Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/1706

5.9.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/1706

ze dne 25. července 2025,

kterým se stanoví pravidla, postupy a metodiky zkoušení pro uplatňování nařízení (EU) 2024/1257, pokud jde o schvalování typu vozidel kategorie M1 a N1 z hlediska výfukových emisí a emisí způsobených vypařováním, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 ([1]), a zejména na čl. 14 odst. 3 písm. a) a čl. 14 odst. 4 písm. a), b), c), e), f), j), l), m), n), o), p), q), r), s), u) a v) uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES ([2]), a zejména na čl. 28 odst. 3, čl. 30 odst. 3, čl. 36 odst. 4, čl. 37 odst. 8 a čl. 38 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (EU) 2024/1257 vyžaduje, aby nové typy vozidel kategorií M_1 a N_1 a konstrukční části, systémy a samostatné technické celky určené pro vozidla kategorie M_1 nebo N_1 splňovaly mezní hodnoty emisí a nová ustanovení týkající se emisí od 29. listopadu 2026 a nová vozidla kategorií M_1 a N_1 a konstrukční části, systémy a samostatné technické celky pro tato vozidla od 29. listopadu 2027, s výjimkou vozidel kategorií M_1 a N_1 vyrobených malými výrobci, pro která tyto požadavky platí od 1. července 2030. K provedení nařízení (EU) 2024/1257 je nezbytné přijmout zvláštní technická ustanovení. Cílem tohoto nařízení je proto stanovit požadavky nezbytné pro schvalování typu z hlediska emisí u vozidel, která mají být označena jako vozidla „Euro 7“, vozidla „Euro 7G“, vozidla „Euro 7ext“ nebo vozidla „Euro 7Gext“ v souladu s články 4 a 5 nařízení (EU) 2024/1257.

(2) Zjednodušení se dosáhne stanovením zkušebních postupů, metodik a postupů, zkoušek a kontrol v souladu s požadavky uvedenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 a zrušením zkoušek, které již nejsou relevantní, nahrazením zkoušek pro certifikaci prohlášeními výrobce vozidla, případně odkazem na předpisy OSN a zajištěním konzistentního souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.

([1]) Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj.
([2]) Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2007/46/oj.

(3) Předpisy OSN ([3]), zejména předpis OSN č. 154 ([4]), předpis OSN č. 168 ([5]) a předpis OSN č. 83 ([6]), jsou v tomto nařízení uvedeny pouze v souvislosti se schvalováním typu z hlediska emisí u lehkých vozidel, na něž se vztahuje čl. 14 odst. 8 písm. a) a b) nařízení (EU) 2024/1257. Zkušební postupy, metodiky a postup, zkoušky a kontroly, které jsou obsaženy ve výše uvedených předpisech OSN a vztahují se k vozidlům kategorií M_2 a N_2, se přijmou následně podle čl. 14 odst. 9 písm. a) a b) nařízení (EU) 2024/1257.

(4) Za účelem začlenění mezinárodně harmonizovaných technických pravidel do systému schvalování typu z hlediska emisí by měly být učiněny odkazy na předpis OSN č. 154 v souladu s požadavky stanovenými v tabulce 1 přílohy III nařízení (EU) 2024/1257, pokud jde o zkušební podmínky a správní ustanovení, které se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí v rámci měření výfukových emisí v laboratoři, ale také vzor informačního dokumentu, vzor certifikátu schválení typu z hlediska emisí a protokol o zkoušce, aby bylo zajištěno, že jsou stanovena specifika schvalování typu z hlediska emisí. Měly by být učiněny odkazy na předpis OSN č. 168 v souladu s požadavky stanovenými v tabulce 1 přílohy III nařízení (EU) 2024/1257, pokud jde o zkušební podmínky a správní ustanovení, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí v reálném provozu, aby byly doplněny požadavky, které jsou v souladu se zvláštními ustanoveními nařízení (EU) 2024/1257 týkajícími se emisí PN_{10} z výfuku. V případě potřeby by měl být rovněž uveden odkaz na předpis OSN č. 83, pokud jde o měření plynů z klikové skříně, emise za nízké okolní teploty a metodiku pro shodnost v provozu. Kromě toho by měl být učiněn odkaz na předpis OSN č. 155 ([7]), pokud jde o opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti a zajištění bezpečného přenosu údajů týkajících se emisí.

(5) Aby se zohlednila průměrná očekávaná životnost vozidel v Unii, měly by zkoušky, metody a postupy zahrnovat zvláštní požadavky na soulad s požadavky na životnost vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků podle nařízení (EU) 2024/1257, zejména podle přílohy IV uvedeného nařízení.

(6) Účinné provádění je zajištěno stanovením úloh a povinností výrobců, schvalovacích orgánů členských států a vnitrostátních orgánů a uznaných třetích stran v souladu s přílohou V nařízení (EU) 2024/1257 pro použitelné zkoušky a postupy. V případě potřeby se výrobcům zpřístupní šablony prohlášení o shodě v souladu s ustanoveními přílohy V nařízení (EU) 2024/1257, zejména pro specifické zkoušky, které se použijí, pokud jde o i) emise z klikové skříně (zkouška typu 3, ii) životnost systému regulace emisí (zkouška typu 5), iii) požadavky na systém OBD pro účely schvalování typu z hlediska emisí, iv) požadavky na ochranu proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetickou bezpečnost, v) regeneraci, vi) správnou činnost systémů využívajících spotřebitelná činidla a zařízení k regulaci znečišťujících látek, vii) korekci okolní teploty pro emise CO_2 (ATCT) a viii) technologie geofencingu, je-li to relevantní.

([3]) V případě předpisu OSN odráží uvedená série změn znění, které bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Dodatky k sérii změn uvedené v Úředním věstníku se použijí bez ohledu na zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*. Nové série změn přijaté po sérii změn uvedené v Úředním věstníku se přijmou jako alternativa.

([4]) Předpis OSN č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP), série změn 02 (Úř. věst. L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).

([5]) Předpis OSN č. 168 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních či užitkových vozidel z hlediska emisí v reálném provozu (RDE) [2024/211] (Úř. věst. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

([6]) Předpis OSN č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([7]) Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti (Úř. věst. L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj).

(7) Aby se zajistilo, že požadované informace o schválení typu budou předkládány konzistentně, a v zájmu účinného provádění, jakož i větší transparentnosti by měl být systém číslování certifikátů schválení typu z hlediska emisí přizpůsoben požadavkům nařízení (EU) 2024/1257 na použitelné zkoušky a postupy, což zajistí jejich harmonizovanou prezentaci. Šablony certifikátů schválení typu a šablony prohlášení o shodě by měly být v případě potřeby upraveny a prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ([8]) by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(8) Aby byla splněna povinnost stanovená v čl. 14 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257, že pro typy vozidel kategorií M_1 a N_1 mají metody pro měření výfukových emisí znečišťujících látek a emisí způsobených vypařováním odrážet metody stanovené v nařízení Komise (EU) 2017/1151 ([9]), měly by být v souladu s uvedeným požadavkem stanoveny příslušné metody, požadavky a postupy, a to zejména pro zkoušku typu 1, zkoušku typu 3, zkoušku typu 4, zkoušku typu 5, zkoušku typu 6 a požadavky na systém OBD.

(9) Používání manipulačních zařízení nebo manipulačních strategií je podle nařízení (EU) 2024/1257 zakázáno. Zajištění účinného provádění a prosazování tohoto zákazu má zásadní význam pro ochranu cílů uvedeného nařízení. Proto by měly být stanoveny zvláštní metody, postupy, správní postupy a oznamovací a dokumentační povinnosti pro zjištění nepřítomnosti manipulačních zařízení a manipulačních strategií souvisejících s výfukovými emisemi a emisemi způsobenými vypařováním.

