C/2024/2856

8.5.2024

P9_TA(2023)0394

Schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7)

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 9. listopadu 2023 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(C/2024/2856)

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění-1 (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(-1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ([1]) o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 vytyčuje jako jeden ze šesti tematických cílů Unie na období do 31. prosince 2030 nulové znečištění, a to i v souvislosti se škodlivými chemickými látkami, aby bylo dosaženo životního prostředí bez toxických látek, včetně ovzduší, vody a půdy, a bez světelného a hlukového znečištění a chráněno zdraví a dobré životní podmínky lidí, zvířat a ekosystémů před environmentálními riziky a negativními dopady.
	([1]) ***Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ze dne 6. dubna 2022 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 (Úř. věst. L 114, 12.4.2022, s. 22).***

([1]) Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A9-0298/2023).

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění -1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(-1a) Zelená dohoda pro Evropu [1a] ***je návrh Unie na zahájení transformace, jejímž cílem je dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimaticky neutrálního, čistého a oběhového hospodářství, optimalizovat hospodaření se zdroji, minimalizovat znečištění a zároveň znovu zdůraznit potřebu hluboce transformativních politik. Unie se rovněž zavázala provádět Agendu pro udržitelný rozvoj 2030*** [1b] ***a její cíle udržitelného rozvoje*** [1c]***. Aspekty znečištění z dopravy uvedenými v Zelené dohodě pro Evropu se konkrétně zabývá Strategie EU pro udržitelnou a inteligentní mobilitu přijatá v prosinci 2020*** [1d] ***a akční plán pro nulové znečištění přijatý v květnu 2021*** [1e]***. Mezi další obzvláště důležité politiky pro tuto iniciativu patří například směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší*** [1f]***, nová průmyslová strategie pro Evropu*** [1g]***, emisní normy CO_2 pro osobní automobily a dodávky*** [1h] ***a cíle pro emise CO_2 z nových těžkých vozidel*** [1i]. ***(1a) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Zelená dohoda pro Evropu; COM(2019) 640 final.*** ***(1b) https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1*** ***(1c) https://sdgs.un.org/goals*** ***(1d) COM(2020) 789 final.*** ***(1e) COM(2021) 400 final.*** ***(1f) Směrnice 2008/50/EC.*** ***(1g) COM(2020) 102 final a COM(2021) 350 final.*** ***(1h) COM/2021/556.*** ***(1i) COM(2023) 88 final.***

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Vnitřní trh je prostor, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([43]) komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a dozoru nad trhem s nimi.	(1) Vnitřní trh je prostor, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([43]) komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a ***pneumatik pro všechny typy vozidel a*** dozoru nad trhem s nimi.
([43]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).	([43]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) Úspěšný přechod k mobilitě s nulovými emisemi si žádá integrovaný přístup a příznivé prostředí k tomu, aby se podnítila inovativní řešení a aby se zachovalo technologické prvenství Unie v tomto odvětví. To zahrnuje veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, rostoucí počet vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi, rozvoj infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, začlenění do energetických systémů, udržitelné dodávky materiálu a udržitelnou výrobu, opětovné využití a recyklaci baterií v Evropě. To vyžaduje soudržný postup na unijní, státní, regionální i místní úrovni.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2b) Za účelem podpory přechodu na čistou mobilitu a současně reindustrializace Evropy a podpory občanů je nezbytné, aby ceny soukromých a užitkových vozidel byly i nadále dostupné pro občany a podniky. Pomůže to zachovat kvalitu života, konkurenceschopnost průmyslu a inovace a podpoří se tak vytváření pracovních míst a rozvoj dovedností v tomto odvětví.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2c) Mělo by být zajištěno, aby přechod k mobilitě s nulovými emisemi byl sociálně přijatelný a spravedlivý. Je proto důležité zohledňovat vliv tohoto přechodu na společnost v rámci celého hodnotového řetězce automobilového průmyslu a aktivně se zabývat dopady na zaměstnanost. V rámci mechanismu pro spravedlivou transformaci by proto měly být vypracovány cílené programy na unijní, vnitrostátní a regionální úrovni pro reorganizaci, rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků, jako jsou plány spravedlivé transformace pro regiony závislé na automobilovém průmyslu, a iniciativy v oblasti vzdělávání a hledání zaměstnání v negativně zasažených komunitách a regionech, které budou realizovány v úzkém dialogu se sociálními partnery a příslušnými orgány. V rámci této transformace by mělo být podporováno zaměstnávání žen v uvedeném odvětví, jakož i rovné příležitosti.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí lehkých a těžkých nákladních vozidel, tj. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“) ([44]) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“) ([45]). ***Důvodem existence dvou nařízení byla skutečnost, že emise těžkých nákladních vozidel byly kontrolovány na základě zkoušek motoru, zatímco emise lehkých vozidel na základě zkoušek celého vozidla. Od té doby byly vyvinuty metodiky, které umožňují zkoušení lehkých i těžkých nákladních vozidel na silnici. Proto již není nutné zakládat schválení typu na zkouškách motoru.***	(4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) jsou v současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí lehkých a těžkých nákladních vozidel, tj. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“) ([44]) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“) ([45]).
([44]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).	([44]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).
([45]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).	([45]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Začlenění požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by mělo zajistit vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí u těchto vozidel.	(5) Začlenění požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by mělo zajistit vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí ***a pravidla a podmínky zkoušení*** u těchto vozidel.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Je rovněž nezbytné snížit složitost, administrativní a prováděcí náklady výrobců a orgánů a zajistit účinné a efektivní uplatňování emisních norem Euro. Zjednodušení je dosaženo odstraněním různých dat použitelnosti mezních hodnot a zkoušek, ***která platila podle norem Euro 6 a Euro VI,*** odstraněním vícenásobných a složitých zkoušek emisí v případech, kdy takové zkoušky nejsou nutné, případně odkazem na normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním efektivnějšího a jednotného souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.	(7) Je rovněž nezbytné snížit složitost, administrativní a prováděcí náklady výrobců a orgánů a zajistit účinné a efektivní uplatňování emisních norem Euro. Zjednodušení je dosaženo odstraněním různých dat použitelnosti mezních hodnot a zkoušek, odstraněním vícenásobných a složitých zkoušek emisí v případech, kdy takové zkoušky nejsou nutné, případně odkazem na normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním efektivnějšího a jednotného souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých i těžkých nákladních vozidel je nutné zkoušet vozidla za skutečných podmínek použití s minimálním souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení***,*** a ***nejen v laboratoři***.	(8) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých i těžkých nákladních vozidel je nutné zkoušet vozidla za skutečných podmínek použití***, které jsou statisticky relevantní,*** s minimálním souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení***. Tyto silniční zkoušky by měly být založeny na běžném jízdním režimu a měly by vyloučit neobjektivní jízdní režim.***

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která již neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely ***průměrnou*** očekávanou životnost vozidel v Unii.	(10) Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která již neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely očekávanou životnost vozidel [1a] ***a jejich standardní používání*** v ***celé*** Unii ***s ohledem na rozdíly mezi členskými státy. To je obzvláště důležité pro kupující ojetých vozidel, kteří očekávají, že vozidlo bude mít stejné emise jako při prvním uvedení na trh.***
	[1a] Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA) „Vehicles in Use, Europe 2022“ (Vozidla v provozu, Evropa 2022).

