Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/1257

8.5.2024

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/1257

z 24. apríla 2024

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) V rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/591 ([3]) o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2030 sa ako jeden zo šiestich tematických cieľov Únie na obdobie do 31. decembra 2030 stanovuje snaha o dosiahnutie nulového znečistenia, aj v súvislosti so škodlivými chemikáliami, s cieľom dosiahnuť životné prostredie bez toxických látok vrátane ovzdušia, vody a pôdy, ako aj v súvislosti so svetelným a hlukovým znečistením, a ochrana zdravia a dobrých životných podmienok ľudí, zvierat a ekosystémov pred rizikami a negatívnymi vplyvmi súvisiacimi so životným prostredím.

(2) Európska zelená dohoda, prijatá v oznámení Komisie 11. decembra 2019, je stratégiou Únie na začatie transformácie, ktorej cieľom je najneskôr do roku 2050 dosiahnuť klimaticky neutrálne, čisté a obehové hospodárstvo, optimalizovať hospodárenie so zdrojmi a minimalizovať znečistenie a zároveň uznať potrebu hlboko transformačných politík. Únia má aj záväzky v súvislosti s Agendou Organizácie Spojených národov (OSN) 2030 pre udržateľný rozvoj a príslušnými cieľmi udržateľného rozvoja. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ktorú Komisia prijala v decembri 2020, a v Akčnom pláne EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“, ktorý Komisia prijala v máji 2021, sa konkrétne riešia aspekty dopravného znečistenia uvedené v Európskej zelenej dohode. Medzi iné osobitne relevantné opatrenia z hľadiska uvedenej iniciatívy patria napríklad návrh prepracovaného znenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES ([4]), nová priemyselná stratégia pre Európu, ktorú Komisia predstavila v marci 2020, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/851 ([5]),

([1]) Ú. v. EÚ C 228, 29.6.2023, s. 103.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 13. marca 2024 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 12. apríla 2024.
([3]) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/591 zo 6. apríla 2022 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2030 (Ú. v. EÚ L 114, 12.4.2022, s. 22).
([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).
([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/851 z 19. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie (Ú. v. EÚ L 110, 25.4.2023, s. 5).

ktorým sa zrevidovali emisné normy CO_2 pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 ([6]), a návrh na revíziu emisných noriem CO_2 pre nové ťažké úžitkové vozidlá stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 ([7]).

(3) Vnútorný trh je oblasť, kde má byť zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel sa nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ([8]) zaviedol komplexný systém typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá a prípojné vozidlá, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi.

(4) Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel, motorov a náhradných dielov vzhľadom na emisie (ďalej len „typové schválenie vzhľadom na emisie“) by mali zostať harmonizované, aby sa zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu, ako aj vysoká úroveň ochrany životného prostredia a zdravia vo všetkých členských štátoch.

(5) Úspešný prechod na mobilitu s nulovými emisiami si vyžaduje integrovaný prístup a vhodné prostredie na stimulovanie inovácií a zachovanie technologického prvenstva Únie v odvetví cestnej dopravy. Medzi prvky takéhoto prostredia patria verejné a súkromné investície do výskumu a inovácií, zvýšená ponuka vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, začlenenie do energetických systémov, ako aj udržateľná dodávka materiálov a udržateľná výroba, opätovné použitie a recyklácia batérií v Únii. Vytvorenie takéhoto prostredia si vyžaduje súdržné opatrenia na úrovni Únie, ako aj na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni.

(6) Na podporu prechodu na čistú mobilitu a zároveň na reindustrializáciu Únie a podporu jej občanov je nevyhnutné udržať ceny súkromných a úžitkových vozidiel dostupné pre jednotlivcov a podniky. Pomohlo by to udržať kvalitu života, konkurencieschopnosť priemyslu a inovácie, a tiež podporiť tvorbu pracovných miest a rozvoj zručností v tomto odvetví.

(7) Mala by sa zabezpečiť spoločensky prijateľná a spravodlivá transformácia na mobilitu s nulovými emisiami. Je preto dôležité zohľadniť sociálne dôsledky takejto transformácie v celom hodnotovom reťazci automobilového priemyslu a proaktívne riešiť jej dôsledky pre zamestnanosť. V rámci Mechanizmu spravodlivej transformácie by sa mali zaviesť cielené programy na únijnej, celoštátnej a regionálnej úrovni, ako je napríklad vypracovanie plánov spravodlivej transformácie pre regióny závislé od automobilového priemyslu, ktoré sa budú týkať rekvalifikácie, zvyšovania kvalifikácie a presunu pracovníkov, ako aj iniciatív v oblasti vzdelávania a hľadania zamestnania v nepriaznivo postihnutých komunitách a regiónoch, a to v úzkom dialógu so sociálnymi partnermi a príslušnými orgánmi. V rámci uvedeného prechodu je potrebné posilniť zamestnanosť žien, ako aj rovnosť príležitostí v tomto odvetví.