(10) Pevný rámec pro zákaz manipulačních zařízení a manipulačních strategií by měl zajistit, aby se emisní chování vozidel mezi zkouškami shody a skutečným provozem nezměnilo a aby údaje o snímačích, spotřebě paliva nebo elektrické energie, akčním dosahu na elektřinu a životnosti baterie byly stále přesné a spolehlivé. Je proto vhodné stanovit obecné a technické požadavky, jakož i zvláštní požadavky na dokumentaci, s cílem zavést zákaz manipulačních zařízení a manipulačních strategií a vyjasnit úlohy a povinnosti výrobců, schvalovacích orgánů, orgánů dozoru nad trhem, Komise a uznaných třetích stran.

(11) Ve fázi dozoru nad trhem by se screeningové zkoušky přítomnosti manipulačních zařízení a manipulačních strategií souvisejících s výfukovými emisemi a emisemi způsobenými vypařováním měly zaměřit na identifikaci situací, kdy vozidlo zjistí zkušební podmínky, po nichž následuje změna strategie pro regulaci emisí a emisního chování, která není zdokumentována při schvalování typu. Pro účinné provádění těchto screeningových zkoušek a posouzení je vhodné, aby orgány dozoru nad trhem, které je provádějí, používaly různé zkušební přístupy a byly schopny vyhodnotit výsledky screeningu jejich porovnáním nikoli s mezními hodnotami emisí stanovenými v příloze I nařízení (EU) 2024/1257, ale s konkrétními odborně odůvodněnými prahovými hodnotami.

(12) Aby se zajistilo důsledné zohledňování požadovaných informací o schválení typu, měly by být zavedeny nové příklady systému číslování certifikátů týkajících se schválení typu Euro 7. V zájmu účinného provádění, například pro účely registrace, by měly být v případě potřeby upraveny vzory prohlášení o shodě. Nařízení (EU) 2020/683 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(13) Aby měly schvalovací orgány, orgány pro dozor nad trhem a registrační orgány členských států a výrobci dostatek času na provedení tohoto nařízení, pokud jde o prohlášení o shodě, mělo by být odloženo datum použitelnosti přílohy XVIII.

([8]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

([9]) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj).

(14) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ([10]) a (EU) 2018/1725 ([11]), jakož i s příslušným vnitrostátním právem v souladu s uvedenými nařízeními.

(15) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na schvalování typu z hlediska emisí, pokud jde o výfukové emise a emise způsobené vypařováním, u motorových vozidel, která patří do těchto kategorií vozidel:

1) M1 a N1;

2) N2 označené jako „Euro 7ext“ a „Euro 7Gext“ v souladu s článkem 5 nařízení (EU) 2024/1257.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

1. „typem vozidla z hlediska emisí“ se rozumí skupina vozidel, která:

   a) se neliší, pokud jde o kritéria zakládající „interpolační rodinu“, jak je definována v bodě 6.3.2 předpisu OSN č. 154;

   b) náležejí do jednoho „interpolačního rozpětí CO_2“ ve smyslu bodu 2.3.2 přílohy B6 předpisu OSN č. 154 nebo bodu 4.5.1 přílohy B8 předpisu OSN č. 154;

   c) se neliší znaky, jež mají nezanedbatelný vliv na výfukové emise, jako jsou mimo jiné následující:

      — druhy a sled zařízení k regulaci znečišťujících látek (např. třícestný katalyzátor, oxidační katalyzátor, adsorbér NOx chudých směsí, selektivní katalytická redukce, katalyzátor NOx chudých směsí, filtr pevných částic nebo jejich kombinace v jediné jednotce),

      — recirkulace výfukových plynů (je na vozidle nebo není, interní/externí, chlazená/bez chlazení, nízkotlaká/vysokotlaká);

2. „periodicky se regenerujícím systémem“ se rozumí zařízení k regulaci výfukových emisí (např. katalyzátor, filtr pevných částic), které vyžaduje periodický postup regenerace;

3. „jednopalivovým vozidlem“ se rozumí vozidlo navržené pro provoz primárně s jedním typem paliva;

4. „jednopalivovým vozidlem na plyn“ se rozumí vozidlo, které je navrženo pro trvalý provoz převážně na LPG nebo NG/biomethan, anebo vodík, avšak může mít také benzinový systém jen pro nouzové účely nebo pro startování, přičemž kapacita nádrže na benzin nepřesahuje 15 litrů;

5. „dvoupalivovým (bi-fuel) vozidlem“ se rozumí vozidlo se dvěma oddělenými systémy pro skladování paliv, které je navrženo tak, aby bylo poháněno primárně vždy jen jedním z těchto paliv, avšak v omezeném množství a po omezenou dobu je povoleno souběžné použití obou paliv;

6. „dvoupalivovým (bi-fuel) vozidlem na plyn“ se rozumí dvoupalivové (bi-fuel) vozidlo, jehož jedním palivem je motorový benzin (benzinový režim) a druhým palivem je LPG, NG/biomethan nebo vodík;

([10]) Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj.
([11]) Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj.

7. „vozidlem flex fuel“ se rozumí vozidlo s jedním systémem pro skladování paliv, které může být poháněno různými směsmi dvou či více paliv;

8. „vozidlem flex fuel na ethanol“ se rozumí vozidlo flex fuel, které může být poháněno benzinem nebo směsí benzinu a ethanolu s obsahem ethanolu ve výši až 85 % (E85);

9. „indikátorem chybné funkce“ nebo „MI“ se rozumí optický nebo akustický indikátor, který zřetelně informuje řidiče vozidla v případě chybné funkce jakékoli konstrukční části související s emisemi a napojené na palubní diagnostický systém nebo chybné funkce samotného palubního diagnostického systému;

10. „nedostatkem“ se v případě palubních diagnostických systémů rozumí stav, kdy až dvě samostatné konstrukční části nebo systémy, které jsou monitorovány, mají dočasné nebo trvalé provozní vlastnosti zhoršující jinak účinné monitorování těchto konstrukčních částí nebo systémů palubním diagnostickým systémem nebo nesplňují všechny ostatní podrobné požadavky pro palubní diagnostiku;

11. „netto výkonem“ se rozumí výkon získaný na zkušebním stavu na konci klikového hřídele nebo rovnocenného zařízení při odpovídajících otáčkách motoru nebo elektromotoru spolu s pomocným zařízením, zkoušeného v souladu s přílohou XX, a stanovený za referenčních atmosférických podmínek;

12. „jmenovitým výkonem motoru“ (Prated) se rozumí maximální netto výkon motoru nebo elektromotoru v kW, měřený v souladu s požadavky přílohy XX;

13. „maximálním 30minutovým výkonem“ maximální netto výkon elektrické poháněcí soustavy při stejnosměrném napětí, jak je uvedeno v bodě 5.3.2 předpisu EHK OSN č. 85 ([12]);

14. „přenosným systémem pro měření emisí“ nebo „PEMS“ se rozumí přenosný systém pro měření emisí splňující požadavky stanovené v příloze 4 předpisu OSN č. 168 ([13]);

15. „koeficientem propustnosti“ nebo „PF“ se rozumí faktor stanovený na základě ztráty uhlovodíků za určitou dobu, který se používá ke stanovení konečných emisí způsobených vypařováním;

16. „základní emisní strategií“ nebo „BES“ se rozumí emisní strategie, která je aktivní v celém rozsahu otáček a zatížení vozidla, není-li aktivována pomocná emisní strategie;

17. „pomocnou emisní strategií“ nebo „AES“ se rozumí emisní strategie, která se aktivuje nebo která nahrazuje či mění BES za specifickým účelem a v reakci na specifický soubor okolních nebo provozních podmínek a která je aktivní pouze za těchto provozních podmínek.