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Členské státy se vybízejí, aby vypracovaly a prováděly strategie na podporu obnovy vozového parku s cílem usnadnit postupný přechod evropského vozového parku na vozidla s nižšími emisemi, což přispěje k čistšímu a udržitelnějšímu dopravnímu ekosystému.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání, parkování a tankování vozidla s benzinovým palivem. Je proto ***vhodné stanovit mezní hodnoty*** emisí těchto těkavých organických sloučenin na nižší úrovni a ***zavést*** mezní hodnoty emisí pro fázi doplňování paliva.	(11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání, parkování a tankování vozidla s benzinovým palivem. ***Vzhledem k tomu, že tyto technologie jsou již ověřeny a nákladově efektivním způsobem uplatňovány na jiných trzích a v jiných regionech,*** je proto ***vhodné, aby se Unie sladila s ostatními trhy stanovením mezních hodnot*** emisí těchto těkavých organických sloučenin na nižší úrovni a ***aby zavedla*** mezní hodnoty emisí pro fázi doplňování paliva.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) Pokud jde o regulaci emisí při čerpání pohonných hmot, na jiných trzích a v jiných regionech se již více než 15 let provádí palubní rekuperace par s prokázanou účinností regulace par. K tomu, aby se zachovala vyšší úroveň účinnosti regulace par vznikajících při čerpání pohonných hmot a systémy rekuperace zároveň zůstaly kompatibilní se současnými čerpacími stanicemi etapy II, nepotřebují palubní systémy rekuperace par roční údržbu ani inspekce.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů pro životní prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla do konce roku ***2024 vypracovat zprávu o*** oděru pneumatik, v ***níž*** by ***přezkoumala metody měření*** a ***stav techniky***, ***aby mohla navrhnout*** mezní hodnoty oděru pneumatik.	(12) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů pro životní prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla do konce roku ***2025 provést přezkum měření*** oděru pneumatik ***a stanovit mezní hodnoty oděru na základě nejmodernějších metod v případě***, ***že nebudou přijata jednotná ustanovení odkazující na závěry, k nimž*** v ***otázce oděru pneumatik dospěje fórum OSN WP29 do poloviny roku 2026. Komise by měla zajistit, aby fórum OSN WP29 dosáhlo svých cílů včas a současně zachovalo vysokou úroveň ambicí vystavěných na spolehlivém vědeckém a technickém základě. Tento přezkum by měl být doprovázen legislativním návrhem***, ***jímž se stanoví*** mezní hodnoty oděru pneumatik ***pro vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, které budou slučitelné s cílem Unie snížit do roku 2030 mikroplasty uvolňované do životního prostředí o 30 % a budou založené na mírách oděru zjišťovaných nejmodernějšími metodami***.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Pro kupující ojetých elektrických vozidel je zvlášť důležité zajistit, aby vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu nabití baterie. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií osobních automobilů se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22 ([47]).	(14) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Pro kupující ojetých elektrických vozidel je zvlášť důležité zajistit, aby vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu nabití baterie. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií osobních automobilů ***a lehkých užitkových vozidel*** se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22 ([47]).
([47]) Celosvětový technický předpis OSN o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla, Celosvětový technický předpis OSN č. 22.	([47]) Celosvětový technický předpis OSN o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla, Celosvětový technický předpis OSN č. 22.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Zařízení pro systémy OBM, OBFCM nebo pro monitorování stavu nabití baterie používají údaje generované vozidlem ke sledování jeho souladu s tímto nařízením. Tytéž údaje by měly být podle aktu o datech sdíleny s uživateli vozidla a jejich poskytovateli služeb, aby uživatelé vozidla mohli využívat poradenství a doporučení ohledně toho, jak omezit emise vozidla a jeho spotřebu energie a prodloužit životnost baterií díky lepšímu používání vozidla.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí a je třeba jí zabránit. Nedovolené zásahy do počitadla ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu. Je proto nanejvýš důležité zajistit co nejvyšší bezpečnostní ochranu těchto systémů, včetně bezpečnostních certifikátů, a odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počitadlem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.	(15) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí a je třeba jí zabránit***, včetně opatření, která budou odrazovat od reklamy, prodeje a instalace nedovolených zařízení a která budou takovou činnost sankcionovat***. Nedovolené zásahy do počitadla ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu. Je proto nanejvýš důležité zajistit co nejvyšší bezpečnostní ochranu těchto systémů, včetně bezpečnostních certifikátů, a odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počitadlem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Aby opatření proti nedovoleným zásahům nepatřičně nenarušovala hospodářskou soutěž, mělo by toto nařízení a související sekundární právní předpisy i nadále nezávislým provozovatelům umožňovat, aby vyvíjeli, distribuovali, instalovali a aktivovali náhradní díly pro následný trh. Výrobci by proto měli nezávislým provozovatelům zajistit přístup k nezbytně nutným informacím, nástrojům a postupům pro vývoj a instalaci těchto náhradních dílů.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 16

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

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) ***Výrobci se mohou rozhodnout, zda budou vyrábět vozidla, která splňují nižší mezní hodnoty emisí nebo mají lepší životnost baterie, než je požadováno v tomto nařízení, nebo vozidla, která obsahují pokročilé možnosti včetně geo-fencingu a adaptivního řízení. Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace. Proto by měl být k dispozici ekologický pas vozidla.***	(17) ***Spotřebitelé by měli mít k dispozici aktuální ekologický pas*** vozidla, ***aby mohli po celou dobu životnosti vozidla dostávat aktuální informace***, ***jako*** je ***spotřeba paliva, stav nabití baterií***, ***mezní hodnoty emisí, výsledky pravidelných technických kontrol*** a ***údaje o technické způsobilosti*** vozidla ***a další důležité informace***.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 18

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

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 19

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

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) I když se pojem „stav nabití“ (SOH) běžně používá k označení stavu baterie v určitém okamžiku její životnosti, tento pojem nemá žádnou společnou definici a určuje se různými metodami: prostřednictvím „stavu certifikované energie“ (SOCE) a „stavu certifikovaného rozsahu“ (SOCR). Obě metody představují procentní podíl certifikované energie baterie nebo dojezdové vzdálenosti, které zbývají v daném okamžiku.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o shodě, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu a ekologický pas vozidel; možnosti ***a označení*** vozidel; požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek; požadavky ***na výrobce*** vozidel vyráběných ve více fázích ***a informace***, které mají ***tito výrobci poskytovat***, jakož i postupy stanovení hodnoty CO_2 u těchto vozidel; technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí, kontroly a inspekce a kontroly v rámci dozoru nad trhem, jakož i oznamovací povinnosti, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby; metody a zkoušky pro i) měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných ***a nejhorších*** cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu; stanovení emisí CO_2, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; stanovení specifikací ukazatele rychlostních stupňů; stanovení dopadu přípojných vozidel kategorie O_3 a O_4 na emise CO_2, spotřebu paliva a energie, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru motorového vozidla; měření emisí	(21) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení ***a za účelem jeho doplnění*** by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ***v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011 i pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie***, pokud jde o povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o shodě, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu a ekologický pas vozidel; možnosti vozidel; požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek; požadavky ***a informace týkající se*** vozidel vyráběných ve více fázích, které mají ***být poskytnuty***, jakož i postupy stanovení hodnoty CO_2 u těchto vozidel; technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí, kontroly a inspekce a kontroly v rámci dozoru nad trhem, jakož i oznamovací povinnosti, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby; metody a zkoušky pro i) měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných***, avšak statisticky relevantních*** cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu; ***ii)*** stanovení emisí CO_2, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; ***iii)*** stanovení specifikací ukazatele

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním, emisí z brzd, vi) posuzování shody s minimálními výkonnostní požadavky na životnost baterie; posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; prahové hodnoty pro shodu a požadavky na výkon, jakož i ***vii***) zkoušky a metody k zajištění výkonnosti snímačů (systémů OBD a OBM); viii) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; ix) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; x) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; ***xi) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7;*** xii) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiii) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xiv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xv) specifikace referenčních paliv a xvi) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xvii) měření oděru pneumatik, jakož i xviii) formát, údaje a způsob sdělování údajů ekologického pasu vozidel. ***Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[50].***	rychlostních stupňů; ***iv)*** stanovení dopadu přípojných vozidel kategorie O_3 a O_4 na emise CO_2, spotřebu paliva a energie, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru motorového vozidla; ***v)*** měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním, emisí z brzd, vi) posuzování shody s minimálními výkonnostní požadavky na životnost baterie; ***vii)*** posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; prahové hodnoty pro shodu a požadavky na výkon, jakož i ***viii***) zkoušky a metody k zajištění výkonnosti snímačů systémů OBD a OBM; ***ix***) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; ***x***) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; ***xi***) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; ***xii***) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiii) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xiv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xv) specifikace referenčních paliv a xvi) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xvii) měření oděru pneumatik, jakož i xviii) formát, údaje a způsob sdělování údajů ekologického pasu vozidel.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel, brzd nebo pneumatik Euro 7; zkušební požadavky, zejména s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7; ***zavádění možností a označení vozidel na základě inovativních technologií pro výrobce, ale také*** stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie a koeficientů životnosti na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 a stanovení ***definic a*** zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, a N_3. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.	(22) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel, brzd nebo pneumatik Euro 7; zkušební požadavky, zejména s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7; stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie a koeficientů životnosti na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 a stanovení zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, a N_3. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(22a) Unie je smluvní stranou Dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN), která byla uzavřena dne 20. března 1958. Tato dohoda se týká standardizace technických specifikací pro kolová vozidla a pro jejich vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech. Kromě toho stanoví podmínky pro vzájemné uznávání schválení, která byla udělena na základě těchto specifikací. Požadavky stanovené v tomto nařízení by měly být ve vhodných případech v souladu se standardy stanovenými v předpisech EHK OSN nebo v jakýchkoli následných změnách tohoto nařízení, jsou-li k dispozici, zejména pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd, mezní hodnoty pro typy pneumatik týkající se oděru a stanovení minimálních výkonnostních kritérií pro baterie.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, jakmile to bude technicky možné, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo ***o dva roky***, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.	(25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením ***a s ním spjatými sekundárními právními předpisy***. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, jakmile to bude technicky ***a ekonomicky*** možné, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky z hlediska emisí, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,	(26) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky z hlediska emisí***, jakož i usilovat o vysokou míru ochrany životního prostředí a zdraví***, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Toto nařízení stanoví pravidla pro původní schválení typu z hlediska emisí, shodnost výroby, shodnost v provozu, dozor nad trhem, životnost systémů k regulaci znečišťujících látek a životnost trakčních baterií, palubní monitorovací systémy, bezpečnostní ustanovení pro omezení nedovolených zásahů a opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti a přesné stanovení emisí CO_2, dojezdové vzdálenosti, spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti.	2. Toto nařízení ***navíc*** stanoví pravidla pro původní schválení typu z hlediska emisí, shodnost výroby, shodnost v provozu, dozor nad trhem, životnost systémů k regulaci znečišťujících látek a životnost trakčních baterií, palubní monitorovací systémy, bezpečnostní ustanovení pro omezení nedovolených zásahů a opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti a přesné stanovení emisí CO_2 ***a emisí znečišťujících látek***, dojezdové vzdálenosti, spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2a. Toto nařízení stanoví rovněž společné technické požadavky a správní ustanovení pro schvalování typu nově vyrobených pneumatik z hlediska emisí z oděru a pro dozor nad trhem s těmito pneumatikami. Ty se považují za doplňkové k technickým požadavkům na pneumatiky a správním ustanovením nařízení (EU) 2019/2144.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 a N_3, jakož i na přípojná vozidla kategorií O_3 a O_4 uvedených v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobena v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla.	Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 a N_3, jakož i na přípojná vozidla kategorií O_3 a O_4 uvedených v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobena v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla ***a na pneumatiky kategorií C1, C2 a C3 podle specifikace uvedené v předpisu OSN č. 117, s výjimkou pneumatik pro přilnavost na ledu***.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) „původním schválením typu z hlediska emisí“ první fáze postupu schvalování typu z hlediska emisí před tím, než orgány udělí certifikát schválení typu a než jsou vozidla ***uvedena*** do výroby;	(2) „původním schválením typu z hlediska emisí“ první fáze postupu schvalování typu z hlediska emisí před tím, než orgány udělí certifikát schválení typu a než jsou vozidla***, motory, systémy, samostatné technické celky nebo konstrukční části uvedeny*** do výroby;

