**Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente**

►B

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/1257

**z 24. apríla 2024**

**o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362**

**(Text s významom pre EHP)**

(Ú. v. EÚ L 1257, 8.5.2024, s. 1)

Zmenené a doplnené:

| | | Úradný vestník | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Č. | Strana | Dátum |
| ►M1 | Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2026/1216 z 9. júna 2026 | L 1216 | 1 | 13.8.2026 |

▼B

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/1257

**z 24. apríla 2024**

**o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362**

**(Text s významom pre EHP)**

## KAPITOLA I

## PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

### *Článok 1*

### Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú spoločné technické požiadavky a administratívne ustanovenia na účely typového schválenia vzhľadom na emisie a dohľadu nad trhom s motorovými vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami vzhľadom na emisie $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotrebu paliva a elektrickej energie a životnosť batérií.

2. Týmto nariadením sa stanovujú aj pravidlá pre typové schválenie vzhľadom na emisie, pre zhodu výroby, zhodu v prevádzke, dohľad nad trhom s palubnými monitorovacími systémami, životnosť systémov na reguláciu znečisťujúcich látok a trakčných batérií, ako aj bezpečnostné ustanovenia na obmedzenie neoprávnených zásahov a opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti a pravidlá pre presné určenie emisií $CO_2$, elektrického dojazdu, spotreby paliva a elektrickej energie a energetickej účinnosti.

### *Článok 2*

### Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórií $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ a $N_3$, ako aj prípojné vozidlá kategórií $O_3$ a $O_4$, ako sa uvádza v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858, vrátane tých, ktoré sú navrhnuté a vyrobené v jednom alebo vo viacerých stupňoch, a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá a pneumatiky triedy $C_1$, $C_2$ a $C_3$, ako sa uvádza v predpise OSN č. 117 ([1]) s výnimkou pneumatík na jazdu na ľade.

### *Článok 3*

### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje relevantné vymedzenie pojmov v nariadení (EÚ) 2018/858.

([1]) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 117 – Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní pneumatík z hľadiska emisií hluku valenia a adhézie na mokrých povrchoch a/alebo z hľadiska valivého odporu.

▼B

Okrem toho, na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „typové schválenie vzhľadom na emisie“ je typové schválenie EÚ v súlade s administratívnymi ustanoveniami a technickými požiadavkami tohto nariadenia vzhľadom na emisie $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotrebu paliva a elektrickej energie a životnosť batérií;

2. „orgán udeľujúci typové schválenie“ je schvaľovací orgán, ktorý udeľuje typové schválenie vzhľadom na emisie;

3. „zhoda výroby“ sú činnosti vykonávané na nových vozidlách, samostatných technických jednotkách alebo komponentoch vybraných v priestoroch výrobcu s cieľom zabezpečiť, aby výrobky uvedené na trh spĺňali požiadavky stanovené v tomto nariadení;

4. „zhoda v prevádzke“ sú činnosti vykonávané na vozidlách v prevádzke, systémoch, samostatných technických jednotkách alebo komponentoch s cieľom overiť plnenie požiadaviek na životnosť stanovených v tomto nariadení;

5. „motor“ je spaľovací motor vozidla;

6. „emisie“ sú výfukové a nevýfukové emisie motorového vozidla;

7. „výfukové emisie“ sú emisie všetkých nasledujúcich látok z výfuku motorového vozidla alebo motora: $CO_2$, plynné, tuhé a kvapalné zlúčeniny a emisie z kľukovej skrine;

8. „plynné znečisťujúce látky“ sú emisie plynných chemických látok, okrem $CO_2$;

9. „$CO_2$“ je oxid uhličitý emitovaný z výfuku;

10. „oxidy dusíka“ alebo „$NO_x$“ je celkové množstvo oxidu dusnatého (NO) a oxidu dusičitého ($NO_2$) emitovaných z výfuku;

11. „oxid dusný“ alebo „$N_2O$“ je oxid dusný emitovaný z výfuku;

12. „tuhé častice“ alebo „PM“ sú akékoľvek materiály emitované z výfuku alebo z brzd a zachytené na filtračnom médiu;

13. „tuhé častice menšie ako 10 μm“ alebo „$PM_{10}$“ sú tuhé častice s priemerom menším ako 10 μm;

14. „počet častíc“ alebo „PN“ je celkový počet pevných častíc emitovaných z výfuku alebo z brzd;

15. „$PN_{10}$“ je celkový počet pevných častíc emitovaných z výfuku alebo brzd, ktoré majú priemer 10 nm a viac;

16. „oxid uhoľnatý“ alebo „CO“ je oxid uhoľnatý emitovaný z výfuku;

▼B

17. „metán“ alebo „$CH_4$“ je metán emitovaný z výfuku;

18. „celkové uhľovodíky“ alebo „THC“ sú celkové uhľovodíky emitované z výfuku;

19. „nemetánové uhľovodíky“ alebo „NMHC“ sú celkové uhľovodíky emitované z výfuku okrem metánu;

20. „nemetánové organické plyny“ alebo „NMOG“ je súčet neokysličených a okysličených uhľovodíkov emitovaných z výfuku okrem metánu;

21. „amoniak“ alebo „$NH_3$“ je amoniak emitovaný z výfuku;

22. „formaldehyd“ alebo „HCHO“ je formaldehyd emitovaný z výfuku;

23. „WHTC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v neustálenom stave v súlade s bodom 7.2.1 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49 ([1]);

24. „WHSC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v ustálenom stave v súlade s bodom 7.2.2 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49;

25. „spotreba elektrickej energie“ je miera, ktorou vozidlo využíva elektrickú energiu zo svojej trakčnej batérie alebo trakčných batérií za špecifikovaných podmienok používania;

26. „spotreba paliva“ je miera, ktorou vozidlo využíva palivo za špecifikovaných podmienok používania;

27. „nástroj na výpočet spotreby energie vozidla“ alebo „VECTO“ je simulačný nástroj používaný na určenie emisií $CO_2$, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu ťažkých úžitkových vozidiel;

28. „emisie z odparovania“ sú pary uhľovodíkov unikajúce z palivového systému vozidla okrem tých z výfukových emisií;

29. „emisie z kľukovej skrine“ sú plynné znečisťujúce látky z priestorov v motore alebo mimo neho, ktoré sú spojené s olejovou vaňou vnútornými alebo vonkajšími vedeniami;

30. „emisie častíc z bŕzd“ sú častice emitované z brzdového systému vozidla;

31. „oder pneumatík“ je hmotnosť materiálu, ktorý ubudol z pneumatiky v dôsledku procesu oderu a bol emitovaný do životného prostredia;

32. „nevýfukové emisie“ sú emisie z odparovania, oderu pneumatík a emisie z bŕzd;

([1]) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 49 – Jednotné ustanovenia týkajúce sa opatrení, ktoré treba prijať proti emisiám plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov a zo zážihových motorov určených na používanie vo vozidlách.

▼B

33. „emisie znečisťujúcich látok“ sú výfukové a nevýfukové emisie iné ako emisie $CO_2$;

34. „zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“ je zariadenie vozidla, ktoré reguluje alebo obmedzuje emisie znečisťujúcich látok;

35. „systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok namontované vo vozidle vrátane všetkých riadiacich jednotiek a softvéru, ktorý riadi ich používanie;

36. „pôvodné systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú systémy na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto systémov, na ktoré sa vzťahuje udelené typové schválenie pre dané vozidlo;

37. „náhradné systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú systémy na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto systémov, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného systému na reguláciu znečisťujúcich látok a môžu sa schváliť ako samostatná technická jednotka;

38. „palubný diagnostický systém“ alebo „systém OBD“ je systém na palube vozidla, ktorý dokáže generovať informácie palubného diagnostického systému (OBD) vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 49 nariadenia (EÚ) 2018/858 a je schopný prenášať tieto informácie mimo vozidla;

39. „palubný monitorovací systém“ alebo „systém OBM“ je systém na palube vozidla, ktorý je schopný monitorovať výfukové emisie a zistiť prekročenia výfukových emisií, a je schopný prenášať dané informácie spolu s informáciami o zdravotnom stave mimo vozidla;

40. „palubné zariadenie na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie“ alebo „zariadenie OBFCM“ je akýkoľvek softvér alebo hardvér na palube vozidla, ktorý zisťuje a používa parametre vozidla, motora, paliva alebo elektrickej energie a užitočného zaťaženia/hmotnosti na určenie a uloženie vo vozidle údajov o spotrebe paliva a elektrickej energie a iných parametrov relevantných na určenie spotreby paliva alebo elektrickej energie a energetickej účinnosti vozidla;

41. „manipulatívne zariadenie“ je akýkoľvek konštrukčný prvok, ktorého výsledkom je, že vozidlo, ktoré pri jazde mimo rámca regulačnej skúšky nespĺňa požiadavky tohto nariadenia, sa napriek tomu pri skúške javí v súlade, alebo ktoré manipuluje s údajmi týkajúcimi sa snímačov, spotreby paliva alebo elektrickej energie, elektrického dojazdu alebo životnosti batérie;

42. „manipulatívna stratégia“ je stratégia, ktorej výsledkom je, že vozidlo, ktoré pri jazde mimo rámca regulačnej skúšky nespĺňa požiadavky tohto nariadenia, sa napriek tomu pri skúške javí v súlade, alebo ktoré manipuluje s údajmi týkajúcimi sa snímačov, spotreby paliva alebo elektrickej energie, elektrického dojazdu alebo životnosti batérie;

43. „emisie pri skutočnej jazde“ alebo „RDE“ sú emisie vozidla za podmienok uvedených v tabuľkách 1 a 2 prílohy III;

44. „počítadlo kilometrov“ je prístroj, ktorý ukazuje celkovú vzdialenosť, ktorú vozidlo zaznamenalo od výroby;

▼B

45. „neoprávnený zásah“ je deaktivácia alebo modifikácia motora alebo elektromotora, zariadení a systému na reguláciu znečisťujúcich látok vozidla, pohonného systému, trakčnej batérie, počítadla kilometrov, zariadenia OBFCM, systému OBD alebo systému OBM vrátane akéhokoľvek softvéru alebo iných logických riadiacich prvkov uvedených systémov a ich údajov, ktorej výsledkom je, že vozidlo nespĺňa požiadavky tohto nariadenia;

46. „vlastný výrobný závod“ je výrobný alebo montážny závod, ktorý výrobca používa na výrobu alebo montáž nových vozidiel, a to aj v prípade vozidiel, ktoré sú určené na vývoz;

47. „vlastné dizajnérske centrum“ je objekt, v ktorom sa navrhuje a vyvíja celé vozidlo a ktoré riadi a používa výrobca;

48. „výrobca s malým objemom výroby“ je výrobca, ktorý vyrobí menej ako 10 000 nových motorových vozidiel kategórie $M_1$ alebo 22 000 nových motorových vozidiel kategórie $N_1$, alebo 450 nových motorových vozidiel kategórií $M_2$ a $M_3$ spolu, alebo 6 000 nových motorových vozidiel kategórií $N_2$ a $N_3$ spolu, ktoré sú evidované v Únii za každý kalendárny rok, a ktorý:

    a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo

    b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkove za výrobu menej ako 10 000 nových motorových vozidiel kategórie $M_1$ alebo 22 000 nových motorových vozidiel kategórie $N_1$, alebo 450 nových motorových vozidiel kategórií $M_2$ a $M_3$ spolu, alebo 6 000 nových motorových vozidiel kategórií $N_2$ a $N_3$ spolu, ktoré sú zaevidované v Únii za každý kalendárny rok, alebo

    c) je členom skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné závody a vlastné dizajnérske centrum;