Článek 3

Požadavky pro schválení typu

1. Za účelem získání schválení typu z hlediska emisí podle nařízení (EU) 2024/1257 výrobce prokáže, že vozidla při zkouškách podle zkušebních postupů uvedených v přílohách III až VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI a XXII splňují požadavky stanovené v tomto nařízení. Výrobce rovněž zajistí, že referenční paliva splňují požadavky stanovené v příloze IX.

2. Výrobci zajistí, aby byla vozidla při použití postupů podle odstavce 1 podrobena zkouškám uvedeným na obrázku I.2.3 přílohy I.

Ve všech odkazech na předpis OSN č. 154 se použijí pouze požadavky platné pro Unii, obsažené v úrovni 1A. Odkazy na „normované emise“ v předpisu OSN č. 154 se v tomto nařízení považují za odkazy na „emise znečišťujících látek“.

([12]) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 85 – Jednotná ustanovení pro schvalování spalovacích motorů nebo elektrických hnacích ústrojí určených k pohonu motorových vozidel kategorie M a N z hlediska měření netto výkonu a maximálního 30minutového výkonu elektrických hnacích ústrojí (Úř. věst. L 323, 7.11.2014, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/85/oj).

([13]) Předpis OSN č. 168 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních či užitkových vozidel z hlediska emisí v reálném provozu (RDE) [2024/211] (Úř. věst. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

3. Za účelem získání schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (EU) 2024/1257 provede výrobce rovněž zkoušky spotřeby paliva a emisí CO_2 stanovené v příloze XXI a případně v příloze XII.

Orgán udělující schválení typu zajistí, aby údaje ze zkoušek pro schválení typu byly zaznamenány pro každou zkoušku typu 1 a nahrány na vyhrazený server Komise v souladu s článkem 14 nařízení (EU) 2021/392 ([14]).

4. Konkrétní požadavky pro hrdla palivových nádrží jsou stanoveny v bodě 2.1 přílohy I.

5. Výrobce zajistí, aby výsledky zkoušek emisí splňovaly platnou mezní hodnotu stanovenou v příloze I nařízení (EU) 2024/1257 podle konkrétních zkušebních podmínek stanovených tímto nařízením.

6. Jednopalivová vozidla na plyn se zkouší při zkoušce typu 1 na změny ve složení LPG nebo NG/biomethanu, jak je stanoveno v příloze B6 předpisu OSN č. 154 pro emise znečišťujících látek, a to s palivem, které se použije k měření netto výkonu v souladu s přílohou XX tohoto nařízení.

Dvoupalivová (bi-fuel) vozidla na plyn se zkouší s benzinem a buď LPG, nebo NG/biomethanem. Zkoušky na LPG nebo NG/biomethan se provádějí s různými složeními LPG nebo NG/biomethanu, jak je stanoveno v příloze B6 předpisu OSN č. 154 pro emise znečišťujících látek, a s palivem, které se použije k měření netto výkonu v souladu s přílohou XX tohoto nařízení.

7. Výrobce zajistí, aby při zkoušce typu 3 stanovené v příloze V větrací systém motoru zabraňoval emisím jakýchkoli plynů z klikové skříně do atmosféry.

8. Zkouška typu 6 měřící emise při nízkých teplotách stanovená v příloze VIII se nepoužije na vozidla se vznětovým motorem.

Výrobce však schvalovacímu orgánu poskytne informace o strategii fungování systému recirkulace výfukových plynů (EGR), včetně jeho fungování za nízkých teplot. Tyto informace rovněž zahrnou popis veškerých dopadů na emise.

Schvalovací orgán na žádost Komise poskytne informace o výkonu zařízení pro následné zpracování NOx a systému EGR za nízkých teplot.

9. U vozidla, jehož typ je schválen v souladu s nařízením (EU) 2024/1257, výrobce zajistí, aby po celou dobu životnosti vozidla podle přílohy IV nařízení (EU) 2024/1257 konečné výsledky emisí v reálném provozu tohoto vozidla stanovené v souladu s předpisem OSN č. 168 ve znění přílohy III a emitované při zkoušce emisí v reálném provozu provedené v souladu s uvedenou přílohou nepřekročily příslušné hodnoty stanovené v příloze I nařízení (EU) 2024/1257 nebo případně „deklarované maximální hodnoty emisí v reálném provozu“ podle přílohy III.

10. Požadavky přílohy III se nevztahují na schválení typu z hlediska emisí udělené velmi malým výrobcům podle nařízení (EU) 2024/1257.

Článek 4

Požadavky pro schválení typu týkající se palubního diagnostického systému

Výrobce zajistí, aby palubní diagnostický systém splňoval požadavky stanovené v příloze XI.

([14]) Úř. věst. L 77, 5.3.2021, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/392/oj.

Článek 5

Požadavky pro schválení typu z hlediska emisí, pokud jde o palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie

1. Výrobce zajistí, aby byla následující vozidla kategorií M_1, N_1 a N_2 označená jako „Euro 7ext“ nebo „Euro 7Gext“ v souladu s článkem 5 nařízení (EU) 2024/1257 vybavena palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie:

a) vozidla s výhradně spalovacím motorem (ICE) a hybridní elektrická vozidla s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) poháněná výhradně minerální naftou, bionaftou, motorovým benzinem, ethanolem nebo kteroukoli kombinací těchto paliv;

b) hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) poháněná elektřinou a kterýmkoli z paliv uvedených v písmeni a).

2. Palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie uvedená v čl. 4 odst. 6 písm. c) nařízení (EU) 2024/1257 musí splňovat požadavky stanovené v příloze XXII tohoto nařízení.

Článek 6

Žádost o schválení typu vozidla z hlediska emisí

1. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu žádost o schválení typu vozidla z hlediska emisí podle nařízení (EU) 2024/1257.Žádost uvedená v odstavci 1 musí být vypracována podle vzoru informačního dokumentu uvedeného v dodatku 3 k příloze I.

2. Kromě toho výrobce předloží orgánu udělujícímu schválení typu tyto informace:

3. v případě vozidel vybavených zážehovými motory prohlášení výrobce o minimálním procentu selhání zapalování z celkového počtu zážehů, která by buď vedla k emisím překračujícím prahové hodnoty OBD stanovené v tabulce 4A v bodě 6.8.2 předpisu OSN č. 154, pokud by uvedené procento bývalo bylo přítomno od začátku zkoušky typu 1 vybrané pro předvedení podle přílohy C5 předpisu OSN č. 154, nebo by mohla způsobit přehřátí jednoho či více katalyzátorů, což by vedlo k nenapravitelným škodám;

a) popis indikátoru chybné funkce, který používá palubní diagnostický systém, aby signalizoval řidiči vozidla chybu;

b) prohlášení výrobce, že systém OBD splňuje požadavky na OBD stanovené v příloze XI;

c) popis opatření přijatých k tomu, aby se zabránilo nedovoleným zásahům do systémů regulace emisí a jejich úpravám, v souladu s přílohou XIV a včetně počítače pro regulaci emisí, a počitadla ujetých kilometrů, včetně zaznamenávání hodnot týkajících se doby životnosti pro účely požadavků v přílohách XI a XVI;

d) případně specifikaci rodiny vozidel podle bodu 6.8.1 předpisu OSN č. 154;

e) případně kopie dalších schválení typu s příslušnými údaji, které umožní rozšířit schválení.