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) „shodností v provozu“ činnosti prováděné na vozidlech v provozu za účelem ověření požadavků na životnost stanovených v tomto nařízení;	(4) „shodností v provozu“ činnosti prováděné na vozidlech***, motorech, systémech, samostatných technických celcích nebo konstrukčních částech*** v provozu za účelem ověření požadavků na životnost stanovených v tomto nařízení;

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) „motorem“ ***zdroj pohonu*** vozidla;	(5) „motorem“ ***spalovací motor*** vozidla ***(ICEV)***;

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) „emisemi CO_2“ nebo „CO_2“ emise oxidu uhličitého z výfuku ***motorového vozidla nebo motoru***;	(9) „emisemi CO_2“ nebo „CO_2“ emise oxidu uhličitého z výfuku;

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) „oxidy dusíku“ nebo „NOx“ součet ***oxidů dusíku vypouštěných*** z výfuku;	(10) „oxidy dusíku“ nebo „NOx“ součet ***oxidu dusnatého (NO) a oxidu dusičitého (NO_2) vypouštěných*** z výfuku;

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) „oxidem dusným“ nebo „N_2O“ emise oxidu dusného z výfuku;

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) „nemethanovými uhlovodíky“ nebo „NMHC“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku s výjimkou methanu;	(18) *(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný pro stanovení emisí CO_2, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel; ***„spotřebou energie“ spotřeba elektrické energie ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;***	(24) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný pro stanovení emisí CO_2, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel;

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 24 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24a) „spotřebou energie“ spotřeba elektrické energie ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) „oděrem pneumatik“ hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru a uvolňovaného do životního prostředí;	(29) „oděrem pneumatik“ hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru ***s odkazem na práci společné pracovní skupiny GRBP/GRPE pro oděr pneumatik v rámci Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29)*** a uvolňovaného do životního prostředí;

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 34

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(34) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla;	(34) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla ***a které jsou ve vozidle instalovány při jeho první registraci***;

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 36

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

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 38

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

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo elektrické energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a energie i další parametry důležité pro určení spotřeby paliva nebo energie a energetické účinnosti vozidla;	(39) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo elektrické energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a energie i další parametry důležité pro určení spotřeby paliva nebo energie a energetické účinnosti vozidla***, jakož i pro účely technických kontrol a technických prohlídek***;

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo změna motoru, zařízení a systému k regulaci znečišťujících látek vozidla, pohonného systému, trakční baterie, počitadla ujetých kilometrů, OBFCM nebo OBD/OBM, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů a jejich dat, ze strany hospodářských subjektů nebo samostatných provozovatelů;	(44) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo změna motoru ***nebo elektromotoru***, zařízení a systému k regulaci znečišťujících látek vozidla, pohonného systému, trakční baterie, počitadla ujetých kilometrů, OBFCM nebo OBD/OBM, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů a jejich dat, ze strany hospodářských subjektů nebo samostatných provozovatelů;

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 47 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(47) „malým výrobcem“ výrobce méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M_1 nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N_1 registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:	(47) „malým výrobcem“ výrobce méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M1***,*** nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N1 ***nebo 600 nových motorových vozidel kategorie M_2, M_3 a 6 900 nových motorových vozidel celkem z kategorií N_2 a N_3*** registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 63

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(63) „jmenovitým výkonem“ nebo „P_{rated}“ maximální netto výkon motoru v kW;	(63) „jmenovitým výkonem“ nebo „P_{rated}“ maximální netto výkon motoru ***nebo elektromotoru*** v kW;

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 65

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(65) „trakční baterií“ bateriový systém, který uchovává energii a jehož hlavním účelem je pohon vozidla;	(65) „trakční baterií“ bateriový systém, který uchovává energii a jehož hlavním účelem je pohon vozidla***, včetně jeho systému řízení baterie***;

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 65 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(65a) „systémem řízení baterie“ elektronické zařízení, které za účelem zajištění bezpečnosti, výkonnosti a životnosti baterie kontroluje nebo řídí její elektrické a tepelné funkce, spravuje a uchovává údaje o parametrech pro určení technického stavu a předpokládané doby životnosti baterie stanovené v příloze VII nařízení (EU) 2023/1542 a komunikuje s vozidlem, do kterého je baterie zabudována, nebo s veřejnou či soukromou dobíjecí infrastrukturou;

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 67

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(67) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ maximální vzdálenost, kterou ujede vozidlo s nulovými emisemi, dokud se nevybije trakční baterie nebo nevyprázdní palivová nádrž, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;	(67) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ maximální vzdálenost, kterou ujede vozidlo s nulovými emisemi ***nebo vozidlo v režimu s nulovými emisemi***, dokud se nevybije trakční baterie nebo nevyprázdní palivová nádrž ***jiného vozidla, než je vozidlo s výhradně spalovacím motorem (ICEV)***, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 71

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(71) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v tištěné a digitální podobě obsahující ***informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace, včetně úrovně mezních hodnot emisí znečišťujících látek, emisí CO_2, spotřeby paliva, spotřeby energie, dojezdové vzdálenosti*** a ***výkonu motoru a životnosti baterie a dalších souvisejících hodnot***;	(71) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v tištěné a digitální podobě obsahující ***všechny informace potřebné k ověření zkoušených*** a ***výrobcem deklarovaných hodnot při schvalování typu***;

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 72

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(72) „systémem varování řidiče před nadměrnými ***emisemi“*** systém navržený, zkonstruovaný a nainstalovaný ve vozidle, který uživateli poskytuje informace o nadměrných emisích a vynucuje opravy;	(72) „systémem varování řidiče před nadměrnými ***emisemi výfukových plynů“*** systém navržený, zkonstruovaný a nainstalovaný ve vozidle, který uživateli poskytuje informace o nadměrných emisích ***výfukových plynů*** a vynucuje opravy;

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 77

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

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 78

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

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – bod 78 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(78a) „pneumatikou pro přilnavost na ledu“ pneumatika pro jízdu na sněhu třídy C1 určená pro použití za náročných sněhových podmínek, která je navíc navržena pro použití na vozovkách pokrytých ledem a která splňuje požadavky stanovené v předpisu OSN č. 117.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1

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

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Pokud se při ověřování shody s mezními hodnotami emisí výfukových plynů provádějí zkoušky za rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v příloze III.	Pokud se při ověřování shody s mezními hodnotami emisí výfukových plynů provádějí zkoušky ***jednotlivě*** za ***každé z*** rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v příloze III.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Emise během regenerace systémů k regulaci znečišťujících látek se ***zahrnou*** jako vážený průměr na základě četnosti a trvání událostí regenerace.	Emise během regenerace systémů k regulaci znečišťujících látek se ***zahrnují*** jako vážený průměr na základě četnosti a trvání událostí regenerace.

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Výrobci navrhnou a vyrobí konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I.	4. Výrobci navrhnou a vyrobí konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I ***za zkušebních podmínek stanovených v příloze III***.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) se systémy OBD ***schopnými*** rozpoznat nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení emisí, za účelem usnadnění oprav;	a) se systémy OBD***, jež jsou schopny*** rozpoznat nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení ***výfukových*** emisí ***nebo poruchu jiných konstrukčních částí***, za účelem usnadnění oprav;

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(b) se systémy OBM schopnými rozpoznat emise přesahující mezní hodnoty emisí v důsledku poruch, zvýšené degradace nebo jiných situací, které zvyšují emise;	(b) se systémy OBM schopnými rozpoznat emise přesahující mezní hodnoty emisí v důsledku poruch, zvýšené degradace nebo jiných situací, které zvyšují emise***, v rámci rozmezí tolerance měření OBM nebo režimu nulových emisí***;

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) s monitory stavu nabití trakční baterie ***a systémů regulace emisí***;	d) s monitory stavu nabití trakční baterie;

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) se systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi;	e) se systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi ***výfukových plynů***;

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 6 – písm. g

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
g) se zařízeními pro sdělování údajů generovaných vozidlem, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM pro účely pravidelných technických prohlídek a technických kontrol prostřednictvím bezdrátové komunikace a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	g) se zařízeními pro sdělování údajů generovaných vozidlem ***spolu s číslem schválení a variantou schválení typu***, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM pro účely pravidelných technických prohlídek a technických kontrol prostřednictvím bezdrátové komunikace a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení ***a rovněž k poskytování služeb třetích stran uživateli vozidla s cílem zlepšit používání vozidla, snížit spotřebu energie a emise nebo prodloužit životnost jeho baterie během používání***.