49. „výrobca s mimoriadne malým objemom výroby“ je výrobca s malým objemom výroby, ktorý vyrobí menej ako 1 000 nových motorových vozidiel kategórie $M_1$ alebo 1 000 nových motorových vozidiel kategórie $N_1$, ktoré sú zaevidované v Únii za predchádzajúci kalendárny rok;

50. „vozidlo s výlučne spaľovacím motorom“ alebo „ICEV“ je vozidlo, ktorého všetky meniče pohonnej energie sú spaľovacie motory vrátane motorov poháňaných vodíkom;

51. „vozidlo na výlučne elektrický pohon“ alebo „PEV“ je vozidlo s hnacou sústavou obsahujúcou výlučne elektromotory slúžiace ako meniče pohonnej energie a výlučne dobíjateľné zásobníky elektrickej energie slúžiace ako zásobníky pohonnej energie;

52. „palivový článok“ je menič energie meniaci chemickú energiu (vstup) na elektrickú energiu (výstup) alebo naopak;

53. „vozidlo s palivovým článkom“ alebo „FCV“ je vozidlo vybavené hnacou sústavou, ktorá pozostáva výlučne z palivového článku (palivových článkov) a elektromotora (elektromotorov) vo funkcii meniča (meničov) pohonnej energie;

▼B

54. „hybridné vozidlo s palivovým článkom“ alebo „FCHV“ je vozidlo s palivovým článkom vybavené hnacou sústavou, ktorej súčasťou je aspoň jeden systém skladovania paliva a aspoň jeden dobíjateľný zásobník elektrickej energie, ktoré slúžia ako zásobníky pohonnej energie;

55. „hybridné vozidlo“ alebo „HV“ je vozidlo s hnacou sústavou obsahujúcou najmenej dva rôzne typy meničov pohonnej energie a najmenej dva rôzne typy zásobníkov pohonnej energie;

56. „hybridné elektrické vozidlo“ alebo „HEV“ je hybridné vozidlo, v ktorom jeden z meničov pohonnej energie je elektromotor;

57. „hybridné elektrické vozidlo s externým nabíjaním“ alebo „OVC-HEV“ je hybridné elektrické vozidlo, ktoré možno nabíjať z externého zdroja;

58. „hybridné elektrické vozidlo bez externého nabíjania“ alebo „NOVC-HEV“ je vozidlo aspoň s dvomi rôznymi meničmi energie a dvomi rôznymi zásobníkmi energie, ktoré sa používajú na účely pohonu vozidla a ktoré nemožno nabíjať z externého zdroja;

59. „technológie geofencingu“ sú technológie, ktoré neumožňujú hybridnému vozidlu jazdiť s použitím spaľovacieho motora (umožniť režim nulových emisií) pri jazde v rámci konkrétnej geografickej oblasti;

60. „režim nulových emisií“ je voliteľný režim, v ktorom sa hybridné vozidlo pohybuje bez použitia spaľovacieho motora;

61. „hmotnosť v pohotovostnom stave“ je hmotnosť vozidla s palivovou nádržou (palivovými nádržami) naplnenou najmenej na 90 % objemu vrátane hmotnosti vodiča, paliva a kvapalín, pričom toto vozidlo je vybavené štandardným vybavením v súlade so špecifikáciami výrobcu, vrátane hmotnosti prípadne namontovanej karosérie, kabíny, spojovacieho zariadenia a náhradných kolies, ako aj náradia;

62. „trakčná batéria“ je batériový systém, ktorý skladuje energiu, ktorej hlavným účelom je pohon vozidla;

63. „elektrický dojazd“ je vzdialenosť prejdená pri prevádzke s vybíjaním batérie až do vyčerpania trakčnej batérie;

64. „dojazd s nulovými emisiami“ je maximálna vzdialenosť, ktorú môže vozidlo prejsť s nulovými výfukovými emisiami, čo v prípade vozidiel PEV zodpovedá elektrickému dojazdu;

65. „životnosť“ je schopnosť systému alebo zariadenia, komponentu alebo ktorejkoľvek časti vozidla udržať si požadovaný výkon za daný čas;

66. „životnosť batérie“ je životnosť trakčnej batérie vo vozidle meraná z hľadiska jej zdravotného stavu;

67. „zdravotný stav“ alebo „SOH“ je nameraný alebo odhadovaný stav konkrétnej výkonnostnej metriky vozidla alebo trakčnej batérie v konkrétnom bode ich životnosti, vyjadrený ako percentuálny podiel výkonu, ktorý bol určený pri certifikácii alebo v novom stave;

▼B

68. „environmentálny pas vozidla“ alebo „EVP“ je záznam v digitálnej forme, ktorý obsahuje informácie o environmentálnych vlastnostiach vozidla v čase evidencie vrátane úrovne emisných limitov znečisťujúcich látok, emisií $CO_2$, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie, elektrického dojazdu, výkonu motora alebo elektromotora, životnosti batérie a iných súvisiacich hodnôt;

69. „systém varovania vodiča pri nadmerných výfukových emisiách“ je systém navrhnutý, skonštruovaný a namontovaný vo vozidle s cieľom poskytovať používateľovi informácie o nadmerných výfukových emisiách a zabezpečiť opravy pred ďalším používaním;

70. „systém varovania vodiča pri nízkej hladine činidla“ je systém navrhnutý, skonštruovaný a namontovaný vo vozidle s cieľom varovať používateľa pred nízkou hladinou spotrebného činidla a zabezpečiť jeho používanie;

71. „vyhlásenie o súlade“ alebo „vyhlásenie“ je vyhlásenie výrobcu, že konkrétny typ alebo skupina vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia;

72. „energetická účinnosť prípojného vozidla“ je súhrn vlastností prípojného vozidla vzhľadom na jeho vplyv na emisie $CO_2$, spotrebu paliva a elektrickej energie, dojazd s nulovými emisiami, elektrický dojazd a výkon motora alebo elektromotora ťažného motorového vozidla;

73. „pneumatika na jazdu na snehu“ je pneumatika, ktorej vzorka behúňa, zloženie alebo stavba behúňa sú navrhnuté v prvom rade tak, aby táto pneumatika mala v blatových a snehových podmienkach lepší výkon ako bežná pneumatika, pokiaľ ide o schopnosť uviesť vozidlo do pohybu a riadiť jeho pohyb;

74. „pneumatika na jazdu v náročných snehových podmienkach“ je pneumatika na jazdu na snehu alebo pneumatika na špeciálne použitie, ktorej vzor behúňa, zloženie alebo štruktúra behúňa sú osobitne určené na použitie v náročných snehových podmienkach;

75. „pneumatika na jazdu na ľade“ je pneumatika na jazdu v náročných snehových podmienkach triedy $C_1$, ktorá je osobitne navrhnutá na použitie na vozovkách pokrytých ľadom a ktorá spĺňa požiadavky stanovené v predpise OSN č. 117;

76. „pneumatika na špeciálne použitie“ je pneumatika určená na kombinované použitie na ceste aj v teréne alebo na iné špeciálne účely a je skonštruovaná primárne na to, aby uviedla vozidlo do pohybu a udržala ho v pohybe v terénnych podmienkach;

77. „možnosť“ je súbor dodatočných požiadaviek stanovených v tomto nariadení, ktoré sa výrobcovia môžu rozhodnúť splniť, aby mohli používať zodpovedajúce označenie pre vozidlá, ktoré vyrábajú.

▼B

KAPITOLA II

**POVINNOSTI VÝROBCOV**

*Článok 4*

**Povinnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek**

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nimi vyrábané nové vozidlá, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením. Od osobitných dátumov uplatňovania stanovených v tomto nariadení výrobcovia zabezpečia, aby nové systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky vrátane motorov, trakčných batérií, brzdových systémov, pneumatík a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré si vyžadujú typové schválenie, ktoré vyrábajú a ktoré sa predávajú alebo sa uvádzajú do prevádzky v Únii, boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

2. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá tak, aby boli v súlade s týmto nariadením vrátane splnenia emisných limitov stanovených v prílohe I za podmienok stanovených v prílohe III a vrátane dodržiavania hodnôt uvedených v osvedčení o zhode a v dokumentácii typového schválenia počas životnosti vozidla, ako sa uvádza v tabuľke 1 prílohy IV. Uvedené vozidlá sa označujú ako „vozidlá podľa normy Euro 7“.

3. V príslušných prípadoch, keď výrobcovia, vnútroštátne orgány udeľujúce typové schválenia, Komisia alebo uznané tretie strany overujú dodržiavanie limitov výfukových emisií, ak sa skúšanie vykonáva za rozšírených jazdných podmienok, emisie sa vydelia rozšíreným deličom jazdy stanoveným v predpise OSN č. 168 ([1]).

4. Výrobcovia navrhujú a konštruujú systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky vrátane motorov, elektromotorov, trakčných batérií, brzdových systémov, pneumatík a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok tak, aby spĺňali požiadavky tohto nariadenia vrátane emisných limitov stanovených v prílohe I za skúšobných podmienok stanovených v prílohe III.

5. Výrobcovia nesmú navrhovať, konštruovať a montovať vozidlá s manipulatívnymi zariadeniami alebo manipulatívnymi stratégiami.

6. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá kategórií $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ a $N_3$:

a) so systémami OBD schopnými zistiť nefungujúce systémy, ktorých nefunkčnosť spôsobuje prekročenie výfukových emisií, alebo poruchu komponentov, ktoré sa týkajú emisných noriem, s cieľom uľahčiť opravy;

b) so systémami OBM schopnými monitorovať výfukové emisie;

c) so zariadeniami OBFCM na monitorovanie ich skutočnej spotreby paliva a elektrickej energie a iných relevantných parametrov, ktoré sú potrebné na určenie ich skutočnej palivovej a energetickej účinnosti;

([1]) Predpis OSN č. 168 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie pri skutočnej jazde (RDE).

▼B

d) s monitormi SOH trakčnej batérie;

e) so systémami varovania vodiča pri nadmerných výfukových emisiách;

f) so systémami varovania vodiča pri nízkej hladine činidla;

g) so zariadeniami prenášajúcimi mimo vozidla údaje ním generované používané na dosiahnutie súladu s týmto nariadením a údaje zariadenia OBFCM, a to aj na účely pravidelných kontrol technického stavu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ([1]) a cestných technických kontrol v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ ([2]) a na účely komunikácie s nabíjacou infraštruktúrou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.

7. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá kategórie $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ a $N_3$ tak, aby sa minimalizovali zraniteľnosti vznikajúce vo všetkých fázach ich životného cyklu, ktoré môžu viesť k neoprávnenému zasahovaniu do:

a) systému vstrekovania paliva a činidla;

b) motora a riadiacich jednotiek motora;

c) trakčných batérií a súvisiacich systémov riadenia;

d) počítadla kilometrov;

e) systémov na reguláciu znečisťujúcich látok;

f) elektromotora a súvisiacich riadiacich jednotiek;

g) zariadenia OBFCM;

h) systému OBD;

i) systému OBM a

j) environmentálneho pasu vozidla (EVP).