4. Pro účely odst. 3 písm. d) opatření přijatá v zájmu toho, aby se zabránilo nedovoleným úpravám a zásahům do počítače pro regulaci emisí, zahrnou i zařízení pro aktualizaci využívající výrobcem schválený program či kalibraci.

5. U zkoušek popsaných na obrázku I.2.3 přílohy I výrobce poskytne technické zkušebně odpovídající za zkoušky schválení typu z hlediska emisí vozidlo, jež je reprezentativním představitelem typu, který má být schválen.

6. Žádost o schválení typu jednopalivových, dvoupalivových vozidel a vozidel flex fuel musí splňovat dodatečné požadavky stanovené v bodech 1.1 a 1.2 přílohy I.

7. Změny značky systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, k nimž dojde po schválení typu, platnost tohoto schválení automaticky neruší, pokud nedojde ke změně původních vlastností či technických parametrů takovým způsobem, který ovlivní funkčnost motoru či systému k regulaci emisí a výsledné emise.

8. Výrobce poskytne orgánu udělujícímu schválení typu balíček týkající se transparentnosti zkoušek ve formátu stanoveném v tabulce A4/2 bodu 5.9 přílohy 4 předpisu OSN č. 83 a v tabulkách 1 a 2 dodatku 5 přílohy 4 předpisu OSN č. 83 ve znění přílohy II tohoto nařízení.

9. Výrobce nahraje všechny údaje týkající se shodnosti v provozu požadované podle přílohy 4 předpisu OSN č. 83 a přílohy II tohoto nařízení do elektronické platformy pro kontrolu shodnosti v provozu u vozidel, na něž se vztahuje schválení typu z hlediska emisí.

Článek 7

Správní ustanovení týkající se schválení typu vozidla z hlediska emisí

1. Výrobci a orgány udělující schválení typu použijí šablony a vzory stanovené v přílohách I, V, VII, XI, XIV, XVI a XXI tohoto nařízení, aby při zkoušení prokázali splnění požadavků na schválení typu z hlediska emisí stanovených v článcích 4 a 7 nařízení (EU) 2024/1257.

2. V případě splnění požadavků v článcích 4, 5, 6, 8, 9 a 10 tohoto nařízení schvalovací orgán udělí schválení typu z hlediska emisí a vydá číslo schválení typu z hlediska emisí v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2020/683. Oddíl 3 čísla schválení typu z hlediska emisí uvedeného v bodě 2.3 přílohy IV nařízení (EU) 2020/683 se však vypracuje v souladu s dodatkem 6 k příloze I tohoto nařízení.

Schvalovací orgán nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.

3. Odchylně od odstavce 2 lze na žádost výrobce vozidlo s palubním diagnostickým systémem přijmout ke schválení typu z hlediska emisí, i když systém vykazuje jeden či více nedostatků, takže nejsou zcela dodrženy konkrétní požadavky přílohy XI, a to za předpokladu, že jsou splněna konkrétní správní ustanovení obsažená v oddíle 3 uvedené přílohy.

Schvalovací orgán o rozhodnutí udělit takové schválení typu uvědomí všechny schvalovací orgány v ostatních členských státech v souladu s článkem 27 nařízení (EU) 2018/858.

4. Schvalovací orgán při udělení schválení typu z hlediska emisí podle nařízení (EU) 2024/1257 vydá certifikát schválení typu z hlediska emisí s použitím vzoru uvedeného v dodatku 4 k příloze I tohoto nařízení.

Článek 8

Změny schválení typu z hlediska emisí

Články 27, 33 a 34 nařízení 2018/858 se použijí na veškerá rozšíření schválení typu z hlediska emisí udělených podle nařízení (EU) 2024/1257.

Ustanovení týkající se rozšíření schválení typu z hlediska emisí uvedená v bodě 3 přílohy I se bez potřeby dodatečných zkoušek použijí na žádost výrobce pouze na vozidla téhož typu.

Článek 9

Shodnost výroby

1. Kromě opatření k zajištění shodnosti výroby, která přijme výrobce v souladu s článkem 31 nařízení (EU) 2018/858, se použijí ustanovení bodu 4 přílohy I tohoto nařízení a příslušná statistická metoda v dodatku 2 předpisu OSN č. 154.

2. Shodnost výroby se kontroluje na základě údajů v certifikátu schválení typu, jehož vzor je uveden v dodatku 4 k příloze I.

Článek 10

Shodnost v provozu

1. Opatření k zajištění shodnosti v provozu u vozidel, jejichž typ byl schválen podle nařízení (EU) 2024/1257, se přijímají v souladu s opatřeními pro shodnost výroby stanovenými v článku 31 nařízení (EU) 2018/858, příloze IV nařízení (EU) 2018/858 a příloze II tohoto nařízení.

2. Kontroly shodnosti v provozu ověřují, že výfukové emise jiné než CO_2 a případně emise způsobené vypařováním jsou účinně omezovány po dobu hlavní a prodloužené životnosti vozidla za běžných podmínek používání.

3. Kontrola shodnosti v provozu se provádí u řádně udržovaných a používaných vozidel v souladu s dodatkem 1 k příloze 4 předpisu OSN č. 83 po ujetí 15 000 km nebo uplynutí 6 měsíců, podle toho, co nastane později, a před ujetím 200 000 km nebo uplynutím 10 let, podle toho, co nastane dříve. V případě emisí způsobených vypařováním se kontrola shodnosti v provozu provádí u řádně udržovaných a používaných vozidel v souladu s dodatkem 1 k příloze 4 předpisu OSN č. 8 po ujetí 30 000 km nebo uplynutí 12 měsíců, podle toho, co nastane později, a před ujetím 200 000 km nebo uplynutím 10 let, podle toho, co nastane dříve.

Požadavky na kontroly shodnosti v provozu platí do uplynutí 10 let ode dne, kdy bylo pro vozidla rodiny podle shodnosti v provozu zkoušené podle bodu 9.4 předpisu OSN č. 83, jak je definována v bodě 3 přílohy 4 předpisu OSN č. 83, vydáno poslední prohlášení o shodě nebo certifikát o jednotlivém schválení.

4. Kontroly shodnosti v provozu nejsou povinné, pokud objem prodeje v Unii za předchozí kalendářní rok v rámci dané rodiny podle shodnosti v provozu činí méně než 5 000 vozidel. V případě takových rodin podle shodnosti v provozu výrobce poskytne schvalovacímu orgánu zprávu o veškerých reklamacích a odpovídajících opravách souvisejících s emisemi, jak je stanoveno v bodě 4 přílohy 4 předpisu OSN č. 83. I tak mohou být tyto rodiny z hlediska shodnosti v provozu vybrány ke zkouškám v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

5. Výrobce a orgán udělující schválení provedou kontroly shodnosti v provozu v souladu s přílohou II. Jiné schvalovací orgány, technické zkušebny, Komise a uznané třetí strany mohou provádět části kontrol shodnosti v provozu v souladu s přílohou II tohoto nařízení. Tyto kontroly se provádějí v souladu s nařízením (EU) 2022/163 ([15]) a přílohou II tohoto nařízení.

6. Po posouzení shodnosti v souladu s bodem 6 přílohy 4 předpisu OSN č. 83 orgán udělující schválení typu rozhodne o tom, zda rodina nesplňuje ustanovení o shodnosti v provozu, a schválí plán nápravných opatření předložený výrobcem v souladu s bodem 7 přílohy 4 předpisu OSN č. 83.