(8) Toto nariadenie je samostatným regulačným aktom na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/858. Administratívne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane ustanovení o sankciách, ako aj jeho účinný mechanizmus presadzovania súladu sú plne uplatniteľné.

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

([8]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

(9) Opodstatnené sťažnosti predložené fyzickými alebo právnickými osobami môžu predstavovať dôležitý zdroj informácií pre orgány dohľadu nad trhom, ako aj pre schvaľovacie orgány. V tejto súvislosti môže k uplatňovaniu a presadzovaniu tohto nariadenia prispieť zavedenie jednoduchých a primeraných postupov, ktoré fyzickým a právnickým osobám umožnia podávať opodstatnené sťažnosti príslušným orgánom, ak majú dôvod domnievať sa, že sa neplnia požiadavky tohto nariadenia. Vnútroštátne orgány by uvedené sťažnosti mali považovať za rizikový faktor pri rozhodovaní o dohľade nad trhom alebo činnostiach týkajúcich sa zhody v prevádzke.

(10) V tomto nariadení by sa mali stanoviť spoločné administratívne ustanovenia a požiadavky týkajúce sa emisií z vozidiel a životnosti batérií, zatiaľ čo technické prvky by sa mali stanoviť vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s postupom preskúmania.

(11) Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, motorov a náhradných dielov vzhľadom na emisie sú v súčasnosti stanovené v dvoch nariadeniach, ktoré sa uplatňujú na typové schválenie ľahkých vozidiel a ťažkých úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie, konkrétne v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ([9]) a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ([10]).

(12) Začlenením požiadaviek stanovených v nariadeniach (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 do jedného nariadenia by sa zabezpečila vnútorná súdržnosť systému typového schválenia vzhľadom na emisie pre ľahké vozidlá aj ťažké úžitkové vozidlá a zároveň by sa umožnili rôzne emisné limity a skúšobné postupy pre takéto vozidlá.

(13) Okrem toho boli súčasné emisné limity pre ťažké úžitkové vozidlá prijaté v roku 2009 na základe technológie dostupnej v tom čase. Odvtedy technológia pokročila a kombinovaným využitím jednotlivých súčasných technológií možno dosahovať oveľa nižšiu úroveň emisií, ako bola úroveň pred viac ako 15 rokmi. Uvedený technologický pokrok by sa mal odzrkadliť v emisných limitoch založených na najmodernejších existujúcich technológiách a poznatkoch o kontrole znečisťovania, a to pokiaľ ide o všetky príslušné znečisťujúce látky.

(14) V Únii sa od roku 2011 v prípade ľahkých vozidiel a od roku 2013 v prípade ťažkých úžitkových vozidiel kontrolujú výfukové emisie pevných častíc väčších ako 23 nanometrov (PN_{23}). Vzhľadom na to, že existujúce technológie a globálny technický predpis OSN č. 15 umožňujú merať množstvo emisií častíc s najmenšou veľkosťou 10 nanometrov (PN_{10}), je primerané uplatňovať limity častíc vo výške PN_{10} na všetky vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Prvé stanovenie osobitných limitov emisií PN_{10} bude impulzom pre globálnu harmonizáciu posilnenej kontroly a merania množstva emisií PN a Únia by mala nabádať Svetové fórum OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (UN WP.29), aby zodpovedajúcim spôsobom zosúladilo príslušné predpisy OSN o vozidlách.

(15) Zjednodušenie by sa mohlo dosiahnuť odstránením skúšok, ktoré nie sú potrebné, v príslušných prípadoch odkazom na normy podľa existujúcich predpisov OSN a zabezpečením konzistentného súboru postupov a skúšok pre rôzne fázy typového schválenia vzhľadom na emisie.

(16) S cieľom zabezpečiť, aby boli emisie ľahkých vozidiel a ťažkých úžitkových vozidiel pri skutočnom používaní obmedzené, sa vyžaduje skúšanie vozidiel za podmienok skutočnej jazdy, ktoré sú štatisticky významné, s minimálnym súborom obmedzení, hraníc a iných požiadaviek na jazdu. Takéto skúšanie na ceste by sa malo zakladať na bežnej jazde a malo by vylúčiť skreslenú jazdu.

(17) V nariadeniach (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 sa vyžaduje, aby vozidlá dodržiavali emisné limity počas určitého obdobia, ktoré nezodpovedá priemernej životnosti vozidiel. Preto je vhodné stanoviť požiadavky na životnosť, ktoré odrážajú priemernú očakávanú životnosť vozidiel v Únii.

([9]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

([10]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI), a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

(18) Členské štáty sa vyzývajú, aby vypracovali a zaviedli stratégie na stimulovanie obnovy vozového parku s cieľom uľahčiť postupný prechod vozového parku na vozidlá so zníženými emisiami, čo prispeje k čistejšiemu a udržateľnejšiemu dopravnému ekosystému.