8. Výrobcovia zabránia možnosti využívania zraniteľností uvedených v odseku 7 v čo najväčšej možnej miere na základe najlepších poznatkov dostupných v čase typového schvaľovania. Ak sa takáto zraniteľnosť zistí, výrobcovia po zohľadnení stavu technológie prijmú všetky možné opatrenia s cieľom odstrániť túto zraniteľnosť aktualizáciou softvéru alebo akýmkoľvek iným vhodným spôsobom.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).

([2]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134).

▼B

9. Výrobcovia nesmú z dôvodov boja proti neoprávnenej manipulácii odmietnuť prístup k informáciám, nástrojom alebo procesom potrebným na vývoj, inštaláciu a aktiváciu kompatibilných popredajných náhradných dielov spĺňajúcich technické požiadavky výrobcu, pokiaľ nemôžu preukázať, že zadržiavanie informácií, nástrojov a procesov je primeraným prostriedkom na riešenie predmetných obáv proti neoprávnenej manipulácii.

10. Environmentálne údaje o type vozidla a environmentálnych vlastnostiach jednotlivých vozidiel sa sprístupnia používateľom a vo vhodných prípadoch sa zobrazujú vo vnútri vozidla. Uvedené údaje zahŕňajú údaje z environmentálneho pasu vozidla (EVP), systému OBM a zariadenia OBFCM vrátane hodnôt o životnosti, ako aj údaje o zdravotnom stave trakčnej batérie.

11. Výrobcovia zabezpečia bezpečný prenos údajov týkajúcich sa emisií a životnosti batérií prijatím opatrení v oblasti kybernetickej bezpečnosti v súlade s predpisom OSN č. 155 ([1]).

*Článok 5*

**Možnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie a označovania vozidiel**

1. Výrobcovia môžu označiť vozidlá za „vozidlá podľa normy Euro 7G“, ak sú dané vozidlá vybavené spaľovacím motorom s technológiami geofencingu. Výrobca musí do týchto vozidiel namontovať systém varovania vodiča s cieľom informovať používateľa, keď sú trakčné batérie takmer prázdne, a zastaviť vozidlo, ak nie je nabité do piatich kilometrov od prvého varovania v režime nulových emisií v rámci oblasti geofencingu. Uplatňovanie takýchto technológií geofencingu sa musí preukázať schvaľovaciemu orgánu počas typového schvaľovania a overiť počas životnosti vozidla.

2. Schvaľovací orgán môže na žiadosť výrobcu pre vozidlá kategórie $N_2$ s maximálnou hmotnosťou od 3,5 do 5 t s pôvodom v type vozidla kategórie $N_1$, udeliť typové schválenie vzhľadom na emisie, ak vozidlo spĺňa požiadavky pre typ vozidla kategórie $N_1$. Takéto vozidlá sa označujú ako „vozidlá podľa normy Euro 7ext“.

3. Výrobcovia môžu konštruovať vozidlá, ktoré kombinujú charakteristiky uvedené v odsekoch 1 a 2 a označiť ich za vozidlá „Euro 7Gext“.

*Článok 6*

**Požiadavky na životnosť vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek**

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nimi vyrábané vozidlá, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, spĺňali emisné limity stanovené v prílohe I, keď uvedené vozidlá jazdia za skúšobných podmienok stanovených v prílohe III počas životnosti vozidla, ako sa stanovuje v tabuľke 1 prílohy IV, a aby spĺňali minimálne výkonnostné požiadavky na životnosť batérie stanovené v prílohe II.

([1]) Predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti.

▼B

2. Výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá uvedené v odseku 1 spĺňali hodnoty týkajúce sa emisií $CO_2$, spotreby paliva a elektrickej energie a energetickej účinnosti deklarované podľa tohto nariadenia počas životnosti vozidla, ako sa stanovuje v prílohe IV.

3. Výrobcovia zabezpečia, aby dizajn a funkčnosť zariadení OBFCM, systémov OBD a OBM a opatrenia proti neoprávnenej manipulácii namontované vo vozidlách uvedených v odseku 1 boli v súlade s týmto nariadením a aby sa tieto zariadenia, systémy a opatrenia nemohli deaktivovať, pokiaľ sa tieto vozidlá používajú.

4. Požiadavky uvedené v odsekoch 1, 2 a 3 sa uplatňujú bez ohľadu na typ paliva alebo zdroja energie, ktorým sú vozidlá poháňané. Uvedené požiadavky sa vzťahujú aj na všetky samostatné technické jednotky a komponenty určené pre takéto vozidlá.

5. S cieľom overiť súlad s požiadavkami uvedenými v odseku 1 počas ďalšej životnosti vozidla sa limity plynných znečisťujúcich látok stanovené v prílohe I upravia pomocou koeficientov životnosti stanovených v tabuľke 2 prílohy IV.

6. Systémy OBM inštalované výrobcom vo vozidlách musia byť schopné:

a) monitorovať a zaznamenávať všetky výfukové emisie $NO_x$, $NH_3$ a PM z vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ a $NO_x$ a PM z vozidiel kategórií $M_1$ a $N_1$ a odhaľovať 2,5-násobné alebo väčšie prekročenie relevantných hodnôt limitu výfukových emisií uvedených v prílohe I;

b) prenášať údaje o výfukových emisiách vozidla a údaje o životnosti batérie vozidla cez port systému OBD, a to aj na účely kontrol technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ a cestných technických kontrol v súlade so smernicou 2014/47/EÚ, a to anonymne vzduchom na účely monitorovania súladu typov vozidiel;

c) spustiť systém varovania vodiča, keď dôjde k značnému prekročeniu výfukových emisií za použitia harmonizovaných metód na vyvolanie včasných opráv bez toho, aby sa vozidlám zabránilo dokončiť prebiehajúcu jazdu, aby sa predišlo problémom s bezpečnosťou cestnej premávky.

7. Zariadenia OBFCM namontované výrobcami vo vozidlách uvedených v odseku 1 musia byť schopné prenášať všetky zákonne požadované relevantné údaje o vozidle, ktoré zaznamenávajú, cez port systému OBD a šíriť ich vzduchom.

8. Ak vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje vážne riziko alebo nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, výrobcovia od okamihu, keď sa o ňom dozvedia, bezodkladne prijmú potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadných opráv alebo úprav daného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s cieľom odstrániť vážne riziko alebo zabezpečiť súlad s týmto nariadením. Výrobcovia a akékoľvek iné hospodárske subjekty príslušne uplatňujú nariadenie (EÚ) 2018/858.

▼B

Výrobcovia o nesúlade bezodkladne informujú schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie a uvedú primerané podrobnosti.

*Článok 7*

**Povinnosti výrobcov týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie**

1. Výrobcovia s cieľom preukázať súlad s pravidlami typového schválenia vzhľadom na emisie počas typového schvaľovania vzhľadom na emisie vykoná skúšky uvedené v tabuľkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 prílohy V. Na účely overenia zhody výroby s požiadavkami tohto nariadenia schvaľovací orgán alebo výrobca vyberie v priestoroch výrobcu vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky. Zhoda v prevádzke sa kontroluje počas životnosti vozidla, ako sa stanovuje v tabuľke 1 prílohy IV.

2. Výrobcovia poskytnú schvaľovaciemu orgánu podpísané vyhlásenie o súlade, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa emisií pri skutočnej jazde, korekcie $CO_2$ o teplotu okolia, systémov OBD a OBM, stálosti emisií a životnosti batérie, nepretržitej alebo periodickej regenerácie, opatrení proti neoprávnenému zasahovaniu a požiadaviek na emisie z kľukovej skrine, ako sa uvádza v prílohe V. Výrobcovia poskytnú schvaľovaciemu orgánu podpísané vyhlásenie o súlade týkajúce sa možnosti geofencingu, keď bola táto možnosť zvolená.

3. Vnútroštátne orgány môžu skúšať typ vozidla s cieľom overiť jeho zhodu počas overovania zhody výroby, zhody v prevádzke alebo v rámci dohľadu nad trhom, ako sa uvádza v prílohe V.

4. Výrobcovia vydajú environmentálny pas vozidla (EVP) pre každé vozidlo a tento pas odovzdajú kupujúcemu spolu s vozidlom, pričom príslušné údaje získajú zo zdrojov, ako je osvedčenie o zhode a dokumentácia typového schválenia. Výrobcovia zabezpečia, aby boli údaje v environmentálnom pase vozidla (EVP) k dispozícii na zobrazenie v elektronických systémoch vozidla alebo prostredníctvom QR kódu, alebo podobným spôsobom a aby sa mohli údaje z environmentálneho pasu vozidla (EVP) prenášať z vozidla mimo neho.

5. V prípade viacstupňového typového schvaľovania sa na typové schválenie z hľadiska emisií, zhodu výroby a zhodu v prevádzke uplatňuje článok 13 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/858.

*Článok 8*

**Osobitné pravidlá pre výrobcov s malým objemom výroby**

1. Pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok, výrobcovia s malým objemom výroby môžu nahradiť skúšky uvedené v tabuľkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 prílohy V vyhláseniami o súlade. Súlad vozidiel skonštruovaných a uvedených na trh výrobcami s malým objemom výroby sa môže skúšať, pokiaľ ide o zhodu v prevádzke a dohľad nad trhom, v súlade s tabuľkami 2, 4, 6, 8, 10 a 12 prílohy V. Skúšky zhody výroby stanovené v prílohe V sa nevyžadujú.

▼B

Článok 4 ods. 6 písm. b), c) a e) sa nevzťahuje na výrobcov vozidiel kategórie $M_1$ alebo $N_1$ s malým objemom výroby.

2. Výrobcovia s mimoriadne malým objemom výroby musia preukázať súlad s emisnými limitmi stanovenými v prílohe I buď pri cestných alebo laboratórnych skúškach založených na jazdných cykloch pri skutočnej jazde na účely zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom.

*Článok 9*

**Osobitné pravidlá pre vozidlá s typovo schváleným motorom**

1. V prípade schvaľovania typu vozidla kategórie $M_2$, $M_3$, $N_2$ alebo $N_3$ s typovo schváleným motorom je výrobca vozidla zodpovedný za typové schválenie vzhľadom na emisie. Uvedená povinnosť sa vzťahuje aj na montáž motora do vozidla. Ak je montáž motora v súlade so špecifikáciami montáže motora dodanými výrobcom motora, výrobca motora môže byť zodpovedný za preukázanie toho, že sú splnené požiadavky na zhodu v prevádzke, ak sa výrobca vozidla a výrobca motora na tom dopredu dohodli.

2. V prípade vozidla so schváleným motorom výrobca motora vykoná skúšky typového schválenia a zhody výroby týkajúce sa vozidla uvedené v tabuľke 3 prílohy V, z ktorých je výrobca vozidla vyňatý. Výrobca motora vykoná aj skúšky týkajúce sa zhody v prevádzke, ak je výrobca motora zodpovedný za preukázanie súladu s požiadavkami na zhodu v prevádzke, s výnimkou stanovenia emisií $CO_2$, za ktoré je naďalej zodpovedný výrobca vozidla.

3. Administratívne požiadavky na skúšky typového schvaľovania a zhody v prevádzke vozidiel, v ktorých je namontovaný typovo schválený motor, zahŕňajú najmä charakteristiky typového schválenia motora, ktoré sa majú zohľadniť, informácie, ktoré má výrobca motora poskytnúť výrobcovi vozidla, a pridelenie zodpovednosti za zhodu v prevádzke.