7. Pokud schvalovací orgán, technická zkušebna, Komise nebo uznaná třetí strana při kontrole shodnosti v provozu zjistí, že rodina podle shodnosti v provozu nesplňuje požadavky, oznámí to neprodleně orgánu udělujícímu schválení typu v souladu s čl. 54 odst. 2 nařízení (EU) 2018/858.

Po tomto oznámení a s výhradou uplatnění čl. 54 odst. 5 nařízení (EU) 2018/858 orgán udělující schválení typu informuje výrobce o tom, že rodina podle shodnosti v provozu kontrolám shodnosti v provozu nevyhověla. Výrobce a orgán udělující schválení typu se řídí postupy stanovenými v bodech 6 a 7 přílohy 4 předpisu OSN č. 83 ve znění přílohy II tohoto nařízení a výrobce vypracuje plán nápravných opatření a předloží jej orgánu udělujícímu schválení typu.

([15]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/163 ze dne 7. února 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o funkční požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky (Úř. věst. L 27, 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Pokud orgán udělující schválení typu shledá, že se schvalovacím orgánem, který zjistil, že rodina podle shodnosti v provozu nesplňuje požadavky kontroly shodnosti v provozu, nelze dosáhnout dohody, zahájí se postup podle čl. 54 odst. 5 nařízení (EU) 2018/858.

8. Kromě odstavců 1 až 7 platí pro vozidla typu schváleného podle přílohy II následující ustanovení:

a) u vozidel předaných k vícestupňovému schválení typu, které je vymezeno v čl. 3 odst. 8 nařízení (EU) 2018/858, se kontroluje shodnost v provozu v souladu s ustanoveními pro vícestupňové schválení stanovenými v bodě 3.11 přílohy II tohoto nařízení;

b) ustanovení tohoto článku se nevztahují na pohřební vozy vymezené v dodatku 1 k části III přílohy II nařízení (EU) 2018/858, pancéřovaná vozidla vymezená v dodatku 2 k části III přílohy II nařízení (EU) 2018/858 a vozidla přístupná pro invalidní vozík vymezená v dodatku 3 k části III přílohy II nařízení (EU) 2018/858. U všech ostatních vozidel zvláštního určení, jak jsou vymezena v dodatku 4 k části III přílohy II nařízení (EU) 2018/858, se kontroluje shodnost v provozu v souladu s pravidly pro vícestupňové schválení typu stanovenými v příloze II tohoto nařízení.

Článek 11

Zařízení k regulaci znečišťujících látek

1. Výrobce zajistí, aby náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, jež mají být namontována do vozidel se schválením typu z hlediska emisí spadajících do oblasti působnosti nařízení (EU) 2024/1257, měla schválení typu z hlediska emisí jakožto samostatné technické celky v souladu s článkem 13 a přílohou XIII tohoto nařízení.

Požadavky na zařízení k regulaci znečišťujících látek stanovené v tomto článku se považují za splněné, pokud byla náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek schválena podle předpisu OSN č. 103 ([16]).

2. Pro účely tohoto nařízení se katalyzátory a filtry částic považují za zařízení k regulaci znečišťujících látek.

3. Původní náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, která patří k typu, na nějž se vztahuje bod 2.3 doplňku k příloze A2 předpisu OSN č. 154 a která jsou určena k montáži na vozidlo, k němuž odkazuje příslušný dokument o schválení typu, nemusejí být v souladu s přílohou XIII tohoto nařízení, pokud splňují požadavky bodů 2.1 a 2.2 přílohy XIII tohoto nařízení.

4. Výrobce zajistí, aby původní zařízení k regulaci znečišťujících látek nesla identifikační značení.

5. Identifikační značení uvedená v odstavci 3 musí zahrnovat:

a) název či ochrannou známku výrobce vozidla nebo motoru;

b) značku a identifikační číslo původního zařízení k regulaci znečišťujících látek uvedeného v informacích podle bodu 3.2.12.2 přílohy A1 předpisu OSN č. 154.

Článek 12

Žádost o schválení typu z hlediska emisí pro typ náhradního zařízení k regulaci jako samostatného technického celku

1. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu žádost o schválení typu z hlediska emisí pro typ náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek jako samostatného technického celku.

Žádost musí být vypracována podle vzoru informačního dokumentu uvedeného v dodatku 1 přílohy XIII.

([16]) Předpis OSN č. 103 – Jednotná ustanovení pro schvalování náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek motorových vozidel (Úř. věst. L 207, 10.8.2017, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/103(2)/oj).

2. Kromě požadavků stanovených v odstavci 1 výrobce předloží technické zkušebně odpovědné za zkoušky schválení typu z hlediska emisí:

a) vozidlo či vozidla typu schváleného v souladu s nařízením (EU) 2024/1257 vybavená novým původním zařízením k regulaci znečišťujících látek;

b) jeden vzorek typu náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek;

c) další vzorek typu náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek v případě náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek určeného k montáži na vozidlo vybavené palubním diagnostickým systémem.

3. Pro účely odst. 2 písm. a) vybere zkušební vozidla žadatel po dohodě s technickou zkušebnou.

4. Zkušební vozidla musí splňovat požadavky stanovené v oddíle 2.3 přílohy B6 předpisu OSN č. 154.

5. Zkušební vozidla musejí splňovat všechny tyto požadavky:

a) nesmí mít žádné závady na systému regulace emisí;

b) veškeré nadměrně opotřebované nebo nefunkční původní díly související s emisemi musí být opraveny nebo vyměněny;

c) vozidla musí být před zkouškami emisí řádně seřízena a nastavena podle pokynů výrobce.

6. Pro účely odst. 2 písm. b) a c) musí být tento vzorek zřetelně a nesmazatelně označen obchodním názvem žadatele nebo jeho značkou a obchodním označením.

7. Pro účely odst. 2 písm. c) musí být vzorek poškozen v souladu s přílohou C4 předpisu OSN č. 154.

Článek 13

Správní ustanovení pro schválení typu z hlediska emisí pro náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek jako samostatný technický celek

1. V případě splnění požadavků stanovených v příloze XIII tohoto nařízení schvalovací orgán udělí schválení typu z hlediska emisí pro náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek jako samostatný technický celek a vydá číslo schválení typu z hlediska emisí v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze IV nařízení (EU) 2020/683.

Schvalovací orgán nesmí přidělit stejné číslo jinému typu náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek.

Totéž číslo schválení typu může platit pro použití tohoto typu náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek pro několik rozdílných typů vozidel.

2. Pro účely odstavce 1 schvalovací orgán vydá certifikát schválení typu z hlediska emisí podle vzoru uvedeného v dodatku 2 k příloze XIII.

3. Jestliže žadatel o schválení typu z hlediska emisí může prokázat schvalovacímu orgánu nebo technické zkušebně, že náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek je typu uvedeného v bodě 2.3 doplňku k příloze A2 předpisu OSN č. 154, nezávisí udělení schválení typu na ověření, zda jsou splněny požadavky podle bodu 4 přílohy XIII tohoto nařízení.

Článek 14

Manipulační zařízení a manipulační strategie

1. Za účelem získání schválení typu z hlediska emisí a souladu s článkem 4 nařízení (EU) 2024/1257 a tímto nařízením musí výrobce dodržovat požadavky přílohy IV tohoto nařízení týkající se zkoušek, metod a postupů ke zjištění nepřítomnosti manipulačních zařízení a manipulačních strategií.