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 7 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) počítadla ujetých kilometrů ***a***	d) počítadla ujetých kilometrů**,**

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 7 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) elektromotoru a souvisejících řídicích jednotek;

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 7 – písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	eb) bezpečnostních systémů vozidla.

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
8. Výrobce zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobce ji ***odstraní*** aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.	8. Výrobce zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7 ***v co největším možném rozsahu, a to na základě nejlepších dostupných znalostí v době schválení typu***. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobce ***přijme veškerá možná opatření, aby*** ji ***s přihlédnutím ke stavu technického vývoje odstranil, a to*** aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	8a. Výrobci zajistí samostatným provozovatelům přístup k informacím, nástrojům a postupům potřebným k vývoji kompatibilních náhradních dílů pro trh náhradních dílů, které splňují technické požadavky výrobce, a možnost instalovat a aktivovat tyto díly ve vozidle, včetně součástí souvisejících s OBM, v souladu s opatřeními k ochraně před nedovolenými zásahy zavedenými výrobcem. ***Při zvažování neposkytnutí takových informací, nástrojů a postupů, které jsou pro nezávislé provozovatele nezbytné, z důvodu boje proti nedovoleným zásahům by výrobci vozidel měli prokázat, zda by dotyčné neposkytnutí informací, nástrojů a postupů bylo přiměřeným prostředkem k řešení dotčených obav z nedovolených zásahů. Zejména posoudí, zda by nepostačila méně omezující opatření.***

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
10. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů, zkoušek a metodik pro ověření souladu s požadavky stanovenými v odstavcích 1 až 9. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Výrobci mohou označit vozidla, která vyrábějí, jako „vozidlo Euro 7+“, pokud tato vozidla splňují tyto podmínky:	***vypouští se***
a) u vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a hybridních elektrických vozidel s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic;	
b) u hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic, a o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II;	
c) u výhradně elektrických vozidel (PEV) prohlášení o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II.	

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Shoda těchto vozidel s požadavky podle bodu 1 se ověří podle deklarovaných hodnot.	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3

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

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 4

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

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5

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

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 6

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

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 7

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

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Výrobci zajistí, aby zařízení OBFCM, OBD a OBM a ***prostředky*** ochrany proti nedovoleným zásahům ***nainstalované*** v těchto vozidlech byly v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, pokud je vozidlo v provozu.	3. Výrobci zajistí, aby ***konstrukce a funkčnost*** zařízení OBFCM, OBD a OBM a ***prostředků*** ochrany proti nedovoleným zásahům ***nainstalovaných*** v těchto vozidlech byly v souladu s ustanoveními tohoto nařízení ***a nebyly deaktivovány***, pokud je vozidlo v provozu.

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Požadavky uvedené v ***bodech*** 1 až 3 se vztahují na vozidla na všechny druhy paliv nebo zdrojů energie, kterými jsou poháněny. Stejné požadavky se vztahují i na všechny samostatné technické celky a konstrukční části určené pro tato vozidla.	4. Požadavky uvedené v ***odstavcích*** 1 až 3 se vztahují na vozidla na všechny druhy paliv nebo zdrojů energie, kterými jsou poháněny. Stejné požadavky se vztahují i na všechny samostatné technické celky a konstrukční části určené pro tato vozidla.

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
6. Systémy OBM nainstalované výrobcem v těchto vozidlech musí být schopné ***provádět všechny tyto činnosti***:	6. Systémy OBM nainstalované výrobcem v těchto vozidlech musí být schopné:

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) sdělovat údaje o chování vozidla z hlediska emisí, včetně údajů snímače znečišťujících látek a údajů o průtoku výfukových plynů, prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace, a to i za účelem provádění technických prohlídek a silničních technických kontrol ([55]) , ([56]);	b) sdělovat údaje o chování vozidla z hlediska emisí ***výfukových plynů***, včetně údajů snímače znečišťujících látek a údajů o průtoku výfukových plynů, prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace, a to i za účelem provádění technických prohlídek a silničních technických kontrol ([55]), ([56])***, nebo za účelem odhalení nedovolených zásahů a poskytování služeb třetích stran, které pomáhají uživateli vozidla snižovat emise během provozu***;
([55]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).	([55]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).
([56]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129).	([56]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129).

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 6 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) ***spustit opravu*** vozidla, když systém varování řidiče upozorní na výrazné zvýšení emisí.	c) ***upozornit na naléhavou potřebu opravy*** vozidla, když systém varování řidiče upozorní na výrazné zvýšení emisí.

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace.	7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat ***veškeré příslušné zákonem požadované*** údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace ***v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2016/679***.

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 8

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

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 9

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

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO_2, OBD, OBM, životnosti emisních vlastností a životnosti baterie, nepřetržité nebo periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na klikovou skříň uvedených v příloze V. ***Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se použití funkcí adaptivního řízení a možností geo-fencingu, pokud výrobce tyto možnosti zvolí.***	2. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO_2, OBD, OBM, životnosti emisních vlastností a životnosti baterie, nepřetržité nebo periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na klikovou skříň uvedených v příloze V.

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 4

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

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. ***Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví zkoušky a ověřování shody, jakož i postupy týkající se schvalování typu z hlediska emisí, shodnosti výroby, shodnosti*** v ***provozu, prohlášení o shodě*** a ***ekologického pasu vozidla podle odstavců 1 až 4. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2***.	5. ***Výrobci vydají aktualizovaný ekologický pas vozidla po kontrole shodnosti v provozu a uvedou v něm aktualizované hodnoty pro účely čl. 3 odst. 71 tohoto nařízení.*** V ***souladu s nařízením (EU) 2018/858*** a ***směrnicí 2014/45/EU výrobci umožní příslušným orgánům a stanicím technické kontroly aktualizovat ekologicky pas vozidla na základě přesných údajů z portu OBD a zařízení OBFCM vozidla***.

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení

Článek 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 7a
	Zvláštní ustanovení pro oděr pneumatik vozidel
	Po zveřejnění příslušných jednotných ustanovení ve Světovém fóru OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) přijme v souladu s článkem 16 Komise akty v přenesené pravomoci, kterými doplní toto nařízení stanovením metod a mezních hodnot měření emisí oděru pro každou kategorii pneumatik pro účely schválení typu, které budou odkazovat na jednotná ustanovení a odchylky, jež mají být stanoveny ve skupině Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29), pokud jde o schvalování typu pneumatik z hlediska emisí oděru pneumatik.
	V případě, že do 30. června 2026 nebudou ve Světovém fóru OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) stanovena jednotná ustanovení pro pneumatiky třídy C1 a do 31. prosince 2035 pro pneumatiky tříd C2 a C3, provede Komise přezkum a případně vypracuje metodu měření oděru pneumatik a stanoví mezní hodnoty oděru pneumatik na základě jiných stávajících nejmodernějších metod. V návaznosti na tento přezkum a v případě potřeby přijme Komise do 30. října 2026 v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci, v nichž upřesní tyto metody a stanoví mezní hodnoty emisí oděru pro jednotlivé kategorie pneumatik.

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení

Čl. 8 – název

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Zvláštní pravidla pro malé výrobce	Zvláštní pravidla pro malé ***a velmi malé*** výrobce

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1

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

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2

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

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 9 – název

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Special rules for multistage ***vehicles***	Special rules for multistage ***vehicle type-approval***

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. ***Při schvalování typu vozidel vyráběných ve více fázích odpovídají za schválení typu z hlediska emisí výrobci druhé nebo následující fáze, pokud změní jakoukoli část*** vozidla***, která by podle údajů poskytnutých výrobci v předchozí fázi mohla ovlivnit emise nebo životnost baterie***.	1. ***Zvláštní ustanovení uvedená v příloze V – tabulce 3, 4 a 5 se použijí na*** vozidla ***vyráběná ve více fázích***.

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správní požadavky a údaje, které mají poskytnout výrobci předchozí fáze v souladu s odstavcem 1, a postupy stanovení emisí CO_2 těchto vozidel. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Vnitrostátní schvalovací orgány zavedou opatření k udělování schválení typu pro typy vozidel, konstrukční části a samostatné technické celky a k provádění zkoušek, kontrol a inspekcí za účelem ověření, zda výrobci splňují požadavky na shodnost výroby a shodnost v provozu v souladu s přílohou V.	1. Vnitrostátní schvalovací orgány zavedou opatření k udělování schválení typu pro typy vozidel, ***systémy,*** konstrukční části a samostatné technické celky a k provádění zkoušek, kontrol a inspekcí za účelem ověření, zda výrobci splňují požadavky na shodnost výroby a shodnost v provozu v souladu s přílohou V.

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2a. Při provádění zkoušek, kontrol a inspekcí musí vnitrostátní orgány a stanice technické kontroly aktualizovat ekologický pas vozidla doplněním aktualizovaných hodnot u informací uvedených v čl. 3 bodě 71.