KAPITOLA III

**POVINNOSTI ČLENSKÝCH ŠTÁTOV TÝKAJÚCE SA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA VZHĽADOM NA EMISIE A DOHĽADU NAD TRHOM**

*Článok 10*

**Typové schválenie vzhľadom na emisie, zhoda výroby, zhoda v prevádzke a dohľad nad trhom**

1. Schvaľovacie orgány zavedú opatrenia na udeľovanie typových schválení vzhľadom na emisie typom vozidiel, systémom, komponentom a samostatným technickým jednotkám a na vykonávanie skúšok, kontrol a inšpekcií s cieľom overiť, či výrobcovia spĺňajú požiadavky na zhodu výroby a zhodu v prevádzke v súlade s prílohou V.

2. Orgány dohľadu nad trhom vykonávajú kontroly dohľadu nad trhom v súlade s článkom 8 nariadenia (EÚ) 2018/858 a tabuľkami 2, 4, 6, 8, 10 a 12 prílohy V k tomuto nariadeniu.

▼B

3. S účinnosťou od prijatia všetkých vykonávacích aktov uvedených v článku 14 ods. 8, ak o to výrobca požiada, schvaľovacie orgány nesmú odmietnuť udeliť typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie novému typu vozidla kategórie $M_1$ alebo $N_1$ ani zakázať zaevidovanie, predaj alebo uvedenie do prevádzky takéhoto nového vozidla, ktoré je v súlade s týmto nariadením.

S účinnosťou od prijatia všetkých vykonávacích aktov uvedených v článku 14 ods. 9, ak o to výrobca požiada, schvaľovacie orgány nesmú odmietnuť udeliť typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie novému typu vozidla kategórie $M_2$, $M_3$, $N_2$ alebo $N_3$ alebo motora určeného pre takéto vozidlá ani zakázať zaevidovanie, predaj alebo uvedenie do prevádzky takéhoto nového vozidla alebo motora, ktoré je v súlade s týmto nariadením.

4. S účinnosťou od 29. novembra 2026, schvaľovacie orgány v prípade nových typov vozidiel kategórie $M_1$ alebo $N_1$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, odmietnu takýmto novým typom vozidiel udeliť typové schválenie EÚ alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie z dôvodu emisií $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotreby paliva a elektrickej energie alebo životnosti batérie.

5. S účinnosťou od 29. novembra 2027, vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie $M_1$ alebo $N_1$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a elektrickej energie alebo životnosťou batérie zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto nových vozidiel.

6. S účinnosťou od 29. mája 2028, schvaľovacie orgány v prípade nových typov vozidiel kategórie$M_2$, $M_3$, $N_2$ alebo $N_3$ a nových typov prípojných vozidiel kategórie $O_3$ alebo $O_4$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, odmietnu takýmto novým typom vozidiel a prípojných vozidiel udeliť typové schválenie EÚ alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie z dôvodu emisií $CO_2$ a emisií znečisťujúcich látok, spotreby paliva a elektrickej energie alebo životnosti batérie.

7. S účinnosťou od 29. mája 2029, vnútroštátne orgány v prípade nových motorových vozidiel kategórie $M_2$, $M_3$, $N_2$ alebo $N_3$ a nových prípojných vozidiel kategórie $O_3$ alebo $O_4$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a elektrickej energie, energetickou efektívnosťou alebo životnosťou batérie zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto nových vozidiel a prípojných vozidiel.

8. Odchylne od odseku 7 tohto článku, do 31. decembra 2029 v prípade vozidiel kategórie $M_2$ alebo $M_3$, pre ktoré sa v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1242 od nahlasovacieho obdobia roku 2030 stanovuje cieľová hodnota 100 % nulových emisií, vnútroštátne orgány povolia evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, ale majú platné typové schválenie vzhľadom na emisie podľa nariadenia (ES) č. 595/2009.

▼B

9. S účinnosťou od 1. júla 2030 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie $M_1$ alebo $N_1$ vyrobených výrobcami s malým objemom výroby, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a elektrickej energie, energetickou efektívnosťou alebo životnosťou batérie zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto nových vozidiel.

10. S účinnosťou od 1. júla 2031 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórie $M_2$, $M_3$, $N_2$ alebo $N_3$ vyrobených výrobcami s malým objemom výroby, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami $CO_2$ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a elektrickej energie, energetickou efektívnosťou alebo životnosťou batérie zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto nových vozidiel.

*Článok 11*

**Osobitné povinnosti členských štátov týkajúce sa typového schválenia systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek vzhľadom na emisie**

1. S účinnosťou od 29. novembra 2026 členské štáty zakážu predaj alebo montáž systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určených na montáž do vozidla kategórie $M_1$ alebo $N_1$ schváleného podľa tohto nariadenia, ak systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nie sú v súlade s týmto nariadením.

2. S účinnosťou od 29. mája 2028 členské štáty zakážu predaj alebo montáž systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určených na montáž do vozidla kategórie $M_2$, $M_3$, $N_2$ alebo $N_3$ alebo do prípojného vozidla kategórie $O_3$ alebo $O_4$ schválených podľa tohto nariadenia, ak systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nie sú v súlade s týmto nariadením.

3. Schvaľovacie orgány môžu naďalej udeľovať rozšírenia typových schválení EÚ vzhľadom na emisie náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok za podmienok, ktoré sa uplatňovali v čase pôvodného typového schválenia vzhľadom na emisie. Vnútroštátne orgány zakážu predaj uvedených náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok alebo ich montáž do vozidla, ak nie sú typovo schválené.

4. S účinnosťou od 1. júla 2028 vnútroštátne orgány udelia typové schválenie EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotke len novým typom pneumatík triedy $C_1$, ktoré sú v súlade s týmto nariadením.

S účinnosťou od 1. júla 2030 vnútroštátne orgány zakážu uvádzanie na trh pneumatík triedy $C_1$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, a zakážu evidenciu nových vozidiel vybavených pneumatikami triedy $C_1$, ak tieto pneumatiky nie sú v súlade s týmto nariadením.

Pneumatiky triedy $C_1$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, sa môžu naďalej uvádzať na trh do 30. júna 2032.

5. S účinnosťou od 1. apríla 2030 vnútroštátne orgány udelia typové schválenie EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotke len novým typom pneumatík triedy $C_2$, ktoré sú v súlade s týmto nariadením.

▼B

S účinnosťou od 1. apríla 2032 vnútroštátne orgány zakážu uvádzanie na trh pneumatík triedy $C_2$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, a zakážu evidenciu nových vozidiel vybavených pneumatikami triedy $C_2$, ak tieto pneumatiky nie sú v súlade s týmto nariadením.

Pneumatiky triedy $C_2$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, sa môžu naďalej uvádzať na trh do 31. marca 2034.

6. S účinnosťou od 1. apríla 2032 vnútroštátne orgány udelia typové schválenie EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotke len novým typom pneumatík triedy $C_3$, ktoré sú v súlade s týmto nariadením.

S účinnosťou od 1. apríla 2034 vnútroštátne orgány zakážu uvádzanie na trh pneumatík triedy $C_3$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, a zakážu evidenciu nových vozidiel vybavených pneumatikami triedy $C_3$, ak tieto pneumatiky nie sú v súlade s týmto nariadením.

Pneumatiky triedy $C_3$, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, sa môžu naďalej uvádzať na trh do 31. marca 2036.

*Článok 12*

**Prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok**

1. Hospodárske subjekty a nezávislí prevádzkovatelia nesmú neoprávnene zasahovať do vozidla a jeho systémov.

2. Vnútroštátne orgány počas kontrol zhody v prevádzke alebo dohľadu nad trhom overia, či výrobcovia vozidiel správne namontovali systémy varovania vodiča pri nadmerných výfukových emisiách a systémy varovania vodiča pri nízkej hladine činidla a či je možné do vozidla neoprávnene zasahovať.

KAPITOLA IV

**ÚLOHA KOMISIE A UZNANÝCH TRETÍCH STRÁN PRI OVEROVANÍ ZHODY V PREVÁDZKE A DOHĽADE NAD TRHOM**

*Článok 13*

**Uplatňovanie požiadaviek na skúšky Komisiou a uznanými tretími stranami**

1. Kontroly zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom stanovené v tabuľkách 2, 4, 6, 8, 10 a 12 prílohy V k tomuto nariadeniu vykonáva Komisia v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) 2018/858 a môžu ich vykonávať uznané tretie strany v súlade s článkom 13 ods. 10 uvedeného nariadenia s cieľom overiť súlad vozidiel, komponentov a samostatných technických jednotiek s týmto nariadením.

▼B

2. Výrobcovia sprístupnia Komisii a uznaným tretím stranám údaje potrebné na vykonanie takýchto kontrol v súlade s článkom 9 ods. 5 a článkom 13 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/858.

## KAPITOLA V

## SKÚŠKY A VYHLÁSENIA

### *Článok 14*

### Postupy a skúšky

1. Postupy typového schválenia vzhľadom na emisie zahŕňajú skúšky a kontroly, ako sa uvádza v prílohe V, ako aj všetky administratívne postupy a požiadavky na dokumentáciu. Na účely preukázania súladu s požiadavkami uvedenými v prílohe V, výrobcovia v príslušných prípadoch poskytnú schvaľovaciemu orgánu vyhlásenie o súlade.

2. Skúšky na preukázanie súladu s požiadavkami tohto nariadenia vykonávajú výrobcovia a vnútroštátne orgány, ako sa uvádza v prílohe V. Skúšky na preukázanie súladu s požiadavkami tohto nariadenia môže vykonať Komisia a uznané tretie strany, ako sa uvádza v prílohe V. Ak je skúška v tabuľkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 prílohy V špecifikovaná ako nepovinná, schvaľovací orgán môže požiadať o vykonanie špecifikovanej skúšky.

Skúšky špecifikované v tabuľkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 prílohy V vykonajú výrobcovia. Skúšky uvedené v tabuľkách 2, 4, 6, 8, 10 a 12 prílohy V vykonajú vnútroštátne orgány, Komisia a uznané tretie strany.

3. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví postupy a skúšobné metodiky, administratívne ustanovenia, postupy a metodiky na zmenu a rozšírenie typových schválení vzhľadom na emisie a prístup k údajom, požiadavky na dokumentáciu a vzory pre typové schválenie vzhľadom na emisie, zhodu výroby, zhodu v prevádzke a dohľad nad trhom pre:

a) typy vozidiel kategórií $M_1$ a $N_1$;

b) typy vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$;

c) motory používané v typoch vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$;

d) systémy OBM a OBD;

e) systém varovania vodiča pri nadmerných emisiách;

f) systémy varovania vodiča pri nízkej hladine činidla;

g) systémy proti neoprávnenému zasahovaniu, systémy zaisťujúce bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť;

h) typy náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok a ich časti;

i) typy brzdových systémov a ich náhradné časti, pokiaľ ide o emisie častíc;

j) pneumatiky triedy $C_1$, $C_2$ a $C_3$ vzhľadom na ich oder;

▼B

k) ostatné typy komponentov a ich náhradné časti;

l) emisie $CO_2$, spotrebu paliva a elektrickej energie, elektrický dojazd a stanovenie výkonu pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$, ustanovenia pre zariadenia OBFCM;

m) emisie $CO_2$, spotrebu paliva a elektrickej energie, dojazd s nulovými emisiami, elektrický dojazd a stanovenie výkonu pre motorové vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$, energetickú účinnosť prívesných vozidiel kategórií $O_3$ a $O_4$ a ustanovenia pre zariadenia OBFCM.

