadováno | Volitelné |

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem | |
|---|---|--------------------------------------|---|------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Príslušný aktér | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | Komise a uznané třetí strany | Orgány dozoru nad trhem | Komise a uznané třetí strany |
| Fungování systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek | Nepožadováno | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Požadováno | Volitelné |
| Životnost baterie | Prohlášení | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné | Volitelné | Volitelné |
| Stanovení výkonu | Požadováno (**) | 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 | Požadováno | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné |
| OBFCM (palubní měření spotřeby paliva a elektrické energie, jakož i užitečného zatížení) | Požadováno | Požadováno | Požadováno | Volitelné | Volitelné | Volitelné |
| Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost | Prohlášení a dokumentace (**) | Nepožadováno | Nepožadováno | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné |
| Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici) | Prohlášení a prokázání shody | Nepožadováno | Nepožadováno | Nepožadováno | Požadováno | Volitelné |

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

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

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

Tabulka 5: Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schvalování typu a rozšíření schválení typu pro přípojná vozidla kategorií O₃ a O₄ pro výrobce

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

Tabulka 6: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u přípojných vozidel kategorií O₃ a O₄ pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem | |
|---|--|--------------------------------------|---|--------------|----------------------------------|-----------|
| | | | Nepožadováno | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné |
| Energetická účinnost přípojných vozidel | Vydání licence k provozování simulačního nástroje VECTO; vydání prohlášení pro konstrukční části | Pro konstrukční části | Nepožadováno | Nepožadováno | Volitelné | Volitelné |

Tabulka 7: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u motorů určených pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ pro výrobce

| Požadavky na zkoušky pro každé palivo | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu |
|--|--|--|--|
| Plynné znečišťující látky, PM, PN a emise CO ₂ a spotřeba paliva (WHTC a WHSC) | Požadováno u základního motoru rodiny motorů a prohlášení u všech členů rodiny motorů (**) | Požadováno u motoru mimo rodinu motorů | Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4 |
| Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každý typ paliva a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) | Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel | Nepožadováno | |
| Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení emisí CO ₂ | Požadováno | Požadováno | |
| Nepřetržitá/periodická regenerace | Prohlášení | Nepožadováno | |
| Emise z klikové skříně | Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí | Nepožadováno | |
| Životnost systémů regulace emisí | Prohlášení | Nepožadováno | |
| Stanovení výkonu | Požadováno | Nepožadováno | |
| Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD) | Prohlášení | Nepožadováno | |
| Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM) | Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4 | Nepožadováno | |
| Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost | Prohlášení a dokumentace (*) | Nepožadováno | |

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

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

Tabulka 8: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a rozšíření schválení typu u motorů určených pro vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

| Požadavky na zkoušky pro každé palivo | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem |
|--|--|--------------------------------------|--|--|
| Příslušný aktér | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | — | — |
| Plynné znečišťující látky, PM, PN a emise CO ₂ a spotřeba paliva (WHTC a WHSC) | Požadováno u základního motoru a prohlášení u všech členů rodiny motorů (**) | Audit nebo volitelné zkoušení | Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4 | Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4 |
| Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každý typ paliva a pro příslušné kategorie vozidel (M ₂ , M ₃ , N ₂ a N ₃) | Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel | Nepožadováno | | |
| Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení CO ₂ | Požadováno | Požadováno | | |
| Nepřetržitá/periodická regenerace | Prohlášení | Nepožadováno | | |
| Emise z klikové skříně | Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení k výfukovému potrubí | Nepožadováno | | |
| Životnost systémů regulace emisí | Prohlášení | Nepožadováno | | |
| Stanovení výkonu | Požadováno | Nepožadováno | | |
| Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD) | Prohlášení | Nepožadováno | | |
| Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM) | Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4 | | | |
| Výkon motoru | Požadováno | Nepožadováno | | |

| | | | | |
|---|---|--------------------------------------|---|----------------------------------|
| Požadavky na zkoušky pro každé palivo | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu | Zkoušky v rámci dozoru nad trhem |
| Příslušný aktér | Orgán udělující schválení typu | Orgán udělující schválení typu | — | — |
| Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost | Prohlášení a dokumentace (*) | Nepožadováno | | |