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. S účinkem od 24 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost a v souladu se zvláštními ustanoveními pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky odmítnou vnitrostátní schvalovací orgány z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie nebo životnosti baterie v případě nových typů vozidel kategorie M_1 a N_1 udělit EU schválení typu pro emise nebo vnitrostátní schválení typu pro emise, která nejsou v souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. S účinkem od ***1. července 2025*** v případě nových vozidel kategorie M_1 a N_1, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.	4. S účinkem od ***36 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost a v souladu se zvláštními ustanoveními pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky*** v případě nových vozidel kategorie M_1 a N_1, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	4a. S účinkem od 48 měsíců po vstupu všech relevantních sekundárních právních předpisů v platnost a v souladu se zvláštními ustanoveními pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky odmítnou vnitrostátní schvalovací orgány z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie v případě nových typů vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 a nových přípojných vozidel kategorie O_3 a O_4 udělit EU schválení typu pro emise nebo vnitrostátní schválení typu pro emise, která nejsou v souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. S účinkem od ***1. července 2027*** v případě nových vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 a nových přípojných vozidel kategorie O_3, a O_4, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.	5. S účinkem od ***60 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost a v souladu se zvláštními ustanoveními pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky*** v případě nových vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 a nových přípojných vozidel kategorie O_3, a O_4, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových ***motorů, vozidel nebo přípojných*** vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 8

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

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. S účinkem od ***1. července 2025*** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M_1 ***nebo*** N_1 schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	1. S účinkem od ***24 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost*** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M_1 ***a*** N_1 schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. S účinkem od ***1. července 2027*** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, a N_3 schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	2. S účinkem od ***48 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost*** je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, a N_3 ***a přípojného vozidla kategorie O_3 a O_4*** schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. S účinkem od 12 měsíců po přijetí aktu v přenesené pravomoci o schválení typu pneumatik třídy C1, pokud jde o mezní hodnoty emisí spojených s oděrem pneumatik v souladu s článkem 7a, udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu pro konstrukční část nebo samostatný technický celek novým typům pneumatik pouze, pokud jsou v souladu s tímto nařízením, a odmítnou udělit EU schválení typu pro konstrukční část/samostatný technický celek novým typům pneumatik, které nejsou v souladu s tímto nařízením. ***S účinkem od 36 měsíců po přijetí aktu v přenesené pravomoci o schválení typu pneumatik třídy C1, pokud jde o emise spojené s oděrem pneumatik v souladu s článkem 7a, odmítnou vnitrostátní orgány udělit schválení typu nebo schválení typu pro nové pneumatiky třídy C1, které nejsou v souladu s tímto nařízením. Pneumatiky třídy C1, které byly vyrobeny před datem vstupu v platnost stanoveným v tomto pododstavci a které nesplňují požadavky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, se mohou prodávat po dobu nepřesahující 30 měsíců.***

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Nedovolené zásahy, které vedou k emisím přesahujícím mezní hodnoty stanovené v příloze 1, mají za následek, že vozidlo již není v souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – pododstavec 1 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	V případě nesouladu s tímto nařízením v důsledku nedovolených zásahů přijmou příslušné vnitrostátní orgány vhodná nápravná opatření, včetně stažení z oběhu, a účinné, přiměřené a odrazující finanční sankce.

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Vnitrostátní orgány během kontrol shodnosti v provozu nebo v rámci dozoru nad trhem ověří, zda výrobci vozidel správně instalovali systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi, systémy varování řidiče před nízkou hladinou činidla a zda lze do vozidla nedovoleně zasahovat.	2. Vnitrostátní orgány během kontrol shodnosti v provozu nebo v rámci dozoru nad trhem ověří ***kvalitu použitého činidla***, zda výrobci vozidel správně instalovali systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi, systémy varování řidiče před nízkou hladinou činidla a zda lze do vozidla nedovoleně zasahovat.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Komise nebo třetí strany ***mohou*** v souladu s článkem 9 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858 provádět kontroly shodnosti v provozu a dozor nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V za účelem ověření souladu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením.	1. Komise nebo třetí strany ***musí*** v souladu s článkem 9 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858 provádět kontroly shodnosti v provozu a dozor nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V za účelem ověření souladu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2a. Komise průběžně sleduje situaci na úrovni Unie s cílem odhalit praktiky obcházení a nedodržování souladu s tímto nařízením. Pokud je zjištěno nedodržení souladu, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu a případně i legislativní návrh s cílem řešit rizika tohoto nedodržení souladu a eliminovat je.

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky ***článku 4*** provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky ***článku 4*** může provádět Komise a třetí strany rovněž v souladu s přílohou V.	2. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky ***tohoto nařízení*** provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky ***tohoto nařízení*** může provádět Komise a třetí strany rovněž v souladu s přílohou V.

Pozměňovací návrh 114

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – návětí

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

Pozměňovací návrh 115

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) systém varování řidiče před nadměrnými emisemi;

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	db) systém varování řidiče před nízkou hladinou činidla;

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;	e) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, ***s přihlédnutím k požadavkům trhu s náhradními díly a k poskytování všech požadovaných informací, nástrojů a postupů nezávislým provozovatelům pro vývoj a instalaci náhradních dílů, a*** bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. g

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly;	g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly ***z hlediska emisí částic pro všechny kategorie vozidel, přičemž se berou v úvahu další palubní systémy, které přispívají k brzdění vozidel***;

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ga) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly, které mají být dodatečně namontovány do vozidel, která již byla uvedena na trh, aby se výrazně snížily emise z brzd;

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 pro postupy a zkoušky pro schvalování typu z hlediska emisí a metodiky zkoušení pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně shodnosti v provozu, shodnosti výroby a dozoru nad trhem, pro všechny tyto prvky: ***a) typy vozidel kategorie M1, N1;*** ***b) typy vozidel kategorie M2, M3, N2 a N3;*** ***c) motory používané pro typy vozidel kategorie M2, M3, N2, N3;*** ***d) systémy OBM/OBD;*** ***da) systém varování řidiče před nadměrnými emisemi;*** ***db) systém varování řidiče před nízkou hladinou činidla;*** ***e) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, s přihlédnutím k požadavkům trhu s náhradními díly a k poskytování všech požadovaných informací, nástrojů a postupů nezávislým provozovatelům pro vývoj a instalaci náhradních dílů, a bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;*** ***f) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součásti;*** ***g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly;***

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ga) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly, které mají být dodatečně namontovány do vozidel, která již byla uvedena na trh, aby se výrazně snížily emise z brzd;
	h) typy pneumatik s ohledem na oděr pneumatik;
	i) typy vozidel kategorie M1 a N1;
	j) stanovení CO_2, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru u vozidel kategorie M1 a N1 a ustanovení pro zařízení OBFCM;
	k) stanovení CO_2, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru u vozidel kategorie M2, M3, N2 a N3, energetické účinnosti u přípojných vozidel kategorie O3 a O4 a ustanovení pro zařízení OBFCM.

Pozměňovací návrh 121

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Komisi je svěřena pravomoc přijímat ***prováděcí*** akty pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti v provozu, shodnosti výroby a dozoru nad trhem, v nichž stanoví:	Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty ***v přenesené pravomoci*** pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti v provozu, shodnosti výroby a dozoru nad trhem, v nichž stanoví:

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ba) metody schvalování typu příslušných hybridních technologií u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3;

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro ***těžká vozidla***, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění;	g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro ***vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3***, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění;

Pozměňovací návrh 124

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
j) zařízení OBFCM, ***systémy*** OBD a OBM, včetně prahových hodnot pro shodu, požadavků na výkon a zkoušek výkonu, metod zajištění výkonnosti snímačů a bezdrátového předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy;	j) ***charakteristiky a výkonnost*** zařízení OBFCM, ***systémů*** OBD a OBM, včetně prahových hodnot pro shodu, požadavků na výkon a zkoušek výkonu, metod zajištění výkonnosti snímačů a bezdrátového předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy;

Pozměňovací návrh 125

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
l) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek;	l) metody ***a požadavky pro*** posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek ***a kvality činidel***;

Pozměňovací návrh 126

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
o) metody hodnocení správného fungování typů vozidel ***chválených podle zvláštních označení v článku 5***;	o) metody hodnocení správného fungování typů vozidel;

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
p) kontroly souladu ***s ustanoveními čl. 9 odst. 1 a zkušební*** postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích;	p) kontroly souladu ***se zkušebními*** postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích;

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení

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

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

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
t) metody měření oděru pneumatik;	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 130

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
v) správní požadavky a dokumentace pro schvalování typu z hlediska emisí;	v) správní požadavky a dokumentace pro schvalování typu z hlediska emisí ***a pro provádění zkoušek, kontrol a inspekcí za účelem ověření souladu***;

Pozměňovací návrh 131

Návrh nařízení

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
w) v případě potřeby oznamovací povinnosti.	w) v případě potřeby oznamovací povinnosti ***ohledně formátu a dat;***

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 4 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.	***5.*** Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2. ***Prováděcí akty uvedené v odst. 3 písm. a) až f) a i) až k) a akty v přenesené pravomoci uvedené v odst. 3a písm. a) až f) a i) až k) a odst. 4 písm. a) až f) a j) až w) se přijmou nejpozději do ... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].*** ***Prováděcí akty uvedené v odst. 3 písm. g) až h) a akty v přenesené pravomoci uvedené v odst. 3a písm. g) až h) a odst. 4 písm. g) až i) se přijmou bez zbytečného odkladu po zveřejnění příslušných jednotných ustanovení Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29).***

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – návětí

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

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) příloha III, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, N_3, na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7; b)	a) příloha III ***tabulka 2***, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, N_3, na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7; b)

Pozměňovací návrh 135

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) příloha III, pokud jde o zkušební podmínky, na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik podle normy Euro 7;	b) příloha III ***tabulka 4 a 5***, pokud jde o zkušební podmínky, na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik podle normy Euro 7;

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) článek 5 zavedením možností a označení pro výrobce na základě inovativních technologií.	***vypouští se***