4. Komisia prijme vykonávacie akty pre typové schválenie vzhľadom na emisie, zhody v prevádzke, zhody výroby a dohľadu nad trhom s cieľom stanoviť:

a) metódy merania výfukových emisií v laboratóriu a na ceste pri bežnom používaní pri skutočnej jazde a používanie prenosných systémov merania na overovanie emisií pri skutočnej jazde;

b) metódy na určenie emisií $CO_2$, spotreby paliva a elektrickej energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu motorového vozidla;

c) metódy, požiadavky a technické špecifikácie pre ukazovatele radenia prevodových stupňov;

d) metódy na stanovenie energetickej účinnosti prípojných vozidiel kategórií $O_3$ a $O_4$;

e) metódy merania emisií z kľukovej skrine;

f) metódy merania emisií z odparovania;

g) metódy merania emisií častíc z bŕzd vrátane metód pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$, emisií častíc z bŕzd pri skutočnej jazde a pri rekuperačnom brzdení;

h) metódy merania oderu pneumatík;

i) metódy hodnotenia súladu s minimálnymi výkonnostnými požiadavkami na životnosť batérie;

j) metódy, požiadavky a skúšky vrátane prahových hodnôt zhody na zabezpečenie výkonu zariadení OBFCM, systémov OBD a OBM a snímačov takýchto zariadení a systémov, ako aj prenosu údajov zaznamenaných týmito zariadeniami a systémami mimo vozidla;

k) charakteristiky a výkonnosť systémov varovania vodiča a metód podnecovania vodiča a metódy posúdenia ich prevádzky;

l) metódy na posúdenie prevádzky, účinnosti, regenerácie a životnosti pôvodných a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok;

m) metódy na zabezpečenie a posúdenie súladu s článkom 4 ods. 5 vrátane metodiky analýzy zraniteľností a ochrany pred neoprávneným zásahom;

▼B

n) metódy hodnotenia súladu s požiadavkami na typové schválenia vzhľadom na emisie, ktoré sa uplatňujú v súvislosti s vozidlami vyrobenými výrobcami s malým a veľmi malým objemom výroby, ako sa stanovuje v článku 8, a skúšobné postupy pre takéto vozidlá;

o) metódy posúdenia fungovania typov vozidiel schválených s označeniami uvedenými v článku 5;

p) kontroly súladu s článkom 9 ods. 1 a 2 a skúšobné postupy pre vozidlá vyrábané vo viacerých stupňoch;

q) výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie;

r) špecifikácie referenčných palív používaných na skúšanie;

s) metódy na overenie absencie manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií;

t) formát a údaje a metódy zasielania údajov z environmentálneho pasu vozidla (EVP)mimo vozidla, a metódy zobrazovania environmentálnych údajov o type vozidla a environmentálnych vlastnostiach jednotlivého vozidla vo vozidle;

u) administratívne požiadavky a požiadavky na dokumentáciu pre typové schválenie vzhľadom na emisie, zhodu výroby, zhodu v prevádzke a dohľad nad trhom;

v) vo vhodných prípadoch ohlasovacie povinnosti.

5. Vykonávacie akty uvedené v odsekoch 3 a 4 tohto článku sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

6. Každý vykonávací akt uvedený v odsekoch 3 a 4 sa vzťahuje na jednu alebo viacero položiek uvedených v odseku 3 písm. a) až m) v kombinácii s jednou alebo viacerými položkami uvedenými v odseku 4 písm. a) až v).

7. V prípade vykonávacích aktov uvedených v odsekoch 3 a 4 tohto článku, pokiaľ ide o kategórií $M_1$ a $N_1$, metódy merania výfukových emisií znečisťujúcich látok a emisií z odparovania odrážajú metódy stanovené v nariadení (EÚ) 2017/1151, ktoré sú uplatniteľné v čase prijatia relevantného vykonávacieho aktu.

8. Do 29. mája 2025 Komisia prijme pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ uvedené v odseku 3 písm. a), tieto vykonávacie akty:

a) pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok uvedené v odseku 4 písm. a), e), f), k), q), r), s), t), u) a v);

▼B

b) pokiaľ ide o metódy určovania emisií $CO_2$, spotreby paliva a elektrickej energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu, výkonu vozidla, ako aj výkonnosti zariadení OBFCM uvedených v odseku 4 písm. b), c) a j);

c) pokiaľ ide o systémy OBM a OBD uvedené v odseku 4 písm. j) a k).

9. Do 29. novembra 2026 Komisia prijme pre motorové vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ uvedené v odseku 3 písm. b) a c) a ich motory, ako aj pre prípojné vozidlá kategórií $O_3$ a $O_4$, tieto vykonávacie akty:

a) pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok uvedené v odseku 4 písm. a), e), k), q), r), s), t), u) a v);

b) pokiaľ ide o metódy určovania emisií $CO_2$, spotreby paliva a elektrickej energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu, výkonu vozidla, ako aj výkonnosti zariadení OBFCM uvedených v odseku 4 písm. b), d) a j);

c) pokiaľ ide o systémy OBM a OBD uvedené v odseku 4 písm. j) a k).

*Článok 15*

**Prispôsobenie technickému pokroku**

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16, s cieľom zohľadniť technický pokrok, a meniť toto nariadenie takto:

a) článok 5 zavedením doplňujúcich možností a označení založených na inovačných technológiách pre výrobcov;

b) stanovením osobitných pravidiel pre výrobcov s malým objemom výroby, pokiaľ ide o vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$, podľa článku 3 a článku 8;

c) vo vhodných prípadoch stanovením emisných limitov pre formaldehyd z vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ v tabuľke 2 prílohy I, v nadväznosti a na základe preskúmania s súlade s článkom 18 ods. 6;

d) tabuľku 2 prílohy III, pokiaľ ide o skúšobné podmienky pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$, na základe údajov získaných pri skúšaní vozidiel podľa normy „Euro 7“;

e) tabuľky 4 a 5 prílohy III, pokiaľ ide o skúšobné podmienky, na základe údajov získaných pri skúšaní bŕzd alebo pneumatík podľa normy „Euro 7“;

f) stanovením multiplikačných faktorov pre životnosť v tabuľke 2 prílohy IV založených na údajoch získaných pri skúšaní výfukových emisií vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ a na správe o životnosti ťažkých úžitkových vozidiel predloženej Európskemu parlamentu a Rade v súlade s článkom 18 ods. 3;

▼B

g) prílohu V, pokiaľ ide o uplatňovanie požiadaviek na skúšky a vyhlásení.

2. Ak bol prijatý návrh predpisu OSN, globálneho technického predpisu alebo zmeny predpisu OSN alebo globálneho technického predpisu, a to bez zbytočného odkladu po takomto prijatí, alebo na základe správ predložených Európskemu parlamentu a Rade v súlade s článkom 18 ods. 4 a 5, vo vhodných prípadoch s prihliadnutím na technický pokrok, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 16, ktorými zmení toto nariadenie takto:

a) stanovenie limitov emisií častíc z brzd v prílohe I v súlade s najmodernejšími technológiami a v prípade potreby s odkazom na prácu vykonanú na Svetovom fóre Organizácie Spojených národov pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (UN WP.29) vrátane prípadnej zmeny tabuliek 5, 6, 7 a 8 prílohy I stanovením rôznych limitov alebo kritérií v závislosti od kategórií vozidiel a technológií hnacej sústavy;

b) stanovenie limitov oderu pre typy pneumatík v prílohe I s odkazom na prácu UN WP.29;

c) stanovenie minimálnych výkonnostných požiadaviek na batérie stanovených v prílohe II v súlade s najmodernejšími technológiami a architektúrou batérií, ako aj ich uplatňovaním, najmä v malých vozidlách, a s prihliadnutím na kritériá, ako sú počet najazdených kilometrov a obdobia životnosti pre všetky kategórie vozidiel v súvislosti s výkonom batérie.

Odchylne od prvého pododseku tohto odseku, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie stanovením limitov oderu pre typy pneumatík uvedené v prílohe I, ak UN WP.29 neprijalo jednotné ustanovenia pred príslušnou lehotou stanovenou v odseku 3 tohto článku, a to v súlade s prácou UN WP.29 a vo vhodných prípadoch odkazujúc na ňu, a so zreteľom na technický pokrok, a to do 1. júla 2027 pre pneumatiky triedy $C_1$, do 1. apríla 2029 pre pneumatiky triedy $C_2$ a do 1. apríla 2031 pre pneumatiky triedy $C_3$.

3. Ak UN WP.29 neprijme jednotné ustanovenia pre pneumatiky triedy $C_1$ do 1. júla 2026, pre pneumatiky triedy $C_2$ do 1. apríla 2028 a pre pneumatiky triedy $C_3$ do 1. apríla 2030, Komisia vypracuje metódu na meranie oderu pneumatík a vymedzí limity oderu pneumatík na základe existujúcich najmodernejších metód.

## KAPITOLA VI

## VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

### *Článok 16*

### Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

▼B

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 15 ods. 1 a 2 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 28. mája 2024. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 15 ods. 1 a 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 15 ods. 1 alebo 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

*Článok 17*

**Postup výboru**

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

*Článok 18*

**Podávanie správ a preskúmanie**

1. Členské štáty do 1. septembra 2030 informujú Komisiu o uplatňovaní tohto nariadenia.

2. Komisia do 1. septembra 2031 predloží na základe informácií poskytnutých podľa odseku 1 Európskemu parlamentu a Rade správu o hodnotení uplatňovania tohto nariadenia vrátane hodnotenia dosiahnutého zníženia výfukových a nevýfukových emisií.

▼B

3. Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi životnosť ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie.

4. Komisia do 31. decembra 2027 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o životnosti batérií, v ktorej sa preskúmajú metódy merania a najmodernejšie techniky, ako základ pre preskúmanie minimálnych výkonnostných požiadaviek s cieľom prijať delegované akty uvedené v článku 15 ods. 2 písm. c).

V uvedenej správe sa okrem iného posúdi vhodnosť stanovenia minimálnych výkonnostných požiadaviek pre vozidlá do 10 rokov alebo do 200 000 km podľa toho, čo nastane skôr.

5. Komisia do 31. decembra 2027 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o emisiách častíc z bŕzd, v ktorej sa preskúmajú metódy merania a najnovší vývoj, s cieľom prijať delegované akty uvedené v článku 15 ods. 2 písm. a), pokiaľ ide o úroveň emisných limitov druhej fázy uvedených v tabuľke 5, 6, 7 a 8 prílohy I.

6. Komisia do 31. decembra 2027 preskúma vhodnosť stanovenia osobitného limitu pre emisie formaldehydu, pokiaľ ide o vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$, na základe očakávaného použitia palív, ktoré by viedlo k nárastu emisií formaldehydu, s cieľom možného prijatia delegovaného aktu uvedeného v článku 15 ods. 1 písm. c).