2. Výrobce vypracuje veškerou příslušnou dokumentaci, která technicky odůvodní nepřítomnost manipulačních zařízení a manipulačních strategií podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2024/1257 v souladu se specifikacemi stanovenými v příloze IV tohoto nařízení.

3. Zkoušky, metody a postupy podle odstavce 1 zahrnují úlohy a povinnosti přidělené výrobcům vozidel, schvalovacím orgánům, orgánům dozoru nad trhem a dalším subjektům, které zajišťují nepřítomnost manipulačních zařízení a manipulačních strategií a jsou uvedeny v příloze IV.

Článek 15

Ukazatel rychlostních stupňů

Výrobce zajistí, aby vozidla splňovala zvláštní požadavky týkající se schvalování typu z hlediska emisí v souladu s přílohou X.

Článek 16

Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost

Výrobce zajistí, aby vozidla splňovala zvláštní požadavky týkající se schvalování typu z hlediska emisí v souladu s přílohou XIV.

Článek 17

Zvláštní správní ustanovení pro schválení typu z hlediska emisí

1. Schválení typu z hlediska emisí se podle nařízení (EU) 2024/1257 udělí pouze tehdy, pokud jsou splněny rovněž požadavky prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/1707 ([17]).

2. Schválení typu z hlediska emisí pro vozidla vyrobená a uvedená na trh malými a velmi malými výrobci podle článku 8 nařízení (EU) 2024/1257 se uděluje v souladu s články 4 a 5 nařízení (ES) č. 715/2007 a prováděcím nařízením (EU) 2017/1151.

3. Pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s tímto nařízením a která mají být označena jako vozidla „Euro 7-TEMP“, platí požadavky a data z tabulky 1 dodatku 6 k příloze I tohoto nařízení.

4. Pro typy vozidel se stávajícím platným schválením typu vydaným v souladu s úrovní emisí „Euro 6e“ podle ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007, které jsou v souladu s příslušnými daty dodatku 6 k příloze I nařízení (EU) 2017/1151 a pro něž výrobce žádá o schválení typu z hlediska emisí s cílem určit nová vozidla, jež budou splňovat emisní normy stanovené v tabulce 1 dodatku 6 k příloze I tohoto nařízení, se nové zkoušky schválení typu nevyžadují, pokud:

a) výrobce orgánu udělujícímu schválení typu předloží prohlášení, že je zajištěn soulad s požadavky tohoto nařízení, a

b) technická zkušebna odpovědná za zkoušky souhlasí s tím, že výsledky předchozích zkoušek schváleného typu mohou být použity k vypracování nového protokolu o zkoušce emisí k prokázání souladu s požadavky Euro 7.

5. Použijí se požadavky, které se netýkají zkoušení vozidla, včetně požadovaných prohlášení a požadavků na údaje.

([17]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/1707 ze dne 25. července 2025, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257, pokud jde o konkrétní metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zařízení OBFCM a systémy OBM, charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metody upozornění řidiče a metody posouzení jejich fungování a formát, údaje a způsoby sdělování údajů v rámci ekologického pasu vozidel v případě motorových vozidel kategorií M1 a N1 (Úř. věst. L, L, 2025/1707, 22.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj).

Článek 18

Změny prováděcího nařízení (EU) 2020/683

Přílohy I, IV a VIII prováděcího nařízení (EU) 2020/683 se mění v souladu s přílohou XVIII tohoto nařízení.

Článek 19

Vstup v platnost

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

Příloha XVIII se použije ode dne 29. listopadu 2026.

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

V Bruselu dne 25. července 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA I	Správní ustanovení pro schválení typu z hlediska emisí
Dodatek 1	(vyhrazeno)
Dodatek 2	(vyhrazeno)
Dodatek 3	Vzor informačního dokumentu
Dodatek 4	Vzor certifikátu EU schválení typu
Dodatek 5	(vyhrazeno)
Dodatek 6	Úroveň emisí a systém číslování certifikátů schválení typu z hlediska emisí
Dodatek 7	(vyhrazeno)
Dodatek 8a	Zkušební protokoly
Dodatek 8b	Protokol o zkoušce jízdního zatížení
Dodatek 8c	Vzor záznamového archu zkoušky
Dodatek 8d	Protokol o zkoušce emisí způsobených vypařováním
PŘÍLOHA II	Metodika pro shodnost v provozu
PŘÍLOHA III	Ověřování emisí v reálném provozu (RDE)
PŘÍLOHA IV	Manipulační zařízení a manipulační strategie
Dodatek 1	Metodika posuzování a schvalování AES a BES
Dodatek 2	Soubory dokumentace
PŘÍLOHA V	Ověření emisí plynů z klikové skříně (zkouška typu 3)
Dodatek 1	Prohlášení výrobce o shodě s požadavky typu 3
PŘÍLOHA VI	Stanovení emisí způsobených vypařováním (zkouška typu 4)
PŘÍLOHA VII	Ověření životnosti systémů regulace emisí (zkouška typu 5)
Dodatek 1	Prohlášení výrobce o shodě s požadavky typu 5
PŘÍLOHA VIII	Ověřování střední hodnoty emisí z výfuku při nízkých teplotách okolí (zkouška typu 6)
PŘÍLOHA IX	Specifikace referenčních paliv
PŘÍLOHA X	Ukazatel rychlostních stupňů
PŘÍLOHA XI	Palubní diagnostický systém (OBD) pro motorová vozidla
Dodatek 1	Prohlášení výrobce o shodě s požadavky na OBD pro účely schválení typu z hlediska emisí
PŘÍLOHA XII	Schválení typu vozidel vybavených ekologickými inovacemi a stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva u vozidel předaných k vícestupňovému schválení typu nebo schválení jednotlivého vozidla
PŘÍLOHA XIII	Schválení typu z hlediska emisí pro náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek jako samostatný technický celek
Dodatek 1	Vzor informačního dokumentu
Dodatek 2	Vzor certifikátu EU schválení typu
Dodatek 3	Vzor značky EU schválení typu
PŘÍLOHA XIV	Ochrana proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetická bezpečnost
Dodatek 1	Zranitelná místa/hrozby na vysoké úrovni, příklady zranitelných míst nebo metod útoku a příklady zmírňujících opatření

Dodatek 2	Prohlášení výrobce o shodě s požadavky na ochranu proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetickou bezpečnost pro účely schválení typu z hlediska emisí
PŘÍLOHA XV	(vyhrazeno)
PŘÍLOHA XVI	Požadavky na vozidla, která v systému následného zpracování výfukových plynů používají činidlo
Dodatek 1	Prohlášení výrobce o shodě s požadavky na činidlo
PŘÍLOHA XVII	(vyhrazeno)
PŘÍLOHA XVIII	Změny prováděcího nařízení (EU) 2020/683
PŘÍLOHA XIX	(vyhrazeno)
PŘÍLOHA XX	Měření netto výkonu a maximálního 30minutového výkonu elektrických poháněcích soustav
PŘÍLOHA XXI	Celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) (zkouška typu 1)
Dodatek 1	Prohlášení výrobce o zkoušce korekce teploty okolí (ATCT)
Dodatek 2	Prohlášení výrobce o požadavcích na regeneraci
PŘÍLOHA XXII	Zařízení na palubě vozidla k monitorování spotřeby paliva a elektrické energie

PŘÍLOHA I

SPRÁVNÍ USTANOVENÍ PRO SCHVÁLENÍ TYPU Z HLEDISKA EMISÍ

1. DODATEČNÉ POŽADAVKY PRO UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ TYPU Z HLEDISKA EMISÍ

1.1. Dodatečné požadavky pro jednopalivová vozidla na plyn a dvoupalivová (bi-fuel) vozidla na plyn

1.1.1. Dodatečné požadavky pro udělení schválení typu pro jednopalivová vozidla na plyn a dvoupalivová (bi-fuel) vozidla na plyn jsou stanoveny v bodě 5.9 předpisu OSN č. 154 ([1]). Odkazem na informační dokument v bodě 5.9.1 předpisu OSN č. 154 se rozumí odkaz na dodatek 3 k příloze I tohoto nařízení.