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ca) případně stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I v případě, že ve Světovém fóru OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29) nebudou před příslušnou lhůtou uvedenou v článku 7a stanovena jednotná ustanovení;

Pozměňovací návrh 138

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) stanovením koeficientů životnosti v příloze IV na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 kategorií M_2***,*** ***M***$_3$, N_2, N_3 a zprávy ***o životnosti*** těžkých nákladních vozidel předložené Evropskému parlamentu a Radě;	d) stanovením koeficientů životnosti v příloze IV na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 kategorií M_3, N_2, N_3 a ***závěrů*** zprávy ***hodnotící životnost*** těžkých nákladních vozidel ***z hlediska emisí*** předložené Evropskému parlamentu a Radě;

Pozměňovací návrh 139

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – písm. e

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

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 2 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Komise přijme tyto akty v přenesené pravomoci uvedené v písm. a) až c) bez zbytečného odkladu po zveřejnění příslušných jednotných ustanovení Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29). V případě, že tato jednotná ustanovení nebudou v tomto fóru WP29 stanovena do 30. června 2026 pro pneumatiky třídy C1 a do 31. prosince 2035 pro pneumatiky třídy C2 a C3, uplatní se článek 7a tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 15 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [Úřad pro publikace: vložte prosím datum = den vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.	2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v ***čl. 14 odst. 3a, čl. 14 odst. 4 a*** článku 15 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [Úřad pro publikace: vložte prosím datum = den vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v ***článku*** 15 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.	3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v ***čl. 14 odst. 3a, čl. 14 odst. 4 a článku*** 15 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 15 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.	6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle ***čl. 14 odst. 3a, čl. 14 odst. 4 a*** článku 15 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh 242

Návrh nařízení

Článek 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 16a
	Odůvodněné stížnosti fyzických nebo právnických osob
	1. Každá fyzická nebo právnická osoba je oprávněna samostatně nebo ve sdružení podávat odůvodněné stížnosti vnitrostátním orgánům dozoru nad trhem, pokud mají důvody se domnívat, že jeden nebo více výrobců, hospodářských subjektů nebo nezávislých subjektů nedodržuje toto nařízení.
	2. V případě, že o to osoby podávající odůvodněné stížnosti požádají, přijmou orgány dozoru nad trhem nezbytná opatření k náležité ochraně totožnosti této osoby a jejích osobních informací, které by v případě zveřejnění byly pro tuto osobu škodlivé.
	3. Vnitrostátní orgány dozoru nad trhem odůvodněné stížnosti pečlivě, nestranně a bez zbytečného odkladu posoudí, včetně toho, zda jsou daná tvrzení řádně podložena, a přijmou nezbytná opatření, včetně provedení kontrol a hodnocení podle článků 8 a 51 nařízení (ES) 2018/858, s cílem odhalit možné případy porušování tohoto nařízení a případně požadovat nápravná opatření nebo přijmout vhodná omezující opatření podle článku 52 nařízení (ES) 2018/858.
	4. Vnitrostátní orgán dozoru nad trhem do tří měsíců informuje fyzické nebo právnické osoby uvedené v odstavci 1 o svém rozhodnutí vyhovět žádosti o opatření nebo ji zamítnout a o veškerých opatřeních, která hodlá přijmout k řešení obav vyjádřených v odůvodněné stížnosti, a uvede důvody pro přijaté rozhodnutí i navrhované kroky.

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Do 1. září 2031 předloží Komise na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení.	2. Do 1. září 2031 předloží Komise na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení***, včetně hodnocení dosaženého snížení emisí výfukových plynů a emisí jiných než výfukových plynů a posouzení toho, jak toto nařízení přispělo ke splnění norem znečištění ovzduší stanovených v [XXX přepracovaném návrhu směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší]***.

Pozměňovací návrhy 181 a 192

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2a. Nejpozději do 31. prosince 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu posuzující životnost těžkých nákladních vozidel z hlediska emisí.

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2025***.	Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2030***.

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2027***.	Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2031***.

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Použije se ***ode dne 1. července 2025*** u vozidel kategorie M_1, N_1 a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a ***ode dne 1. července 2027*** u vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O_3, O_4.	Použije se ***24 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost*** u ***nových*** vozidel kategorie M_1, N_1 a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a ***36 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost u nových vozidel kategorie M_1, N_1 a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel.*** ***Použije se 48 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost u nových vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O_3, O_4 a 60 měsíců po vstupu všech příslušných sekundárních právních předpisů v platnost*** u ***nových*** vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O_3, O_4.

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Použije se ode dne 1. července 2030 u vozidel M_1, N_1 vyrobených malými výrobci.	Použije se ode dne 1. července 2030 u vozidel kategorie M_1, N_1 vyrobených malými výrobci ***a ode dne 1. července 2031 u vozidel kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 vyrobených malými výrobci***.

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 1

Znění navržené Komisí

Tabulka 1: Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M_1, N_1 se spalovacím motorem

Emise znečišťujících látek	Vozidla M_1, ***N_1***	***Pouze pro vozidla*** N_1 ***s poměrem výkonu k hmotnosti*** [1] ***nižším než 35 kW/t***	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla M_1, N_1	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N_1 ***s poměrem výkonu k hmotnosti nižším než 35 kW/t***
	na km	na km	na jízdu	na jízdu
NO_x v mg	60	75	600	750
PM v mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} v počtu částic	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO v mg	500	630	5 000	6 300
THC v mg	100	130	1 000	1 300
NMHC v mg	68	90	680	900
NH_3 v mg	20	20	200	200

[1] V případě vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a výhradně elektrických vozidel měřeno v souladu s bodem 5.3.2. předpisu EHK/OSN č. 85 nebo ve všech ostatních případech měřeno v souladu s jedním ze zkušebních postupů stanovených v bodě 6 celosvětového technického předpisu OSN č. 21.

Pozměňovací návrh

Tabulka 1: Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M_1, N_1 se spalovacím motorem

	Vozidla M_1	***N_1 (třída I)***	N_1 ***(třída II)***	***N_1 (třída III)***	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla M_1, N_1	***Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pro vozidla N_1 (třída I)***	Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N_1 ***(třída II)***	***Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 10 km pouze pro vozidla N_1 (třída III)***
Hmotnost v provozním stavu (MRO) v kg	–	***Pro vozidla N_1 s MRO ≤ 1280***	***Pro vozidla N_1 s 1280 < MRO ≤ 1735***	***Pro vozidla N_1 s 1735 < MRO***	–	***Pro vozidla N_1 s MRO ≤ 1280***	***Pro vozidla N_1 s 1280 < MRO ≤ 1735***	***Pro vozidla N_1 s 1735 < MRO***
Emise znečišťujících látek	na km	***na km***	na km	***na km***	na jízdu	na jízdu	na jízdu	na jízdu
NO_x v mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM v mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} v počtu částic	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
CO v mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
THC v mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
NMHC v mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 v mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 2

Znění navržené Komisí

Tabulka 2: Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3 se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech

Emise znečišťujících látek	***Emise za studena*** (1)	***Emise za tepla*** (2)	***Emisní rozpočet pro všechny jízdy kratší než 3 x WHTC***	***Volitelné mezní hodnoty emisí při volnoběhu*** (3)
	na kWh	*na kWh*	***na kWh***	***za hodinu***
NO_x v mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM v mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} v počtu částic	***5x10^{11}***	***2x10^{11}***	***3x10^{11}***	
CO v mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
NMOG v mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 v mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 v mg	500	***350***	***500***	
N_2O v mg	160	***100***	***140***	
HCHO v mg	30	***30***		

(1) Emise za studena se vztahují ke 100. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo $WHTC_{cold}$ u motorů.
(2) Emise za tepla se vztahují k 90. percentilu klouzavého průměrovacího okénka 1 WHTC u vozidel nebo $WHTC_{hot}$ u motorů.
(3) Platí pouze v případě, že není přítomen systém, který po 300 sekundách nepřetržitého provozu na volnoběh automaticky vypne motor (se zastaveným vozidlem a aktivovanými brzdami).

Pozměňovací návrh

Tabulka 2: Mezní hodnoty emisí výfukových plynů Euro 7 pro vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3 se spalovacím motorem a spalovací motory používané v těchto vozidlech

Emise znečišťujících látek	***WHSC (CI) a WHTC (CI a PI)***	**Emise v REÁLNÉM provozu**
	na kWh	*na kWh*
NO_x v mg	***200***	***260***
PM v mg	***8***	***10***
PN_{10} v počtu částic	***6x10^{11}***	***7,8x10^{11}***
CO v mg	***1500***	***1950***
NMOG v mg	***75***	***98***
NH_3 v mg	***60***	***78***
CH_4 v mg	500	***650***
N_2O v mg	160	***208***
HCHO v mg	30	***39***

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 4 – název

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné do 31.12.2034	Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu ***pro vozidla se spalovacím motorem*** platné do 31.12.2034

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 4 a (nová)

Znění navržené Komisí
Pozměňovací návrh

Tabulka 4a: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu pro výhradně elektrická vozidla, vozidla s palivovými články a hybridní elektrická vozidla platné do 31. prosince 2029

Mezní hodnoty emisí v mg/km na vozidlo	***Vozidla M_1, N_1***	***Vozidla M_2, M_3***	***Vozidla N_2, N_3***
Emise částic z brzd (PM_{10})	***3***		
Emise částic z brzd (PN)			

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 4 b (nová)