(19) Existujú technológie, ktoré sú v súčasnosti dostupné a všeobecne používané na celom svete, ktoré obmedzujú emisie prchavých organických zlúčenín z odparovania počas používania a parkovania vozidla s benzínovým palivom. Preto je vhodné stanoviť emisné limity pre takéto prchavé organické zlúčeniny na nižšej úrovni.

(20) Nevýfukové emisie pozostávajú z častíc emitovaných pneumatikami a brzdami vozidiel. Odhaduje sa, že emisie z pneumatík sú najväčším zdrojom mikroplastov uvoľňovaných do životného prostredia. Ako sa uvádza v posúdení vplyvu pripojenom k návrhu tohto nariadenia, očakáva sa, že do roku 2050 budú nevýfukové emisie predstavovať až 90 % všetkých častíc emitovaných cestnou dopravou, pretože výfukové častice sa v dôsledku elektrifikácie vozidiel znížia. Uvedené nevýfukové emisie by sa preto mali merať a obmedzovať. Komisia by mala podporovať prácu UN WP.29 s cieľom včas dosiahnuť svoje ciele, ktoré odrážajú vysokú úroveň ambícií na základe spoľahlivých vedeckých a technických poznatkov, a vymedziť limity oderu na základe najmodernejších metód. V prípade, že UN WP.29 neprijme jednotné ustanovenia o limitoch pre oder pneumatík do 1. júla 2026, pokiaľ ide o pneumatiky triedy C_1, 1. apríla 2028 pre pneumatiky triedy C_2 alebo do 1. apríla 2030 pre pneumatiky triedy C_3, Komisia by mala prijať delegovaný akt zameraný na dosiahnutie cieľa Únie znížiť do roku 2030 mikroplasty uvoľňované do životného prostredia o 30 % a na základe najmodernejších limitov oderu. Počas prípravy uvedeného delegovaného aktu by sa mali vyhodnotiť osobitné charakteristiky vozidiel s trakčnými batériami vrátane plugin hybridov a batériových elektrických vozidiel.

(21) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 ([11]) sa upravujú ukazovatele radenia prevodových stupňov, ktorých hlavným účelom je minimalizovať spotrebu paliva vozidla, keď vodič dodržiava ich indikácie. Toto nariadenie by sa však malo zaoberať požiadavkami na emisie znečisťujúcich látok pri skutočnom používaní, a to aj vtedy, keď sa riadia ukazovateľmi radenia prevodových stupňov.

(22) Vozidlá s trakčnými batériami vrátane plug-in hybridov a elektrických vozidiel na batérie prispievajú k dekarbonizácii odvetvia cestnej dopravy. S cieľom získať a zvýšiť dôveru spotrebiteľov v takéto vozidlá by tieto vozidlá mali byť výkonné a mali by mať dlhú životnosť. Preto je dôležité vyžadovať, aby si trakčné batérie po mnohých rokoch používania zachovali značnú časť svojej pôvodnej kapacity. Takáto požiadavka by mala osobitný význam pre osoby, ktoré kupujú ojazdené elektrické vozidlá, keďže by sa zabezpečilo, že vozidlo bude naďalej fungovať tak, ako sa očakáva. V prípade všetkých vozidiel, ktoré používajú trakčné batérie, by sa preto mali vyžadovať monitory zdravotného stavu trakčných batérií. Okrem toho by sa mali zaviesť minimálne výkonnostné požiadavky na životnosť batérií osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel s prihliadnutím na globálny technický predpis OSN č. 22.

(23) Palubné monitorovacie systémy (ďalej len „OBM“) a palubné zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie (ďalej len „OBFCM“) využívajú údaje generované vozidlom na monitorovanie súladu s týmto nariadením. Uvedené údaje majú vo vhodných prípadoch podliehať nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 ([12]).

(24) Neoprávnené zasahovanie do vozidiel s cieľom odstrániť alebo deaktivovať časti systémov na reguláciu znečisťujúcich látok je známym problémom. Takáto prax vedie k nekontrolovaným emisiám, a preto by sa jej malo predchádzať a mali by sa uplatňovať účinné, primerané a odrádzajúce sankcie. Neoprávnené zasahovanie do počítadla kilometrov vedie k nesprávnemu počtu najazdených kilometrov a bráni riadnym kontrolám vozidla

([11]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

([12]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 z 13. decembra 2023 o harmonizovaných pravidlách týkajúcich sa spravodlivého prístupu k údajom a ich používania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica (EÚ) 2020/1828 (akt o údajoch) (Ú. v. EÚ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

v prevádzke. Preto je mimoriadne dôležité zaručiť najvyššiu možnú bezpečnostnú ochranu týchto systémov, doplniť bezpečnostné certifikáty a primeranú ochranu proti neoprávneným zásahom, aby sa zabezpečilo, že do systémov na reguláciu znečisťujúcich látok ani počítadla kilometrov nemožno neoprávnene zasahovať.