1.2. Dodatečné požadavky pro vozidla flex fuel

Dodatečné požadavky pro udělení schválení typu pro vozidla flex fuel jsou stanoveny v bodě 5.8 předpisu OSN č. 154.

2. DODATEČNÉ TECHNICKÉ POŽADAVKY A ZKOUŠKY

2.1. Hrdla palivových nádrží

2.1.1. Požadavky týkající se hrdel palivových nádrží jsou stanoveny v bodech 6.1.5 a 6.1.6 předpisu OSN č. 154.

2.2. Použití zkoušek

2.2.1. Tabulka I.2.3 ilustruje použití zkoušek pro schvalování typu vozidla z hlediska emisí. Konkrétní postupy zkoušek jsou popsány v přílohách II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI a XXII.

([1]) Předpis OSN č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP), série změn 02 (Úř. věst. L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).

Tabulka I.2.3

Uplatnění požadavků na zkoušky a/nebo prohlášení pro schválení typu a jeho rozšíření

Kategorie vozidla	Vozidla se zážehovým motorem včetně hybridních								Vozidla se vznětovým motorem včetně hybridních		Výhradně elektrická vozidla	Vozidla s vodíkovými palivovými články
	Jednopalivová				Dvoupalivová (bi-fuel) ([3])			Flex fuel ([3])	Jednopalivová			
Referenční palivo	Benzin	LPG	NG/ biomethan	Vodík (spalovací motor)	Benzin	Benzin	Benzin	Benzin	Nafta	Benzin	—	Vodík (palivový článek)
					LPG	NG/ biomethan	Vodík (spalovací motor) ([4])	Ethanol (E85)				
Zkouška typu 1 ([7])	Ano	Ano ([5])	Ano ([5])	Ano ([4])	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	—	—
Zkouška ATCT ([1]) (při 14 °C)	Ano	Ano	Ano	Ano ([4])	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	—	—
Zkouška RDE, plynné znečišťující látky	Ano	Ano	Ano	Ano ([4])	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	—	—
Zkouška RDE, PN	Ano	—	—	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	—	—
Emise z klikové skříně ([1]) (zkouška typu 3)	Ano	Ano	Ano	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	—	—	—	—
Emise způsobené vypařováním (zkouška typu 4)	Ano	—	—	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	—	Ano	—	—
Životnost ([1]) (zkouška typu 5)	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano	Ano	—	—
Emise při nízké teplotě (zkouška typu 6)	Ano	—	—	—	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (obě paliva)	—	—	—	—

Kategorie vozidla	Vozidla se zážehovým motorem včetně hybridních								Vozidla se vznětovým motorem včetně hybridních		Výhradně elektrická vozidla	Vozidla s vodíkovými palivovými články
	Jednopalivová				Dvoupalivová (bi-fuel) ([3])			Flex fuel ([3])	Jednopalivová			
Shodnost v provozu	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (jako při schválení typu)	Ano (jako při schválení typu)	Ano (jako při schválení typu)	Ano (jako při schválení typu)	Ano	Ano	—	—
OBD ([1])	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	—	—
Výkon motoru	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Emise CO_2, spotřeba paliva, spotřeba elektrické energie a akční dosah na elektřinu	Ano	Ano	Ano	Ano ([2])	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (benzin), Ano ([2]) (vodík)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	Ano	Ano ([6])
OBFCM	Ano	—	—	—	—	—	—	Ano (obě paliva)	Ano	Ano	—	—

([1]) Prohlášení výrobce vozidla o shodě při schvalování typu.
([2]) Má-li vozidlo vodíkový pohon, zjišťuje se pouze spotřeba paliva.
([3]) Je-li dvoupalivové (bi-fuel) vozidlo zkombinováno s vozidlem flex fuel, platí požadavky pro obě zkoušky.
([4]) Má-li vozidlo vodíkový pohon, zjišťují se pouze hodnoty emisí NO_x.
([5]) Mezní hodnoty pro hmotnost pevných částic a počet částic a příslušné postupy měření se nepoužijí.
([6]) Není třeba měřit hodnoty emisí CO_2.
([7]) Pokud jde o použitelnost měřených konstrukčních částí na paliva a technologii vozidel, a tudíž i postupy měření, viz mezní hodnoty emisí definované v tabulce 1 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257.

3. ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU Z HLEDISKA EMISÍ

3.1. Rozšíření v souvislosti s emisemi z výfuku (zkouška typu 1 a OBFCM)

3.1.1. Schválení typu se rozšíří na vozidla, která splňují požadavky stanovené v bodě 7.4 předpisu OSN č. 154. Emise znečišťujících látek nesmí překračovat mezní hodnoty stanovené v tabulce 1 v příloze I nařízení (EU) 2024/1257.

3.2. Rozšíření v souvislosti s emisemi způsobenými vypařováním (zkouška typu 4)

3.2.1. V případě zkoušek provedených podle přílohy VI se schválení typu rozšíří na vozidla, která patří do schválené rodiny z hlediska emisí způsobených vypařováním definované v bodě 6.6.3 předpisu OSN č. 154.

3.3. Rozšíření v souvislosti se zkouškou za nízké teploty (zkouška typu 6)

3.3.1. Schválení typu se rozšíří na vozidla, která splňují požadavky stanovené v bodě 7.2 předpisu OSN č. 83 ([2]).

4. SHODNOST VÝROBY

4.1. Úvod

4.1.1. Každé vozidlo vyráběné na základě schválení typu v souladu s tímto nařízením musí být vyrobeno tak, aby splňovalo požadavky tohoto nařízení týkající se schválení typu. Za účelem ověření shody se schváleným typem musí výrobce zavést vhodná opatření a dokumentované kontrolní plány a v intervalech stanovených podle tohoto nařízení provádět nezbytné emisní zkoušky a zkoušky OBFCM. Schvalovací orgán tato opatření a kontrolní plány výrobce ověří a schválí a jako součást opatření pro shodnost výrobků a opatření pro průběžná ověřování popsaných v příloze IV nařízení (EU) 2018/858 provede v konkrétních intervalech stanovených podle tohoto nařízení kontroly a emisní zkoušky a zkoušky OBFCM v prostorách výrobce, a to včetně jeho výrobních a zkušebních zařízení.

4.1.2. Výrobce shodnost výroby kontroluje na základě zkoušky emisí znečišťujících látek (podle tabulky 1 v příloze I nařízení (EU) 2024/1257), emisí CO_2 (spolu s měřením spotřeby elektrické energie a případně sledováním přesnosti zařízení OBFCM), emisí z klikové skříně a emisí způsobených vypařováním v souladu se zkušebními postupy popsanými v přílohách V, VI, XXI a XXII. Ověřování proto zahrnuje zkoušky typu 1, 3 a 4 a zkoušky OBFCM, jak jsou popsány v bodě 2.2.

Schvalovací orgán uchovává veškerou dokumentaci týkající se výsledků kontrol shodnosti výroby po dobu nejméně 5 let a na požádání ji poskytne Komisi k dispozici.

Zvláštní postupy pro shodnost výroby jsou stanoveny v bodech 8 a 9 a v dodatcích 1 až 5 k předpisu OSN č. 154.