Znění navržené Komisí
Pozměňovací návrh

Tabulka 4b: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 ve standardním jízdním cyklu pro výhradně elektrická vozidla, vozidla s palivovými články a vozidla s hybridním elektrickým pohonem platné od 1. ledna 2030

Mezní hodnoty emisí v mg/km na vozidlo	***Vozidla M_1, N_1***	***Vozidla M_2, M_3***	***Vozidla N_2, N_3***
Emise částic z brzd (PM_{10})			
Emise částic z brzd (PN)			

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 5

Znění navržené Komisí

Tabulka 5: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 platné od 1. 1. 2035

Mezní hodnoty emisí v mg/km na vozidlo	Vozidla M_1, N_1	Vozidla M_2, M_3	Vozidla N_2, N_3
Emise částic z brzd (PM_{10})	***3***		
Emise částic z brzd (PN)			

Pozměňovací návrh

Tabulka 5: Mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 ***při standardním jízdním cyklu pro všechna vozidla*** platné od 1. 1. 2035

Mezní hodnoty emisí v mg/km na vozidlo	Vozidla M_1, N_1	Vozidla M_2, M_3	Vozidla N_2, N_3
Emise částic z brzd (PM_{10})			
Emise částic z brzd (PN)			

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Příloha I – tabulka 6

Znění navržené Komisí

Tabulka 6: ***Mezní hodnoty*** oděru pneumatik Euro 7

Ztráta hmotnosti pneumatiky v g/1 000 km	***Pneumatiky C1***	***Pneumatiky C2***	***Pneumatiky C3***
Normální pneumatiky			
Pneumatiky pro jízdu na sněhu			
Pneumatiky pro zvláštní použití			

Pozměňovací návrh

Tabulka 6: ***Zkušební metoda*** oděru pneumatik Euro 7***, mezní hodnoty a harmonogram provedení***

Číslo předpisu OSN	***Předmět***	***Série změn zveřejněná v Úředním věstníku***	***Odkaz na Úřední věstník***	***Oblast, na kterou se vztahují stávající a budoucí předpisy OSN WP29***
[1xx]	***Pneumatiky z hlediska oděru***	***Série změn 00***	***Úř. věst. L xxx, xx.x.20XX, s. x.***	***C1, C2*** (*)***, C3*** (*)

(*) Organizace spojených národů (OSN) v budoucnu rozšíří vývoj vhodné zkušební metody a mezních hodnot pro posuzování oděru pneumatik třídy C2 a C3.

Pozměňovací návrh 157

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 1

Znění navržené Komisí

Tabulka 1: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M_1

Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než ***8*** let nebo do ***160 000*** km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	***80%***	***70%***	
PEV	***80%***	***70%***	

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

Pozměňovací návrh

Tabulka 1: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel M_1

Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než ***10*** let nebo do ***200 000*** km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	***85%***	***75%***	
PEV	***85%***	***75%***	

Minimální výkonnostní požadavky na základě dojezdové vzdálenosti	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než ***10*** let nebo do ***200 000*** km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení

Příloha II – tabulka 2

Znění navržené Komisí

Tabulka 2: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N_1

Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než ***8*** let nebo do ***160 000*** km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	***75%***	***65%***	
PEV	***75%***	***65%***	

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

Pozměňovací návrh

Tabulka 2: Minimální výkonnostní požadavky Euro 7 na životnost baterie u vozidel N_1

Minimální výkonnostní požadavky na základě energie baterie	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než ***10*** let nebo do ***200 000*** km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV	***80%***	***70%***	
PEV	***80%***	***70%***	

Minimální výkonnostní požadavky na základě dojezdové vzdálenosti	5 let od začátku životnosti nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla starší než 5 let nebo po 100 000 km a mladší než ***10*** let nebo do ***200 000*** km, podle toho, co nastane dříve	Vozidla v rámci prodloužené životnosti*
OVC-HEV			
PEV			

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 1

Znění navržené Komisí

Tabulka 1: Podmínky zkoušení shody vozidel M_1, N_1 s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla

Parametr	Běžné jízdní podmínky	Rozšířené jízdní podmínky (*)
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	–	1,6 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci)
Teplota okolí	0 °C až 35 °C	***–10 °C*** až 0 °C nebo 35 °C až ***45 °C***
Maximální nadmořská výška	700 metrů	Více než 700 m a méně než ***1 800*** m
Maximální rychlost	do 145 km/h	145 až 160 km/h
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	–
Maximální průměrný výkon na kolech během prvních 2 km po studeném startu	Nižší než 20 % maximálního výkonu na kolech	***Vyšší než*** 20 % maximálního výkonu na kolech
Složení jízdy	Jakékoli	–
Minimální počet ujetých kilometrů	10 000 km	3 000 až 10 000 km

(*) Stejná emisní strategie se použije, je-li vozidlo provozováno mimo tyto podmínky, pokud neexistuje technický důvod schválený schvalovacím orgánem.

Pozměňovací návrh

Tabulka 1: Podmínky zkoušení shody vozidel M_1, N_1 s mezními hodnotami emisí výfukových plynů s jakýmkoli palivem a mazivem na trhu v rámci specifikací vydaných výrobcem vozidla

Parametr	**Běžné jízdní podmínky**	Rozšířené jízdní podmínky ([1])
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	–	1,6 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci) ***údaje získané v případě, kdy platí více než jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci, se ze zkoušky vyloučí.***
Teplota okolí	0 °C až 35 °C	***–7 °C*** až 0 °C nebo 35 °C ***až 38 °C***
Maximální nadmořská výška	700 metrů	Více než 700 m a méně než ***1 300*** m
Maximální rychlost	do 145 km/h	145 až 160 km/h
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	Nepovoleno	Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti
Pomocná zařízení	Možné jako při běžném použití	–
Maximální průměrný výkon na kolech během prvních 2 km po studeném startu	Nižší než 20 % maximálního výkonu na kolech	***Mezi*** 20 % ***a 30 %*** maximálního výkonu na kolech
Složení jízdy	Jakékoli***, jako při běžném použití*** ([2]) ***a s výjimkou neobjektivního jízdního režimu***	***Jakékoli, jako při běžném použití[2] a s výjimkou neobjektivního jízdního režimu***
Minimální počet ujetých kilometrů	10 000 km	3 000 až 10 000 km

([1]) Povolena je pouze kombinace dvou rozšířených podmínek teploty a nadmořské výšky.
([2]) Normální použití se vztahuje na dynamiku jízdy stanovenou v příloze 9 předpisu OSN č. 168.

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 2

Znění navržené Komisí

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

Parametr	***Běžné jízdní podmínky***	***Rozšířené jízdní podmínky****
Dělitel při jízdě za rozšířených podmínek	–	***2 (vztahuje se na měřené emise pouze v době, kdy platí jedna z podmínek stanovených v tomto sloupci)***
Teplota okolí	***-7 °C až 35 °C***	***–10 °C až -7 °C nebo 35 °C až 45 °C***
Maximální nadmořská výška	***1 600 m:***	***Od 1 600 do 1 800 m***
Úpravy tažného zařízení/aerodynamiky	***Nepovoleno***	***Povoleno podle specifikací výrobce a až do regulované rychlosti***
Užitečné zatížení vozidla	***Vyšší nebo rovno 10 %***	***Méně než 10 %***
Pomocná zařízení	***Možné jako při běžném použití***	–
Zatížení spalovacího motoru při studeném startu	***Jakékoli***	–
Složení jízdy	***Jako při běžném použití***	–
Minimální počet ujetých kilometrů	***5 000 km při < 16 t TPMLM 10 000 km při > 16 t TPMLM***	***Mezi 3 000 km a 5 000 km při < 16 t TPMLM Mezi 3 000 km a 10 000 km při > 16 t TPMLM***

Pozměňovací návrh

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

Měření emisí výfukových plynů v laboratoři	***Měření emisí v reálném provozu***
Na všechny zkoušky emisí výfukových plynů provedené s použitím zkušebních cyklů WHTC/WHSC na zkušebním stavu se použijí ustanovení předpisu OSN č. 49 ([1]) ***přílohy 4.***	***Ustanovení předpisu OSN č. 49*** ([2]) ***přílohy 8 se použijí*** s těmito výjimkami: — ***prahová hodnota výkonu v tabulce 1 přílohy III je 0 %. U okének s výkonem menším než 6 % se pro výpočty použije hodnota 6 %;*** — ***faktor shodnosti (CF) v bodě 6.3 tabulky 2, kde se pro všechny znečišťující látky použije hodnota = 1,0. Použitelnými mezními hodnotami jsou skutečné mezní hodnoty emisí v reálném provozu v příloze I tabulce 2.***

([1]) Série změn 07 (Úř. věst. L 14, 16.1.2023, s. 1).
([2]) Série změn 07 (Úř. věst. L 14, 16.1.2023, s. 1).