(25) Aby opatrenia proti neoprávnenému zasahovaniu neprimerane nebránili hospodárskej súťaži, toto nariadenie by malo zachovať možnosť povoliť nezávislým prevádzkovateľom vyvíjať, distribuovať, inštalovať a aktivovať náhradné diely na trhu. Výrobcovia by preto nemali nezávislým prevádzkovateľom odopierať prístup k informáciám, nástrojom a procesom, ktoré sú nevyhnutne potrebné na vývoj a inštaláciu takýchto náhradných dielov. Schválenie a povolenie prístupu nezávislých prevádzkovateľov k bezpečnostným prvkom vozidla by sa malo udeľovať v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858.

(26) Dosahovanie cieľov Únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií z vozidiel. Používanie manipulatívnych zariadení, ako aj manipulatívne stratégie by mali byť podľa tohto nariadenia zakázané. Tento zákaz je nevyhnutný na zabezpečenie uvedených cieľov. Pri posudzovaní situácií, ktoré by mohli zahŕňať používanie manipulatívnych zariadení alebo manipulatívnych stratégií, by sa malo vykonať rozsiahle posúdenie a výklad týchto situácií v súlade s judikatúrou Súdneho dvora Európskej únie týkajúcou sa rušiacich zariadení v kontexte nariadenia (ES) č. 715/2007. Pri určovaní toho, či existujú manipulatívne zariadenia alebo manipulatívne stratégie, by sa mali zohľadniť všetky zariadenia alebo stratégie, ktoré znižujú účinnosť emisných limitov výfukových a nevýfukových emisií a požiadavky na skúšobné podmienky podľa tohto nariadenia, ktoré spôsobujú, že vozidlo, ktoré nesplňa požiadavky, sa javí ako vozidlo, ktoré spĺňa požiadavky, alebo ktoré falšujú výsledky skúšok. Navrhovanie, konštrukcia a montáž vozidiel s takýmito manipulatívnymi zariadeniami alebo manipulatívnymi stratégiami by malo podliehať sankciám.

(27) Snímače nainštalované vo vozidlách sa už používajú na zisťovanie anomálií v emisiách a vynucovanie súvisiacich opráv prostredníctvom palubného diagnostického systému (ďalej len „OBD“). Systém OBD, ktorý sa v súčasnosti používa, však presné poruchy nezistí včas a nenalieha dostatočne, aby sa opravy vykonali rýchlo. V dôsledku toho je možné, že vozidlá majú oveľa vyššie emisie znečisťujúcich látok, než je povolené. Snímače, ktoré sa doteraz používali pre systém OBD, by sa mohli používať aj na nepretržité monitorovanie a reguláciu výfukových emisií z vozidiel prostredníctvom systému OBM. Systém OBM takisto upozorní používateľa na potrebu vykonania opráv motora alebo systémov na reguláciu znečisťujúcich látok. Je preto vhodné vyžadovať, aby bol takýto systém namontovaný a jeho technické požiadavky boli regulované. Opatrenia vyplývajúce z používania uvedených systémov by nemali viesť k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky.

(28) Výrobcovia sa môžu rozhodnúť, že budú vyrábať vozidlá, ktoré zahŕňajú pokročilé možnosti, ako napríklad geofencing. Ďalšou dostupnou možnosťou pre výrobcov je vyrábať „vozidlá podľa normy Euro 7ext“, ktoré sú vozidlami kategórie N_2 s maximálnou hmotnosťou od 3,5 do 5 t s pôvodom v type vozidla kategórie N_1, pre ktoré možno na žiadosť výrobcu udeliť typové schválenie vzhľadom na emisie pre typ vozidla kategórie N_2, ak vozidlo spĺňa požiadavky pre typ vozidla kategórie N_1. Spotrebitelia a vnútroštátne orgány by mali mať možnosť identifikovať takéto vozidlá prostredníctvom vhodnej dokumentácie.

(29) Environmentálne údaje o typoch vozidiel by sa mali sprístupniť používateľom vozidiel. Pre každé vozidlo by sa preto mal sprístupniť environmentálny pas vozidla (EVP). Používatelia vozidiel by mali mať prístup aj k aktuálnym informáciám o spotrebe paliva, zdravotného stavu trakčných batérií, emisiách znečisťujúcich látok a ďalším relevantným informáciám generovaným palubnými systémami a monitormi.