KAPITOLA VII

**ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

*Článok 19*

**Zmena nariadenia (EÚ) 2018/858**

Článok 84 nariadenia (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

1. Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty stanovia pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia zo strany hospodárskych subjektov, nezávislých prevádzkovateľov a technických služieb, a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Uvedené sankcie musia byť najmä primerané závažnosti nesúladu a počtu vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré nie sú v súlade a boli sprístupnené na trhu dotknutého členského štátu. Členské štáty o týchto pravidlách a opatreniach informujú Komisiu a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá ich ovplyvní.“

2. Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Okrem typov porušení stanovených v odseku 2 sa sankcie prinajmenšom vzťahujú aj na tieto typy porušení zo strany hospodárskych subjektov:

a) odmietnutie poskytnutia prístupu k informáciám;

▼B

b) sprístupnenie vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré podliehajú schváleniu, na trhu bez takéhoto schválenia alebo sfalšovanie dokumentov, osvedčení o zhode, povinných štítkov alebo značiek schválenia s týmto úmyslom;

c) neoprávnená manipulácia s vozidlom a jeho systémami.“

3. Dopĺňajú sa tieto odseky:

„3a. Okrem typov porušení stanovených v odsekoch 2 a 3 sa sankcie prinajmenšom vzťahujú aj na tieto typy porušení zo strany výrobcov:

a) falšovanie výsledkov skúšok zhody v prevádzke v rámci typového schválenia vzhľadom na emisie;

b) navrhovanie, konštruovanie a montovanie vozidiel s manipulatívnymi zariadeniami alebo manipulatívnymi stratégiami, ktoré spôsobujú to, že sa vozidlo, ktoré nie je v súlade, javí ako v súlade s týmto nariadením;

c) navrhovanie, konštruovanie a montovanie vozidiel kategórií $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ a $N_3$ bez požadovaných systémov varovania vodiča pri nadmerných výfukových emisiách alebo systémov varovania vodiča pri nízkej hladine činidla.

3b. Druhy porušení zo strany nezávislých prevádzkovateľov, na ktoré sa vzťahujú sankcie, musia zahŕňať aspoň neoprávnenú manipuláciu s vozidlom a jeho systémami.“

*Článok 20*

**Zrušenie**

1. Nariadenie (ES) č. 715/2007 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2030.

Nariadenie (ES) č. 595/2009 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2031.

Odkazy na nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 sa považujú za odkazy na toto nariadenie a vykladajú sa v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI k tomuto nariadeniu.

2. Nariadenie (EÚ) 2017/1151 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2030.

Nariadenia (EÚ) č. 582/2011 a (EÚ) 2017/2400 ako aj vykonávacie nariadenie (EÚ) 2022/1362 sa zrušujú s účinnosťou od 1. júla 2031.

*Článok 21*

**Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

▼B

Uplatňuje sa od 29. novembra 2026 pre nové typy vozidiel kategórií $M_1$ a $N_1$ a komponenty, systémy a samostatné technické jednotky určené pre vozidlá kategórie $M_1$ alebo $N_1$ typovo schválené podľa tohto nariadenia a od 29. novembra 2027 pre nové vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ a komponenty, systémy a samostatné technické jednotky určené pre uvedené vozidlá.

Uplatňuje sa od 29. mája 2028 pre nové typy vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, $O_3$ a $O_4$ a komponenty, systémy a samostatné technické jednotky určené pre vozidlá kategórie $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, $O_3$ alebo $O_4$ typovo schválené podľa tohto nariadenia a od 29. mája 2029 pre nové vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, $O_3$ a $O_4$ a komponenty, systémy a samostatné technické jednotky určené pre uvedené vozidlá.

Uplatňuje sa od 1. júla 2028 pre nové typy pneumatík triedy $C_1$, od 1. apríla 2030 pre nové typy pneumatík triedy $C_2$ a od 1. apríla 2032 pre nové typy pneumatík triedy $C_3$.

Uplatňuje sa od 1. júla 2030 pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ skonštruované výrobcami s malým objemom výroby a od 1. júla 2031 pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ skonštruované výrobcami s malým objemom výroby.

Článok 11 ods. 3 sa však uplatňuje od 28. mája 2024.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

*PRÍLOHA I*

## EMISNÉ LIMITY EURO 7

Tabuľka 1: Limity výfukových emisií Euro 7 pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ so spaľovacím motorom

| | | Hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave (MRO) (kg) | Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) | | Hmotnosť všetkých uhľovodíkov (THC) | | Hmotnosť nemetánových uhľovodíkov (NMHC) | | Hmotnosť oxidov dusíka ($NO_x$) | | Súčet hmotností všetkých uhľovodíkov a oxidov dusíka (THC + $NO_x$) | | Hmotnosť tuhých častíc (PM) | | Počet častíc ($PN_{10}$) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | $L_1$ (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) | |
| Kategória | Trieda | | 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 ≤ 1 280 | 1 000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 80 | — | 170 | 4,5 | 4,5 | $6x10^{11}$ | $6x10^{11}$ |
| | II | 1 280 < MRO ≤ 1 735 | 1 810 | 630 | 130 | — | 90 | — | 75 | 105 | — | 195 | 4,5 | 4,5 | $6x10^{11}$ | $6x10^{11}$ |
| | III | 1 735 < MRO | 2 270 | 740 | 160 | — | 108 | — | 82 | 125 | — | 215 | 4,5 | 4,5 | $6x10^{11}$ | $6x10^{11}$ |

Poznámka: PI = zapaľovanie zážihové.
CI = zapaľovanie vznetové.

▼B

Tabuľka 2: Limity výfukových emisií podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ so spaľovacím motorom a pre spaľovacie motory použité v týchto vozidlách

| Emisie znečisťujúcich látok | WHSC (CI) a WHTC (CI a PI) | Emisie pri skutočnej jazde (RDE) |
|---|---|---|
| | na kWh | na kWh |
| $NO_x$ v mg | 200 | 260 |
| PM v mg | 8 | — |
| $PN_{10}$ in # | $6x10^{11}$ | $9 \times 10^{11}$ |
| CO v mg | 1 500 | 1 950 |
| NMOG v mg | 80 | 105 |
| $NH_3$ v mg | 60 | 85 |
| $CH_4$ v mg | 500 | 650 |
| $N_2O$ v mg | 200 | 260 |

Poznámka: PI = zapaľovanie zážihové.
CI = zapaľovanie vznetové.

Tabuľka 3: Limity emisií z odparovania podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ na benzínový pohon

| Hmotnosť emisií pri odparovaní (g/skúška) |
|---|
| 1,5 |

▼B

Tabuľka 4: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7 v štandardnom jazdnom cykle, ktoré sa uplatňujú do 31. decembra 2029 podľa technológie hnacej sústavy

| Emisné limity v mg/km na vozidlo | Vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ s výnimkou vozidiel kategórie $N_1$, triedy III (*) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Technológia hnacej sústavy | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Emisie častíc z brzd ($PM_{10}$) | 3 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| (*) Pre vozidlá kategórie $N_1$ triedy III platia tieto limity: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV a ICEV 11 mg/km. | | | | | |

Tabuľka 5: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7 v štandardnom jazdnom cykle, ktoré sa uplatňujú od 1. januára 2030 po preskúmaní upresnenom v článku 18 ods. 5, podľa technológie hnacej sústavy (vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$)

| Emisné limity | Vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Technológia hnacej sústavy | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Emisie častíc z brzd ($PM_{10}$) | | | | | |
| Emisie častíc z brzd (PN) | | | | | |

Tabuľka 6: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7 v štandardnom jazdnom cykle, ktoré sa uplatňujú od 1. januára 2030 po preskúmaní upresnenom v článku 18 ods. 5, podľa technológie hnacej sústavy (vozidlá kategórií $M_2$ a $N_2$)

| Emisné limity | Vozidlá kategórií $M_2$ a $N_2$ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Technológia hnacej sústavy | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Emisie častíc z brzd ($PM_{10}$) | | | | | |
| Emisie častíc z brzd (PN) | | | | | |

▼B

Tabuľka 7: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7 v štandardnom jazdnom cykle, ktoré sa uplatňujú od 1. januára 2030 do 31. decembra 2034 po preskúmaní upresnenom v článku 18 ods. 5, podľa technológie hnacej sústavy (vozidlá kategórií $M_3$ a $N_3$)

| Emisné limity | Vozidlá kategórií $M_3$ a $N_3$ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Technológia hnacej sústavy | PEV | OVC-HEV | NOVC-HEV | FCV/FCHV | ICEV |
| Emisie častíc z brzd ($PM_{10}$) | | | | | |
| Emisie častíc z brzd (PN) | | | | | |

Tabuľka 8: Limity emisií častíc z brzd podľa normy Euro 7 v štandardnom jazdnom cykle, ktoré sa uplatňujú od 1. januára 2035 pre všetky technológie hnacej sústavy, podľa kategórie vozidla

| Emisné limity | Vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ | Vozidlá kategórií $M_2$ a $M_3$ | Vozidlá kategórií $N_2$ a $N_3$ |
|---|---|---|---|
| Emisie častíc z brzd ($PM_{10}$) | 3 mg/km na vozidlo | | |
| Emisie častíc z brzd (PN) | | | |

Tabuľka 9: Limity oderu pneumatiky podľa normy Euro 7

| Limity miery oderu pneumatík | Pneumatiky triedy $C_1$ | Pneumatiky triedy $C_2$ | Pneumatiky triedy $C_3$ |
|---|---|---|---|
| Bežné pneumatiky | | | |
| Pneumatiky na jazdu na snehu | | | |
| Pneumatiky na špeciálne použitie | | | |

▼B

*PRÍLOHA II*

## MINIMÁLNE VÝKONNOSTNÉ POŽIADAVKY NA BATÉRIE Z HĽADISKA ŽIVOTNOSTI PODĽA NORMY EURO 7

Tabuľka 1: Minimálne výkonnostné požiadavky na batérie z hľadiska životnosti podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie $M_1$

| Minimálne výkonnostné požiadavky na základe energie batérie | Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá do dodatočnej životnosti (*) |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | 80 % | 72 % | |
| PEV | 80 % | 72 % | |

| Minimálne výkonnostné požiadavky na základe dojazdu | Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá do dodatočnej životnosti (*) |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | | | |
| PEV | | | |

(*) Ako sa uvádza v prílohe IV.

Tabuľka 2: Minimálne výkonnostné požiadavky na batérie z hľadiska životnosti podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórie $N_1$

| Minimálne výkonnostné požiadavky na základe energie batérie | Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá do dodatočnej životnosti (*) |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | 75 % | 67 % | |
| PEV | 75 % | 67 % | |

▼B

| Minimálne výkonnostné požiadavky na základe dojazdu | Od začiatku životnosti do piatich rokov alebo 100 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá staršie ako päť rokov alebo s nájazdom viac ako 100 000 km a do ôsmich rokov alebo do nájazdu 160 000 km podľa toho, čo nastane skôr | Vozidlá do dodatočnej životnosti (*) |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | | | |
| PEV | | | |

(*) Ako sa uvádza v prílohe IV.

Tabuľka 3: Minimálne výkonnostné požiadavky na batérie z hľadiska životnosti podľa normy Euro 7 pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$

| Minimálne výkonnostné požiadavky na základe energie batérie | Vozidlá počas hlavnej životnosti (*) | Vozidlá počas dodatočnej životnosti (*) |
|---|---|---|
| OVC-HEV | | |
| PEV | | |

(*) Ako sa uvádza v prílohe IV.