Pozměňovací návrh 161

Návrh nařízení

Příloha III – tabulka 5

Znění navržené Komisí

Tabulka 5: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami oděru pneumatik

	Vozidla M_1, N_1	Vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3
Zkouška mezních hodnot oděru pneumatik	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu

Pozměňovací návrh

Tabulka 5: Podmínky zkoušení shody s mezními hodnotami oděru pneumatik

	Vozidla M_1, N_1	Vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3
Zkouška mezních hodnot oděru pneumatik	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu ***v souladu s článkem 7a (novým)***	Na základě zkušebních metodik vyvinutých v OSN pro zkoušení oděru pneumatik v reálném provozu ***v souladu s článkem 7a (novým)***

Pozměňovací návrh 162

Návrh nařízení

Příloha IV – tabulka 1

Znění navržené Komisí

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

Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek	Vozidla M_1, N_1 a M_2	N_2, N_3<16t, M_3<7,5t	N_3>16t, M_3>7,5t
Hlavní životnost	***160 000*** km nebo ***8*** let, podle toho, co nastane dříve	***300 000*** km nebo ***8*** let, podle toho, co nastane dříve	***700 000*** km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti a až ***200 000*** km nebo ***10*** let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti a až ***375 000*** km	Po hlavní životnosti a až ***875 000*** km

Pozměňovací návrh

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

Životnost vozidel, motorů a náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek	Vozidla M_1, N_1 a M_2	N_2, N_3<16t, M_3<7,5t	N_3>16t, M_3>7,5t
Hlavní životnost	***200 000*** km nebo ***10*** let, podle toho, co nastane dříve	***340 000*** km nebo ***10*** let, podle toho, co nastane dříve	***750 000*** km nebo 15 let, podle toho, co nastane dříve
Prodloužená životnost	Po hlavní životnosti a až ***240 000*** km nebo ***12*** let, podle toho, co nastane dříve	Po hlavní životnosti a až ***400 000*** km ***nebo 12 let, podle toho, co nastane dříve***	Po hlavní životnosti a až ***900 000*** km ***nebo 17 let, podle toho, co nastane dříve***

Pozměňovací návrh 163

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 3

Znění navržené Komisí

Tabulka 3: Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schválení typu a rozšíření pro vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3 pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky ***při původním*** schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, ***PM a*** PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M_2, M_3, N_2 a N_3) a ***zkouška při nízkém zatížení (je-li to relevantní)***	Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné ***typy*** vozidel	***Shodnost výroby prováděná výhradně na úrovni motoru***	Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva roky
CO_2 a spotřeba paliva/energie, stanovení nulových emisí/dojezdové vzdálenosti vozidla	***Licence VECTO***	***Pro konstrukční části***	***Nepožadováno***
Energetická účinnost přípojných vozidel	Licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Nepožadováno
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné[6]
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné[6]
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnosti	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno
Adaptivní řízení (je-li k dispozici)	***Prohlášení***	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	***Prohlášení a prokázání shody***	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***

Pozměňovací návrh

Tabulka 3: Použití zkušebních požadavků, prohlášení a dalších požadavků pro schválení typu a rozšíření pro vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3 pro výrobce

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky ***pro*** schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM a PN a emise CO_2, spotřeba paliva při zkoušce s neustáleným cyklem (WHTC za studena a za tepla)	***Požadováno u základního motoru rodiny vozidel z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny vozidel*** (*)	***Požadováno u motoru mimo rodinu*** (**)	
Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M_2, M_3, N_2 a N_3)	Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné ***kategorie*** vozidel (**)	***Nepožadováno***	Požadována zkouška na vozidle s jakýmkoli palivem a u jakékoli kategorie vozidla a jakéhokoli užitečného zatížení pro všechny typy motorů, každé dva ***roky*** (**)
Energetická účinnost přípojných vozidel	Licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Nepožadováno
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí (**)	Nepožadováno	Volitelné[28]
Životnost emisních vlastností	Prohlášení (**)	Nepožadováno	Nepožadováno
Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek	***Prohlášení*** (**)	***Nepožadováno*** (**)	***Volitelné*** (**)
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Nepožadováno
Stanovení výkonu	***Požadováno*** (**)	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné[28]
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prokázání shody + prohlášení	Nepožadováno	Požadováno
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnosti	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno

(*) Na základě údajů o testování motoru všech hodnot výkonu.
(**) V případě vozidla se schváleným systémem motoru z hlediska emisí je za provedení této zkoušky odpovědný výrobce motoru.

Pozměňovací návrh 164

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 4

Znění navržené Komisí

Tabulka 4: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u vozidel M_2, M_3, N_2 a N_3 pro členské státy a uznané třetí strany/Komisi

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky ***při původním*** schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	***Schvalovací*** orgán***, který vydává schválení typu***	***Schvalovací*** orgán	***Schvalovací*** orgán	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Plynné znečišťující látky, PM a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M_2, M_3, N_2 a N_3) ***a zkouška při nízkém zatížení (je-li to relevantní)***	Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné ***typy*** vozidel	(viz požadavky na motor)	Požadováno každý rok u přiměřeného počtu typů vozidel s jakýmkoli palivem a u každé kategorie vozidla, na kterou se vztahuje schválení typu z hlediska emisí	Volitelné	Požadováno/ volitelné	Volitelné
Emise CO_2, spotřeba paliva/energie, stanovení nulových emisí / dojezdové vzdálenosti vozidla	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
Energetická účinnost přípojných vozidel	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné

Znění navržené Komisí

Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	***Nepožadováno***	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnosti	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
Adaptivní řízení (je-li k dispozici)	***Prohlášení***	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***	***Volitelné***	***Volitelné***
Technologie geo-fencingu (jsou-li k dispozici)	***Prohlášení a prokázání shody***	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***	***Požadováno***	***Volitelné***

Pozměňovací návrh

Tabulka 4: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u vozidel M_2, M_3, N_2 a N_3 pro členské státy a uznané třetí strany/Komisi

Zkušební požadavky	Zkoušky a požadavky ***pro*** schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu		Zkoušky v rámci dozoru nad trhem	
Příslušný aktér	Orgán ***udělující schválení typu***	Orgán ***udělující schválení typu***	Orgán ***udělující schválení typu***	Třetí strany a Komise	Orgány dozoru nad trhem	Třetí strany a Komise
Plynné znečišťující látky, PM a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M_2, M_3, N_2 a N_3)	Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné ***kategorie*** vozidel **	(viz požadavky na motor)	Požadováno každý rok u přiměřeného počtu typů vozidel s jakýmkoli palivem a u každé kategorie vozidla, na kterou se vztahuje schválení typu z hlediska emisí **	Volitelné	Požadováno/ volitelné	Volitelné
Emise CO_2, spotřeba paliva/energie, stanovení nulových emisí / dojezdové vzdálenosti vozidla	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné
Energetická účinnost přípojných vozidel	Vydání licence VECTO	Pro konstrukční části	Nepožadováno	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné

Ověřovací zkouška	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek	***Nepožadováno***	***Nepožadováno***	***Požadováno***	***Volitelné***	***Požadováno***	***Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek***
Životnost baterie	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Volitelné	Volitelné
Stanovení výkonu	***Požadováno*** **	***Nepožadováno***	***Volitelné***	***Volitelné***	***Volitelné***	***Volitelné***
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	Volitelné	Volitelné	Požadováno	Volitelné
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Prohlášení a prokázání shody	Nepožadováno	***Požadováno***	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné
Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnosti	Prohlášení a dokumentace	Nepožadováno	Nepožadováno	Nepožadováno	Požadováno	Volitelné

***** V případě vozidla se schváleným systémem motoru z hlediska emisí je za provedení této zkoušky odpovědný výrobce motoru.***

Pozměňovací návrh 165

Návrh nařízení

Příloha V – tabulka 5

Znění navržené Komisí

Tabulka 5: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u motorů určených pro vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3 pro výrobce

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	Zkoušky a požadavky ***při původním*** schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM a PN a emise CO_2, spotřeba paliva při zkoušce s neustáleným cyklem (WHTC za studena a za tepla)	Požadováno u základního motoru rodiny vozidel z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny vozidel (**)	Požadováno u motoru mimo rodinu	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení CO_2	Požadováno	Požadováno	
Nepřetržitá/periodická regenerace	Prohlášení	Nepožadováno	
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4	Nepožadováno	
Výkon motoru	***Požadováno***		

(*) Schvalovací orgán může požádat o provedení zkoušky během původního schválení typu.
(**) Na základě údajů o testování motoru všech hodnot výkonu.

Pozměňovací návrh

Tabulka 5: Použití zkušebních požadavků a prohlášení pro schvalování typu a jejich rozšíření u motorů určených pro vozidla M_2, M_3, N_2 a N_3 pro výrobce

Požadavky na zkoušky pro každé palivo	Zkoušky a požadavky ***pro*** schválení typu z hlediska emisí	Zkoušky při ověření shodnosti výroby	Zkoušky při ověření shodnosti v provozu
Plynné znečišťující látky, PM a PN a emise CO_2, spotřeba paliva při zkoušce s neustáleným cyklem (WHTC za studena a za tepla)	Požadováno u základního motoru rodiny vozidel z hlediska emisí a prohlášení u všech členů rodiny vozidel **	Požadováno u motoru mimo rodinu	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4
Plynné znečišťující látky, PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu) pro každé palivo a pro příslušné kategorie vozidel (M_2, M_3, N_2 a N_3)	***Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých typů vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel***	***Nepožadováno***	
Zkoušky motoru pro ověření údajů požadovaných pro stanovení CO_2	Požadováno	Požadováno	
Nepřetržitá/periodická regenerace	Prohlášení	Nepožadováno	
Emise z klikové skříně	Kontrola instalace uzavřeného systému klikové skříně nebo vedení ke koncovému potrubí	Nepožadováno	
Životnost emisních vlastností	Prohlášení	Nepožadováno	
Stanovení výkonu	***Požadováno***	***Nepožadováno***	
Palubní diagnostika (úroveň rodiny OBD)	Prohlášení	Nepožadováno	
Palubní monitorování (úroveň rodiny OBM)	Provádí se pouze s úplným vozidlem, jak je uvedeno v tabulkách 3 a 4	Nepožadováno	

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