(30) Ak Komisia predloží návrh, aby sa po roku 2035 evidovali nové ľahké vozidlá, ktoré využívajú výlučne palivá neutrálne z hľadiska CO_2, na ktoré sa nevzťahujú normy pre vozový park v oblasti CO_2, a v súlade s právom Únie a cieľom klimatickej neutrality Únie, toto nariadenie bude potrebné zmeniť tak, aby zahŕňalo možnosť typového schvaľovania takýchto vozidiel.

(31) Emisie z vozidiel predávaných výrobcami s malým objemom výroby predstavujú nepodstatnú časť emisií v Únii. V niektorých požiadavkách na takýchto výrobcov by sa preto mohla umožniť určitá flexibilita. Výrobcovia s malým objemom výroby by mali mať možnosť nahradiť určité skúšky počas typového schvaľovania vyhláseniami o súlade, zatiaľ čo výrobcovia s mimoriadne malým objemom výroby by mali mať možnosť používať laboratórne skúšky založené na náhodných jazdných cykloch pri skutočnej jazde.

(32) Nariadeniami (EÚ) 2019/631 a (EÚ) 2019/1242 sa upravujú priemerné emisné parametre CO_2 z vozového parku nových motorových vozidiel v Únii. Pri typovom schválení vzhľadom na emisie by sa mali zaviesť postupy a metodiky na presné určenie emisií CO_2, spotreby paliva a elektrickej energie, elektrického dojazdu a výkonu motora pre jednotlivé vozidlá vrátane aktualizácie a rozvoja nástroja na výpočet spotreby energie vozidla (VECTO), aby sa okrem iného lepšie zohľadnila energetická účinnosť ťažších kombinácií vozidiel.

(33) Zatiaľ čo pojem „zdravotný stav“ („state of health – SOH“) sa bežne používa na označenie zdravia trakčnej batérie v danom momente jej života, tento pojem nie je bežne vymedzený a určuje sa prostredníctvom rôznych metodík, ako napríklad „stav certifikovanej energie“ a „stav certifikovaného dojazdu“. Oba ukazovatele predstavujú percentuálny podiel certifikovanej energie batérie alebo elektrického dojazdu zostávajúceho v danom čase.

(34) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o:

— povinnosti výrobcov ako súčasť typového schvaľovania a postupov, skúšok a metodík, ktoré sa majú uplatňovať na vyhlásenie o súlade, kontrolu zhody výroby, kontrolu zhody v prevádzke, dohľad nad trhom a environmentálny pas vozidla (EVP),

— požiadavky, skúšky, metódy a nápravné opatrenia týkajúce sa životnosti vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ako aj registračnej a komunikačnej schopnosti systémov OBM, a to aj na účely pravidelných technických kontrol a kontrol technického stavu,

— metódy a skúšky na: i) meranie výfukových emisií v laboratóriu a na ceste a používanie prenosných systémov merania emisií pri skutočnej jazde; ii) určenie emisií CO_2, spotreby paliva a elektrickej energie, elektrického dojazdu a výkonu motora motorového vozidla; iii) určenie energetickej účinnosti prípojných vozidiel kategórií O_3 a O_4; iv) meranie emisií z kľukovej skrine, emisií z odparovania a emisií z brzd; v) posúdenie súladu s minimálnymi výkonnostnými požiadavkami na životnosť batérie; vi) hodnotenie zhody vozidiel a motorov v prevádzke; vii) posúdenie prevádzky, účinnosti, regenerácie a životnosti pôvodných a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok; viii) zabezpečenie a posúdenie opatrení týkajúcich sa manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií vrátane analýzy zraniteľností a ochrany pred neoprávneným zasahovaním; ix) posúdenie fungovania typov vozidiel schválených podľa niektorých osobitných označení; x) vyhodnotenie súladu s požiadavkami na typové schválenia, ktoré sa uplatňujú v súvislosti s vozidlami vyrobenými výrobcami s malým objemom výroby a mimoriadne malým objemom výroby; xi) konštatovanie neexistencie manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií a xii) meranie oderu pneumatík,

— metódy, požiadavky a skúšky vrátane prahových hodnôt súladu na zabezpečenie výkonnosti zariadení OBFCM, systémov OBD a OBM a snímačov takýchto zariadení a systémov, ako aj prenosu údajov zaznamenaných takýmito zariadeniami a systémami mimo vozidla,

— metódy, požiadavky a špecifikácie pre ukazovateľ radenia prevodových stupňov,

— charakteristiky a výkon systémov varovania vodiča a metód podnecovania vodiča a metódy posúdenia ich fungovania,

— výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie,

— špecifikácie referenčných palív,

— formát environmentálneho pasu vozidla (EVP), údaje a spôsob oznamovania údajov z environmentálneho pasu vozidla (EVP),

— požiadavky a informácie, ktoré majú poskytovať výrobcovia vozidiel vrátane vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch, ako aj

— technické prvky, administratívne a dokumentačné požiadavky na typové schválenie vzhľadom na emisie a kontroly v rámci dohľadu nad trhom, kontroly zhody v prevádzke a zhody výroby, ako aj oznamovacie povinnosti.