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

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

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

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

Tabulka 10: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu u systémů regulace znečišťujících látek pro členské státy, Komisi a uznané třetí strany

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

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

| Zkušební požadavky | Zkoušky a požadavky pro schválení typu z hlediska emisí | Zkoušky při ověření shodnosti výroby | Zkoušky při ověření shodnosti v provozu |
|---|---|--------------------------------------|---|
| Zkouška emisí z brzdového systému v brzděném cyklu WLTP | Požadováno | Požadováno | Nepožadováno |

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

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

PŘÍLOHA VI
SROVNÁVACÍ TABULKA

1. Nařízení (ES) č. 715/2007

| Nařízení (ES) č. 715/2007 | Toto nařízení |
|---------------------------------|--------------------|
| Čl. 1 odst. 1 | Čl. 1 odst. 1 |
| Čl. 1 odst. 2 | Čl. 1 odst. 2 |
| Čl. 2 odst. 1 | Čl. 2 odst. 1 |
| Čl. 2 odst. 2 | Čl. 5 odst. 2 |
| Článek 3 | Článek 3 |
| Čl. 4 odst. 1 první pododstavec | Čl. 4 odst. 1 |
| Čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec | Čl. 4 odst. 2 |
| Čl. 4 odst. 2 | Čl. 7 odst. 1 |
| Čl. 4 odst. 3 | Čl. 7 odst. 4 |
| Čl. 4 odst. 4 | Čl. 14 odst. 3 a 4 |
| Čl. 5 odst. 1 | Čl. 4 odst. 2 |
| Čl. 5 odst. 2 | Čl. 4 odst. 5 |
| Čl. 5 odst. 3 | Článek 14 |
| Článek 10 | Článek 10 |
| Článek 11 | Článek 11 |
| Článek 12 | — |
| Článek 13 | Článek 19 |
| Článek 14 | — |
| Článek 15 | Článek 17 |
| Článek 16 | — |
| Článek 17 | Článek 20 |
| Článek 18 | Článek 21 |
| Příloha I | Příloha I |
| Příloha II | — |

2. Nařízení (ES) č. 595/2009

| Nařízení (ES) č. 595/2009 | Toto nařízení |
|---------------------------|---------------------------------|
| Článek 1 | Článek 1 |
| Čl. 2 první pododstavec | Článek 2 |
| Čl. 2 druhý pododstavec | — |
| Čl. 2 třetí pododstavec | — |
| Čl. 2 čtvrtý pododstavec | — |
| Článek 3 | Článek 3 |
| Čl. 4 odst. 1 | Čl. 4 odst. 1 |
| Čl. 4 odst. 2 | Čl. 7 odst. 1 |
| Čl. 4 odst. 3 | Článek 14 |
| Čl. 5 odst. 1 | Čl. 4 odst. 2 |
| Čl. 5 odst. 2 | Čl. 4 odst. 4 |
| Čl. 5 odst. 3 | Čl. 4 odst. 5 |
| Čl. 5 odst. 4 | Článek 14 |
| Článek 5a | Čl. 4 odst. 6 |
| Článek 5b | Čl. 10 odst. 6 a 7 |
| Čl. 5c písm. a) | Čl. 14 odst. 4 písm. d) |
| Čl. 5c písm. b) | Čl. 14 odst. 4 písm. j) |
| Čl. 5c písm. c) | Čl. 14 odst. 4 písm. b) |
| Článek 7 | Článek 12 |
| Článek 8 | Čl. 10 odst. 6 a čl. 10 odst. 7 |
| Článek 9 | Článek 11 |
| Článek 10 | — |
| Článek 11 | Článek 19 |
| Článek 12 | — |
| Článek 13 | Článek 17 |
| Článek 13a | Článek 17 |
| Článek 14 | — |
| Článek 15 | — |
| Článek 16 | — |
| Článek 17 | Článek 20 |
| Článek 18 | Článek 21 |
| Příloha I | Příloha I |
| Příloha II | — |