▼B

*PRÍLOHA III*

**SKÚŠOBNÉ PODMIENKY**

Tabuľka 1: Podmienky skúšania súladu vozidiel kategórií $M_1$ a $N_1$ s limitmi výfukových emisií pri použití akéhokoľvek komerčného paliva a maziva v rámci špecifikácií vydaných výrobcom

| Laboratórne meranie výfukových emisií | Meranie emisií pri skutočnej jazde (RDE) |
|---|---|
| Na všetky skúšky výfukových emisií vykonané na vozidlovom dynamometri použitím skúšobného cyklu podľa celosvetovo harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké vozidlá (WLTP) sa uplatňuje predpis OSN č. 154 (*).<br>Uplatňujú sa ustanovenia úrovne 1A (4-fázový postup WLTP). | V prípade skúšok emisií pri skutočnej jazde (RDE) vykonávaných na ceste sa uplatňuje predpis OSN č. 168 (**), pričom hodnotenie emisií sa plní v súvislosti so štvorfázovým postupom WLTP. |

(*) Predpis OSN č. 154 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na kritériové emisie, emisie oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (WLTP), séria zmien 02.
(**) Predpis OSN č. 168, pôvodná verzia.

Tabuľka 2: Podmienky skúšania súladu vozidiel kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ s limitmi výfukových emisií pri použití akéhokoľvek komerčného paliva a maziva v rámci špecifikácií vydaných výrobcom

| Laboratórne meranie výfukových emisií | Meranie emisií pri skutočnej jazde |
|---|---|
| Na všetky skúšky výfukových emisií vykonané s na skúšobnom zariadení motora použitím skúšobných cyklov WHTC/WHSC sa uplatňuje príloha 4 k predpisu OSN č. 49 (*). | Príloha 8 k predpisu OSN č. 49 sa uplatňuje s týmito úpravami: i) bod A.1.4.2.2.2.1. dodatku 1 prílohy 8 k predpisu OSN č. 49 má znieť takto: „Platné okná sú okná, ktorých priemerný výkon presahuje výkonový prah vo výške 6 % maximálneho výkonu motora“<br>ii) vo vzťahu ku faktoru zhody (CF) v tabuľke 2 v bode 6.3 prílohy 8 k predpisu OSN č. 49, kde sa pre všetky znečisťujúce látky použije hodnota = 1,0; uplatniteľné limity sú limity emisií pri skutočnej jazde (RDE) v tabuľke 2 prílohy I k tomuto nariadeniu. |

(*) Predpis OSN č. 49, séria zmien 07.

Tabuľka 3: Podmienky skúšania súladu s limitmi emisií z odparovania

| | Skúšobné podmienky |
|---|---|
| Skúška emisií z odparovania SHED (*) | Uplatňuje sa predpis OSN č. 154 úrovne 1A (štvorfázový WLTP) (**). |

(*) SHED: vzduchotesná komora na určenie strát odparovaním.
(**) Predpis OSN č. 154, séria zmien 02.

▼B

Tabuľka 4: Podmienky skúšania súladu s limitmi emisií častíc z bŕzd

| | Vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ | Vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ |
|---|---|---|
| Skúška emisií častíc z bŕzd | Skúšanie podľa globálneho technického predpisu OSN č. 24 o emisiách z bŕzd | |

Tabuľka 5: Podmienky skúšania súladu s limitmi oderu pneumatiky

| | Pneumatiky triedy $C_1$ | Pneumatiky triedy $C_2$ | Pneumatiky triedy $C_3$ |
|---|---|---|---|
| Skúška limitov oderu pneumatiky | Na základe skúšobných metodík vyvinutých v rámci UN WP.29 na skúšanie oderu pneumatiky v reálnych podmienkach | Na základe skúšobných metodík vyvinutých v rámci UN WP.29 na skúšanie oderu pneumatiky v reálnych podmienkach | Na základe skúšobných metodík vyvinutých v rámci UN WP.29 na skúšanie oderu pneumatiky v reálnych podmienkach |

▼B

*PRÍLOHA IV*

## POŽIADAVKY NA ŽIVOTNOSŤ

Tabuľka 1: Životnosť vozidiel, motorov a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok

| Životnosť vozidiel, motorov a náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok | $M_1$, $N_1$ a $M_2$ | $N_2$, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*) | $N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*) |
|---|---|---|---|
| Hlavná životnosť | Do 160 000 km alebo osem rokov podľa toho, čo nastane skôr | 300 000 km alebo osem rokov podľa toho, čo nastane skôr | 700 000 km alebo 12 rokov podľa toho, čo nastane skôr |
| Dodatočná životnosť | Po hlavnej životnosti a do 200 000 km alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr | Po hlavnej životnosti a do 375 000 km alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr | Po hlavnej životnosti a do 875 000 km alebo 15 rokov podľa toho, čo nastane skôr |

(*) Maximálna hmotnosť.

▼M1

Tabuľka 2: Uplatniteľné multiplikačné faktory pre životnosť na úpravu limitov výfukových emisií na základe prílohy 1 pri skúšaní vozidiel, motorov a náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok počas dodatočnej životnosti

| Multiplikačné faktory pre životnosť | $M_1$, $N_1$ a $M_2$ | $N_2$, $N_3 \leq 16$ t (*1), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*1) | $N_3 > 16$ t (*1), $M_3 > 7{,}5$ t (*1) |
|---|---|---|---|
| Multiplikačný faktor pre dodatočnú životnosť | 1,2 pre plynné znečisťujúce látky | 1,2 pre plynné znečisťujúce látky | 1,2 pre plynné znečisťujúce látky |

(*1) Maximálna hmotnosť.

▼B

*PRÍLOHA V*

## UPLATŇOVANIE SKÚŠOBNÝCH POŽIADAVIEK A VYHLÁSENÍ

Tabuľka 1: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ v prípade výrobcov vozidiel

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Plynné znečisťujúce látky a počet častí pri cestnej skúške (RDE) | vyžaduje sa preukazovacia skúška pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné typy vozidiel | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Plynné znečisťujúce látky, emisie PM, PN, $CO_2$, spotreba paliva (OBFCM), spotreba elektrickej energie a elektrický dojazd (životnosť batérie) (WLTP pri teplote 23 °C) | vyžaduje sa skúška pre všetky palivá, pre ktoré je typové schválenie udelené | vyžaduje sa pre výfukové emisie a zariadenia OBFCM | vyžaduje sa pre výfukové emisie, zariadenia OBFCM a monitory SOH životnosti batérie |
| Korekcia $CO_2$ vzhľadom na teplotu okolia (WLTP pri teplote 14 °C) | vyhlásenie (*) | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Emisie z kľukovej skrine | vyhlásenie, že je nainštalovaný uzatvorený systém kľukovej skrine alebo vedenie do výfukovej trubice (*) | povinné | voliteľné |
| Skúška emisií z odparovania | povinné | povinné | voliteľné |
| Životnosť systémov na kontrolu emisií | vyhlásenie | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |
| Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Životnosť batérie | vyhlásenie | nevyžaduje sa | povinné |
| Laboratórna skúška pri nízkej teplote z hľadiska emisií | povinné | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Laboratórna skúška pri nízkej teplote z hľadiska elektrického dojazdu | povinné | nevyžaduje sa | voliteľné |

▼B

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Palubný diagnostický systém | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Palubný monitorovací systém | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | povinné |
| Určenie výkonu | povinné | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť | vyhlásenie a dokumentácia | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |
| Technológie geofencingu (v príslušných prípadoch) | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |

(*) Schvaľovací orgán môže vyžadovať vykonanie skúšky.

Tabuľka 2: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení pre vozidlá kategórií $M_1$ a $N_1$ v prípade členských štátov, Komisie a uznaných tretích strán

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Plynné znečisťujúce látky a počet častí pri cestnej skúške (RDE) | vyžaduje sa preukazovacia skúška pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné typy vozidiel | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Plynné znečisťujúce látky, emisie PM, PN a $CO_2$, spotreba paliva (OBFCM), spotreba elektrickej energie a elektrický dojazd (životnosť batérie) (WLTP pri teplote 23 °C) | požadovaná skúška pre všetky palivá, pre ktoré je typové schválenie udelené | audity alebo voliteľné skúšanie | povinné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |

▼B

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Korekcia $CO_2$ vzhľadom na teplotu okolia (WLTP pri teplote 14 °C) | vyhlásenie (*) | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Emisie z kľukovej skrine | vyhlásenie, že je nainštalovaný uzatvorený systém kľukovej skrine alebo vedenie do výfukovej trubice (*) | audity alebo voliteľné skúšanie | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Emisie z odparovania | povinné | audity alebo voliteľné skúšanie | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Životnosť systémov na kontrolu emisií | vyhlásenie | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Životnosť batérie | vyhlásenie | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Laboratórna skúška pri nízkej teplote z hľadiska emisií | povinné | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Laboratórna skúška pri nízkej teplote z hľadiska elektrického dojazdu | povinné | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Palubný diagnostický systém | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Palubný monitorovací systém | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | povinné | voliteľné |

▼B

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Určenie výkonu | povinné | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť | vyhlásenie a dokumentácia | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné |
| Technológie geofencingu (v príslušných prípadoch) | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné |

(*) Schvaľovací orgán môže vyžadovať vykonanie skúšky.

Tabuľka 3: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek, vyhlásení a ďalších požiadaviek na typové schválenie a rozšírenia na typové schválenie pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ v prípade výrobcov

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Plynné znečisťujúce látky, emisie PM, PN a $CO_2$, spotreba paliva (WHTC a WHSC) | vyžaduje sa v prípade základného motora emisného radu, v prípade všetkých členov radu sa vyžaduje vyhlásenie (*); (**) | vyžaduje sa v prípade motora mimo radu (***) | nevyžaduje sa |
| Plynné znečisťujúce látky, PN pri cestnej skúške (RDE) pre každé palivo a uplatniteľné kategórie vozidiel ($M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$) | vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné kategórie vozidiel (**) | nevyžaduje sa | každé dva roky sa vyžaduje skúška vozidla s akýmkoľvek palivom a pri akejkoľvek kategórii vozidla a akomkoľvek užitočnom zaťažení pre všetky typy motorov (***) |
| Emisie $CO_2$, spotreba paliva a elektrickej energie, určenie dojazdu s nulovými emisiami a elektrického dojazdu vozidla | licencia na prevádzku simulačného nástroja VECTO, certifikácia komponentov | pre komponenty. Kontrola používania nástroja VECTO (štyrikrát ročne) | povinné |
| Postup overovacej skúšky | nevyžaduje sa | povinné | nevyžaduje sa |
| Emisie z kľukovej skrine | kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice (**) | nevyžaduje sa | voliteľné |

▼B

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Životnosť systémov na kontrolu emisií | vyhlásenie (**) | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |
| Prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok | vyhlásenie (**) | nevyžaduje sa | voliteľné (***) |
| Životnosť batérie | vyhlásenie | nevyžaduje sa | povinné |
| Určenie výkonu | povinné (**) | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |
| Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD) | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM) | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | povinné |
| Zariadenia OBFCM (palubné meranie spotreby paliva a elektrickej energie, ako aj užitočného zaťaženia) | povinné | povinné | povinné |
| Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť | vyhlásenie a dokumentácia | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |
| Technológie geofencingu (v príslušných prípadoch) | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |

(*) Podporované údajmi o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.
(**) V prípade vozidla s typovo schváleným systémom motora vzhľadom na emisie je výrobca motora zodpovedný za preukázanie zhody vozidla pri tejto skúške (motor je typovo schválený ako samostatná technická jednotka).
(***) V prípade vozidla s typovo schváleným systémom motora vzhľadom na emisie je výrobca motora zodpovedný za preukázanie zhody vozidla pri tejto skúške po dohode s výrobcom vozidla v súlade s článkom 9.