(35) Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([13]). S cieľom zabezpečiť kontinuitu, pokiaľ ide o určité existujúce právne povinnosti týkajúce sa metód merania emisií znečisťujúcich látok z typov vozidiel kategórií M_1 a N_1, by metódy merania výfukových emisií a emisií z odparovania mali odrážať metódy stanovené v nariadení (EÚ) 2017/1151 platné v čase prijatia vykonávacieho aktu.

(36) S cieľom podľa potreby zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o skúšobné podmienky založené na údajoch zhromaždených pri skúšaní vozidiel, brzd alebo pneumatík podľa normy Euro 7; požiadavky na skúšky, najmä s prihliadnutím na technický pokrok a údaje zhromaždené pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7; zavedenie doplňujúcich možností a označení vozidiel založených na inovačných technológiách pre výrobcov; stanovenie limitov pre emisie častíc z brzd, limitov pre emisie formaldehydu pre vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2, a N_3, skúšobných podmienok pre vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2, a N_3 a za určitých podmienok, limitov oderu pre typy pneumatík, ako aj minimálnych výkonnostných požiadaviek na batérie a multiplikačných faktorov pre životnosť na základe údajov získaných pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7; stanovenie osobitných pravidiel pre vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2 a N_3, ktoré sa vzťahujú na výrobcov s malým objemom výroby; a uplatňovanie požiadaviek na skúšky a vyhlásenia. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([14]). Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(37) Únia je zmluvnou stranou dohody z 20. marca 1958, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov ([15]). Požiadavky stanovené v tomto nariadení by sa mali vo vhodných prípadoch zosúladiť s normami stanovenými v predpisoch OSN alebo v akýchkoľvek následných zmenách týchto predpisov OSN, ak sú k dispozícii, najmä pokiaľ ide o limity emisií častíc z brzd, limity oderu pre typy pneumatík a stanovenie minimálnych výkonnostných požiadaviek pre batérie.

(38) Preto ak boli takéto limity alebo požiadavky v návrhu predpisu OSN alebo zmeny predpisu OSN schválené v súlade s článkom 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) a rozhodnutím Rady 97/836/ES ([16]), tieto limity alebo požiadavky by sa mali začleniť do tohto nariadenia. V súlade s článkom 290 ZFEÚ by sa preto mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať takéto akty.

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).
([14]) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.
([15]) Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 81.
([16]) Rozhodnutie Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na pristúpenie Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („Revidovaná dohoda z roku 1958“) (Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78).

(39) Keďže pravidlá typového schválenia motorových vozidiel a motorov a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá vzhľadom na emisie sa aktualizujú a konsolidujú v tomto nariadení, nariadenia (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 by sa v záujme jasnosti, prehľadnosti a zjednodušenia mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.

(40) V záujme jasnosti, racionálnosti a zjednodušenia by sa týmto nariadením mali zrušiť tieto akty prijaté podľa nariadení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009: nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 ([17]), nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 ([18]), nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 ([19]) a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 ([20]).

(41) Vždy, keď si opatrenia uvedené v tomto nariadení vyžiadajú spracúvanie osobných údajov, malo by sa toto spracúvanie vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([21]) a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ([22]), ako aj s relevantným vnútroštátnym právom v súlade s uvedenými nariadeniami.

(42) Je dôležité poskytnúť členským štátom, vnútroštátnym orgánom a hospodárskym subjektom dostatok času na prípravu na uplatňovanie nových pravidiel zavedených týmto nariadením a vykonávacími a delegovanými aktmi prijatými podľa neho. Dátum uplatňovania by sa preto mal odložiť a pre nové a existujúce typy by sa mali stanoviť rôzne dátumy uplatňovania. Zatiaľ čo v prípade ľahkých vozidiel by sa mali nové pravidlá začať uplatňovať hneď, ako to bude možné z technického a ekonomického hľadiska, v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a prípojných vozidiel sa dátum uplatňovania môže odložiť, keďže prechod na vozidlá s nulovými emisiami bude v prípade ťažkých úžitkových vozidiel dlhší.

(43) V prípade vozidiel kategórií M_2 a M_3, pre ktoré je od nahlasovacieho obdobia roku 2030 v nariadení (EÚ) 2019/1242 stanovená cieľová hodnota 100 % nulových emisií, by sa v tomto nariadení mali stanoviť prechodné opatrenia s cieľom zabezpečiť súlad s povinnosťami stanovenými v nariadení (EÚ) 2019/1242, ako aj zabezpečiť, aby požadované investičné úsilie zostalo primerané.

(44) Keďže ciele tohto nariadenia, a to stanovenie spoločných technických požiadaviek a administratívnych ustanovení pre typové schválenie vozidiel kategórií M a N, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek vzhľadom na emisie a pre dohľad nad trhom s vozidlami kategórií M a N, ako aj so systémami, s komponentmi a so samostatnými technickými jednotkami určenými pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie, ako aj dosiahnutie vysokej úrovne ochrany životného prostredia a zdravia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na ich rozsah a dôsledky ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

([17]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy I a III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 167, 25.6.2011, s. 1).

([18]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

([19]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO2 a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1).

([20]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 z 1. augusta 2022, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o vlastnosti ťažkých úžitkových prípojných vozidiel z hľadiska ich vplyvu na emisie CO2, spotrebu paliva, spotrebu energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683 (Ú. v. EÚ L 205, 5.8.2022, s. 145).

([21]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

([22]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Predmet úpravy

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

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

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórií M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 a N_3, ako aj prípojné vozidlá kategórií O_3 a O_4, ako sa uvádza v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858, vrátane tých, ktoré sú navrhnuté a vyrobené v jednom alebo vo viacerých stupňoch, a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá a pneumatiky triedy C_1, C_2 a C_3, ako sa uvádza v predpise OSN č. 117 ([23]) s výnimkou pneumatík na jazdu na ľade.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

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

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

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

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

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

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

5. „motor“ je spaľovací motor vozidla;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23. „WHTC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v neustálenom stave v súlade s bodom 7.2.1 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49 ([24]);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

    a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCOV

Článok 4

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

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

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

3. V príslušných prípadoch, keď výrobcovia, vnútroštátne orgány udeľujúce typové schválenia, Komisia alebo uznané tretie strany overujú dodržiavanie limitov výfukových emisií, ak sa skúšanie vykonáva za rozšírených jazdných podmienok, emisie sa vydelia rozšíreným deličom jazdy stanoveným v predpise OSN č. 168 ([25]).

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

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

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

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

b) so systémami OBM schopnými monitorovať výfukové emisie;

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

d) s monitormi SOH trakčnej batérie;

e) so systémami varovania vodiča pri nadmerných výfukových emisiách;

f) so systémami varovania vodiča pri nízkej hladine činidla;

g) so zariadeniami prenášajúcimi mimo vozidla údaje ním generované používané na dosiahnutie súladu s týmto nariadením a údaje zariadenia OBFCM, a to aj na účely pravidelných kontrol technického stavu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ([26]) a cestných technických kontrol v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ ([27]) a na účely komunikácie s nabíjacou infraštruktúrou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.

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

a) systému vstrekovania paliva a činidla;

b) motora a riadiacich jednotiek motora;

c) trakčných batérií a súvisiacich systémov riadenia;

d) počítadla kilometrov;

e) systémov na reguláciu znečisťujúcich látok;

f) elektromotora a súvisiacich riadiacich jednotiek;

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

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

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

g) zariadenia OBFCM;

h) systému OBD;

i) systému OBM a

j) environmentálneho pasu vozidla (EVP).

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

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

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

11. Výrobcovia zabezpečia bezpečný prenos údajov týkajúcich sa emisií a životnosti batérií prijatím opatrení v oblasti kybernetickej bezpečnosti v súlade s predpisom OSN č. 155 ([28]).

Článok 5

Možnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie a označovania vozidiel

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

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

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

Článok 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Článok 7

Povinnosti výrobcov týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie

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

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

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

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

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

Článok 8

Osobitné pravidlá pre výrobcov s malým objemom výroby

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

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

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

Článok 9

Osobitné pravidlá pre vozidlá s typovo schváleným motorom

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

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

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

KAPITOLA III

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

Článok 10

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

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

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

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

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

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

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

6. S účinnosťou od 29. mája 2028, schvaľovacie orgány v prípade nových typov vozidiel kategórieM_2, M_3, N_2 alebo N_3 a nových typov prípojných vozidiel kategórie O_3 alebo O_4, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, odmietnu takýmto novým typom vozidiel a prípojných vozidiel udeliť typové schválenie EÚ alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie z dôvodu emisií CO_2 a emisií znečisťujúcich látok, spotreby paliva a elektrickej energie alebo životnosti batérie.

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

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

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

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

Článok 11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Článok 12

Prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok

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

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

KAPITOLA IV

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

Článok 13

Uplatňovanie požiadaviek na skúšky Komisiou a uznanými tretími stranami

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

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

KAPITOLA V

SKÚŠKY A VYHLÁSENIA

Článok 14

Postupy a skúšky

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

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

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

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

a) typy vozidiel kategórií M_1 a N_1;

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

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

d) systémy OBM a OBD;

e) systém varovania vodiča pri nadmerných emisiách;

f) systémy varovania vodiča pri nízkej hladine činidla;

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

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

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

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

k) ostatné typy komponentov a ich náhradné časti;

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

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

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

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

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

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

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

e) metódy merania emisií z kľukovej skrine;

f) metódy merania emisií z odparovania;