▼B

Tabuľka 4: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia na typové schválenie pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ v prípade členských štátov, Komisie a uznaných tretích strán

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Plynné znečisťujúce látky a PN pri cestnej skúške (RDE) pre každé palivo a uplatniteľné kategórie vozidiel ($M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$) | vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné kategórie vozidiel (**) | (pozri požiadavky týkajúce sa motora) | vyžaduje sa ročne pre primeraný počet typov vozidiel v prípade akéhokoľvek paliva a akejkoľvek kategórie vozidiel, na ktoré sa vzťahuje typové schválenie vzhľadom na emisie (***) | voliteľné | povinné/voliteľné | voliteľné |
| Plynné znečisťujúce látky, emisie PM a PN a $CO_2$, spotreba paliva (WHTC a WHSC) | vyžaduje sa v prípade základného motora motorového radu, v prípade všetkých členov radu sa vyžaduje vyhlásenie (*); (**) | Vyžaduje sa v prípade motora, ktorý je členom motorového radu (**) | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa |
| Emisie $CO_2$, spotreba paliva a elektrickej energie, určenie dojazdu s nulovými emisiami a elektrického dojazdu vozidla | vydanie licencie na prevádzku simulačného nástroja VECTO; vydanie osvedčení o komponentoch | v prípade komponentov | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné |
| Postup overovacej skúšky | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Emisie z kľukovej skrine | kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Životnosť systémov na kontrolu emisií | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |

▼B

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Životnosť batérie | vyhlásenie | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Určenie výkonu | povinné (**) | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD) | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |
| Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM) | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | povinné | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné |
| Zariadenia OBFCM (palubné meranie spotreby paliva a elektrickej energie, ako aj užitočného zaťaženia) | povinné | povinné | povinné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť | vyhlásenie a dokumentácia (**) | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné |
| Technológie geofencingu (v príslušných prípadoch) | vyhlásenie a predvedenie | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | povinné | voliteľné |

(*) Podporované údajmi o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.
(**) V prípade vozidla s typovo schváleným systémom motora vzhľadom na emisie je výrobca motora zodpovedný za preukázanie zhody vozidla pri tejto skúške (motor je typovo schválený ako samostatná technická jednotka).
(***) V prípade vozidla s typovo schváleným systémom motora vzhľadom na emisie je výrobca motora zodpovedný za preukázanie zhody vozidla pri tejto skúške po dohode s výrobcom vozidla v súlade s článkom 9.

▼B

Tabuľka 5: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek, vyhlásení a ďalších požiadaviek na typové schválenie a rozšírenia na typové schválenie pre prípojné vozidlá kategórií $O_3$ a $O_4$ v prípade výrobcov

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Energetická účinnosť prípojných vozidiel | vydanie licencie na prevádzku simulačného nástroja VECTO; vydanie osvedčení o komponentoch | v prípade komponentov | voliteľné |

Tabuľka 6: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia na typové schválenie pre prípojné vozidlá kategórií $O_3$ a $O_4$ v prípade členských štátov, Komisie a uznaných členských štátov

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Energetická účinnosť prípojných vozidiel | vydanie licencie na prevádzku simulačného nástroja VECTO; vydanie osvedčení o komponentoch | v prípade komponentov | nevyžaduje sa | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné |

▼B

Tabuľka 7: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia na typové schválenie motorov určených pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ v prípade výrobcov

| Skúšobné požiadavky pre každé palivo | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Plynné znečisťujúce látky, emisie PM a PN a $CO_2$, spotreba paliva (WHTC a WHSC) | vyžaduje sa v prípade základného motora motorového radu, v prípade všetkých členov radu sa vyžaduje vyhlásenie (**) | vyžaduje sa v prípade motora, ktorý je členom motorového radu | vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4 |
| Plynné znečisťujúce látky, PN pri cestnej skúške (RDE) pre každý druh paliva a uplatniteľné kategórie vozidiel ($M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$) | vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné kategórie vozidiel | nevyžaduje sa | |
| Skúšky motora na overenie údajov požadovaných na určenie emisií $CO_2$ | povinné | povinné | |
| Kontinuálna/periodická regenerácia | vyhlásenie | nevyžaduje sa | |
| Emisie z kľukovej skrine | kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice | nevyžaduje sa | |
| Životnosť systémov na kontrolu emisií | vyhlásenie | nevyžaduje sa | |
| Určenie výkonu | povinné | nevyžaduje sa | |
| Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD) | vyhlásenie | nevyžaduje sa | |
| Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM) | vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4 | nevyžaduje sa | |
| Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť | vyhlásenie a dokumentácia (*) | nevyžaduje sa | |

(*) Len ak výrobca motora poskytne tieto systémy spolu s motorom.
(**) Podporované údajmi o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.

▼B

Tabuľka 8: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie a rozšírenia na typové schválenie motorov určených pre vozidlá kategórií $M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$ v prípade členských štátov, Komisie a uznaných tretích strán

| Skúšobné požiadavky pre každé palivo | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom |
|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | — | — |
| Plynné znečisťujúce látky, emisie PM a PN a $CO_2$ a spotreba paliva (WHTC a WHSC) | vyžaduje sa v prípade základného motora, v prípade všetkých členov motorového radu sa vyžaduje vyhlásenie (**) | audit alebo voliteľné skúšanie | vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4 | vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4 |
| Plynné znečisťujúce látky, PN pri cestnej skúške (RDE) pre každý druh paliva a uplatniteľné kategórie vozidiel ($M_2$, $M_3$, $N_2$ a $N_3$) | vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné kategórie vozidiel | nevyžaduje sa | | |
| Skúšky motora na overenie údajov požadovaných na určenie emisií $CO_2$ | povinné | povinné | | |
| Kontinuálna/periodická regenerácia | vyhlásenie | nevyžaduje sa | | |
| Emisie z kľukovej skrine | kontrola inštalácie uzatvoreného systému kľukovej skrine alebo vedenia do výfukovej trubice | nevyžaduje sa | | |
| Životnosť systémov na kontrolu emisií | vyhlásenie | nevyžaduje sa | | |
| Určenie výkonu | povinné | nevyžaduje sa | | |
| Palubný diagnostický systém (úroveň radu OBD) | vyhlásenie | nevyžaduje sa | | |
| Palubný monitorovací systém (úroveň radu OBM) | vykonáva sa len v prípade dokončeného vozidla ako v tabuľkách 3 a 4 | | | |
| Výkon motora | povinné | nevyžaduje sa | | |
| Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť | vyhlásenie a dokumentácia (*) | nevyžaduje sa | | |

(*) Len ak výrobca motora poskytne tieto systémy spolu s motorom.
(**) Podporované údajmi o skúšaní motora pre všetky úrovne výkonu.

▼B

Tabuľka 9: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie systémov na reguláciu znečisťujúcich látok v prípade výrobcov

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Preukázanie výkonnosti a životnosti v prípade starších dielov | povinné/vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné |
| Kontrola požiadavky na životnosť v skutočných podmienkach (skúška RDE v prípade starších vozidiel) | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné |

Tabuľka 10: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek a vyhlásení na typové schválenie systémov na reguláciu znečisťujúcich látok v prípade členských štátov, Komisie a uznaných tretích strán

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Preukázanie výkonnosti a životnosti v prípade starších dielov | povinné | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné | voliteľné |
| Kontrola požiadavky na životnosť v skutočných podmienkach (skúška RDE v prípade starších vozidiel) | vyhlásenie | nevyžaduje sa | voliteľné | voliteľné | povinné | voliteľné |

Tabuľka 11: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek na typové schválenie brzdových systémov v prípade výrobcov

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke |
|---|---|---|---|
| Skúška emisií z brzdových systémov v cykle brzdenia podľa WLTP | povinné | povinné | nevyžaduje sa |

▼B

Tabuľka 12: Uplatňovanie skúšobných požiadaviek na typové schválenie brzdových systémov v prípade členských štátov, Komisie a uznaných tretích strán

| Skúšobné požiadavky | Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie | Skúšky zhody výroby | Skúšky zhody v prevádzke | | Skúšky v rámci dohľadu nad trhom | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevantný subjekt | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Orgán udeľujúci typové schválenie | Komisia a uznané tretie strany | Orgány dohľadu nad trhom | Komisia a uznané tretie strany |
| Skúška emisií z brzdových systémov v cykle brzdenia podľa WLTP | povinné | audit alebo voliteľné skúšanie | nevyžaduje sa | Nepovinné pre overenie podielu trecieho brzdenia | Nepovinné pre overenie podielu trecieho brzdenia | Nepovinné pre overenie podielu trecieho brzdenia |

▼B

*PRÍLOHA VI*

**TABUĽKA ZHODY**

1. Nariadenie (ES) č. 715/2007

| Nariadenie (ES) č. 715/2007 | Toto nariadenie |
|---|---|
| článok 1 ods. 1 | článok 1 ods. 1 |
| článok 1 ods. 2 | článok 1 ods. 2 |
| článok 2 ods. 1 | článok 2 ods. 1 |
| článok 2 ods. 2 | článok 5 ods. 2 |
| článok 3 | článok 3 |
| článok 4 ods. 1 prvý pododsek | článok 4 ods. 1 |
| článok 4 ods. 1 druhý pododsek | článok 4 ods. 2 |
| článok 4 ods. 2 | článok 7 ods. 1 |
| článok 4 ods. 3 | článok 7 ods. 4 |
| článok 4 ods. 4 | článok 14 ods. 3 a 4 |
| článok 5 ods. 1 | článok 4 ods. 2 |
| článok 5 ods. 2 | článok 4 ods. 5 |
| článok 5 ods. 3 | článok 14 |
| článok 10 | článok 10 |
| článok 11 | článok 11 |
| článok 12 | — |
| článok 13 | článok 19 |
| článok 14 | — |
| článok 15 | článok 17 |
| článok 16 | — |
| článok 17 | článok 20 |
| článok 18 | článok 21 |
| príloha I | príloha I |
| príloha II | — |

▼B

2. Nariadenie (ES) č. 595/2009

| Nariadenie (ES) č. 595/2009 | Toto nariadenie |
|---|---|
| článok 1 | článok 1 |
| článok 2 prvý pododsek | článok 2 |
| článok 2 druhý pododsek | — |
| článok 2 tretí pododsek | — |
| článok 2 štvrtý odsek | — |
| článok 3 | článok 3 |
| článok 4 ods. 1 | článok 4 ods. 1 |
| článok 4 ods. 2 | článok 7 ods. 1 |
| článok 4 ods. 3 | článok 14 |
| článok 5 ods. 1 | článok 4 ods. 2 |
| článok 5 ods. 2 | článok 4 ods. 4 |
| článok 5 ods. 3 | článok 4 ods. 5 |
| článok 5 ods. 4 | článok 14 |
| článok 5a | článok 4 ods. 6 |
| článok 5b | článok 10 ods. 6 a 7 |
| článok 5c písm. a) | článok 14 ods. 4 písm. d) |
| článok 5c písm. b) | článok 14 ods. 4 písm. j) |
| článok 5c písm. c) | článok 14 ods. 4 písm. b) |
| článok 7 | článok 12 |
| článok 8 | článok 10 ods. 6 a článok 10 ods. 7 |
| článok 9 | článok 11 |
| článok 10 | — |
| článok 11 | článok 19 |
| článok 12 | — |
| článok 13 | článok 17 |
| článok 13a | článok 17 |
| článok 14 | — |
| článok 15 | — |
| článok 16 | — |
| článok 17 | článok 20 |
| článok 18 | článok 21 |
| príloha I | príloha I |
| príloha II | — |