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

h) metódy merania oderu pneumatík;

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

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

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

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

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

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

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

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

q) výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie;

r) špecifikácie referenčných palív používaných na skúšanie;

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

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

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

v) vo vhodných prípadoch ohlasovacie povinnosti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Článok 15

Prispôsobenie technickému pokroku

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KAPITOLA VI

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 16

Vykonávanie delegovania právomoci

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

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

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

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

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

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

Článok 17

Postup výboru

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

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

Článok 18

Podávanie správ a preskúmanie

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

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

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

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

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

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

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

KAPITOLA VII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

Zmena nariadenia (EÚ) 2018/858

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

1. Odsek 1 sa nahrádza takto:

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

2. Odsek 3 sa nahrádza takto:

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

a) odmietnutie poskytnutia prístupu k informáciám;

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

c) neoprávnená manipulácia s vozidlom a jeho systémami.“

3. Dopĺňajú sa tieto odseky:

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

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

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

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

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

Článok 20

Zrušenie

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

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

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

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

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

Článok 21

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

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

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

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

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

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

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

V Štrasburgu 24. apríla 2024

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda*
R. METSOLA	M. MICHEL

PRÍLOHA I

EMISNÉ LIMITY EURO 7

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

		Hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave (MRO) (kg)	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Hmotnosť všetkých uhľovodíkov (THC)		Hmotnosť nemetánových uhľovodíkov (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NO_x)		Súčet hmotností všetkých uhľovodíkov a oxidov dusíka (THC + NO_x)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		Počet častíc (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategória	Trieda		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I	MRO ≤ 1 280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II	1 280 < MRO ≤ 1 735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III	1 735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Pre vozidlá kategórie N_1 triedy III platia tieto limity: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV a ICEV 11 mg/km.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabuľka 9: Limity oderu pneumatiky podľa normy Euro 7

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

PRÍLOHA II

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

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

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

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

(*) Ako sa uvádza v prílohe IV.

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

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

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

(*) Ako sa uvádza v prílohe IV.

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

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

(*) Ako sa uvádza v prílohe IV.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

PRÍLOHA III

SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

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

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

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

(**) Predpis OSN č. 168, pôvodná verzia.

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

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

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

Tabuľka 3: Podmienky skúšania súladu s limitmi emisií z odparovania

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

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

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

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

Tabuľka 5: Podmienky skúšania súladu s limitmi oderu pneumatiky

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

PRÍLOHA IV

POŽIADAVKY NA ŽIVOTNOSŤ

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

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

(*) Maximálna hmotnosť.

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

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

(*) Maximálna hmotnosť.

PRÍLOHA V

UPLATŇOVANIE SKÚŠOBNÝCH POŽIADAVIEK A VYHLÁSENÍ

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

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

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

(*) Schvaľovací orgán môže vyžadovať vykonanie skúšky.

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

Skúšobné požiadavky	Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke		Skúšky v rámci dohľadu nad trhom	
Relevantný subjekt	Orgán udeľujúci typové schválenie	Orgán udeľujúci typové schválenie	Orgán udeľujúci typové schválenie	Komisia a uznané tretie strany	Orgány dohľadu nad trhom	Komisia a uznané tretie strany
Plynné znečisťujúce látky a počet častí pri cestnej skúške (RDE)	vyžaduje sa preukazovacia skúška pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné typy vozidiel	nevyžaduje sa	povinné	voliteľné	povinné	voliteľné
Plynné znečisťujúce látky, emisie PM, PN a CO_2, spotreba paliva (OBFCM), spotreba elektrickej energie a elektrický dojazd (životnosť batérie) (WLTP pri teplote 23 °C)	požadovaná skúška pre všetky palivá, pre ktoré je typové schválenie udelené	audity alebo voliteľné skúšanie	povinné	voliteľné	voliteľné	voliteľné
Korekcia CO_2 vzhľadom na teplotu okolia (WLTP pri teplote 14 °C)	vyhlásenie (*)	nevyžaduje sa	voliteľné	voliteľné	povinné	voliteľné

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

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

(*) Schvaľovací orgán môže vyžadovať vykonanie skúšky.

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

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

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

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

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

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

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

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

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

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Skúšobné požiadavky pre každé palivo	Skúšky a požiadavky pre typové schválenie vzhľadom na emisie	Skúšky zhody výroby	Skúšky zhody v prevádzke	Skúšky v rámci dohľadu nad trhom
Relevantný subjekt	Orgán udeľujúci typové schválenie	Orgán udeľujúci typové schválenie	—	—
Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť	vyhlásenie a dokumentácia (*)	nevyžaduje sa		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRÍLOHA VI

TABUĽKA ZHODY

1. Nariadenie (ES) č. 715/2007

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

2. Nariadenie (ES) č. 595/2009

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