Výpočet hodnot spotřeby elektrické energie u vozidel PEV a OVC-HEV požadovaných pro kontrolu shodnosti výroby je stanoven v dodatku 8 k příloze B8 předpisu OSN č. 154.

4.1.3. V případě neshody se použije článek 51 nařízení (EU) 2018/858.

4.2. Vozidla vybavená ekologickými inovacemi

4.2.1. U typu vozidla z hlediska emisí vybaveného jednou nebo více ekologickými inovacemi ve smyslu článku 11 nařízení (EU) 2019/631 ([3]) v případě vozidel kategorie M_1 nebo N_1 se shodnost výroby s ohledem na ekologické inovace prokáže ověřením, zda je vozidlo danou ekologickou inovací (danými ekologickými inovacemi) skutečně vybaveno.

([2]) Předpis OSN č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

4.3. Kontrola shodnosti vozidla v případě zkoušky typu 3

Má-li být provedeno ověření zkoušky typu 3, musí se provést v souladu s těmito požadavky:

4.3.1. Pokud schvalovací orgán usoudí, že jakost výroby je neuspokojivá, odebere se namátkově jedno vozidlo z rodiny a podrobí se zkouškám popsaným v příloze V.

4.3.2. Výroba se pokládá za shodnou, pokud toto vozidlo splňuje požadavky zkoušek popsaných v příloze V.

4.3.3. Pokud zkoušené vozidlo nesplňuje požadavky zkoušek popsaných v příloze V, odebere se z téže rodiny další náhodný vzorek čtyř vozidel a podrobí se zkouškám popsaným v příloze V. Zkoušky se mohou provádět na vozidlech, která mají ujeto maximálně 15 000 km bez jakýchkoli provedených změn.

4.3.4. Výroba se pokládá za shodnou, pokud nejméně tři vozidla splňují požadavky zkoušek popsaných v příloze V.

Dodatek 1

(Vyhrazeno)

Dodatek 2

(Vyhrazeno)

Dodatek 3

VZOR

Informační dokument č. …

TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA Z HLEDISKA EMISÍ

Informace stanovené v příloze A1 předpisu OSN č. 154 se v příslušných případech předkládají ve trojím vyhotovení spolu se soupisem obsahu. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4, nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Kromě toho musí být v příslušných případech poskytnuty informace v následujících oddílech.

0.2.2.1 U povolených hodnot parametrů pro vícestupňové schválení typu se použijí hodnoty emisí, spotřeby a/nebo akčního dosahu pro základní vozidlo (v příslušných případech uveďte rozpětí):

Hmotnost konečného vozidla (v kg): …

Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého konečného vozidla (v kg): …

Čelní plocha konečného vozidla (v cm^2): ... Valivý odpor (v kg/t): …

Plocha průřezu přístupu vzduchu přední mřížky (v cm^2): …

0.2.3.3 Rodina PEMS: …

0.5 Název a adresa výrobce

3.2.15.1 Číslo schválení typu podle nařízení (ES) č. 661/2009 [2] nebo nařízení (EU) 2019/2144 [3]: …

3.2.16.1 Číslo schválení typu podle nařízení (ES) č. 661/2009 nebo nařízení (EU) 2019/2144: …

3.2.18.1 Číslo ES schválení typu podle nařízení (ES) č. 79/2009 [4] nebo nařízení (EU) 2019/2144: …

3.2.19 Palivový systém pro H_2NG: ano/ne [1]

3.2.19.1 Procentuálně vyjádřený poměr vodíku v palivu (maximální hodnota, kterou uvádí výrobce): …

3.2.19.2 Číslo certifikátu schválení typu vydaného v souladu s předpisem OSN č. 110 [5]: …

3.2.19.3 Elektronická řídicí jednotka motoru používajícího jako palivo H_2NG

3.2.19.3.1 Značka/značky: …

3.2.19.3.2 Typ/typy: …

3.2.19.3.3 Možnosti seřizování z hlediska emisí: …

3.2.19.4 Další dokumentace

3.2.19.4.2 Uspořádání systému (elektrické spoje, podtlakové spoje, kompenzační hadice atd.): …

3.2.19.4.3 Výkres symbolu: …

3.5 Výrobcem udávané hodnoty pro stanovení emisí CO_2 / spotřeby paliva / spotřeby elektrické energie / akčního dosahu na elektřinu a podrobné údaje o ekologických inovacích (v příslušných případech) ([6])

3.5.8 Vozidlo vybavené ekologickou inovací ve smyslu článku 11 nařízení (EU) 2019/631 ([7]) pro vozidla kategorie M_1 nebo N_1: ano/ne ([1])

3.5.8.1 Typ/varianta/verze základního vozidla podle článku 4 nařízení (EU) 2023/2767 ([8]) (v příslušných případech): …

3.5.8.2 Vzájemné působení různých ekologických inovací: ano/ne ([1])

3.5.8.3 Údaje o emisích související s použitím ekologických inovací (pro každé zkoušené referenční palivo musí být vypracována samostatná tabulka) ([9])

Rozhodnutí, kterým byla ekologická inovace schválena ([10])	Kód ekologické inovace ([11])	1. Emise CO_2 základního vozidla (g/km)	2. Emise CO_2 vozidla s danou ekologickou inovací (g/km)	3. Emise CO_2 základního vozidla při zkušebním cyklu typu 1 ([12])	4. Emise CO_2 vozidla s danou ekologickou inovací při zkušebním cyklu typu 1	5. Faktor použití (UF), tj. časový podíl využívání příslušné technologie při běžných provozních podmínkách	Snížení emisí CO_2 ((1 – 2) – (3 – 4)) * 5
2025/1706							

Celkové snížení emisí CO_2 při WLTP (g/km) ([13])

9 KAROSERIE

9.1 Druh karoserie podle kódů stanovených v části C přílohy I nařízení (EU) 2018/858: …

Vysvětlivky

1) Nehodící se škrtněte (pokud vyhovuje více položek, mohou nastat případy, kdy není třeba škrtat nic).

2) Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

3) Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

4) Odkaz na nařízení (ES) č. 79/2009.

5) Odkaz na předpis OSN č. 110.

6) Určeno podle požadavků směrnice Rady 80/1268/EHS (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36).

7) Odkaz na nařízení (EU) 2019/631.

8) Odkazy na nařízení (EU) 2023/2767.

9) V případě potřeby přidejte řádky v tabulce tak, aby byla každá ekologická inovace na samostatném řádku.

10) Číslo rozhodnutí Komise, kterým byla schválena příslušná ekologická inovace.

11) Přidělený podle rozhodnutí Komise, kterým byla schválena příslušná ekologická inovace.

12) Se souhlasem schvalovacího orgánu, pokud je místo zkušebního cyklu typu 1 použita metoda modelování, uvede se údaj zjištěný pomocí metody modelování.

13) Celkové snížení emisí CO_2 dosažené použitím všech ekologických inovací.

Dodatek 4

VZOR CERTIFIKÁTU EU SCHVÁLENÍ TYPU

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT EU SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

— EU schválení typu ([1]),

— rozšíření EU schválení typu ([1]),

— zamítnutí EU schválení typu ([1]),

— odnětí EU schválení typu ([1]),

— typu systému / typu vozidla z hlediska systému ([1]) s ohledem na nařízení (EU) 2024/1257 ([2]) a nařízení (EU) 2025/1706 ([3])

Číslo EU schválení typu: ... Důvod rozšíření: …

ODDÍL I

0.1 Značka (obchodní název výrobce): …

0.2 Typ: …

0.2.1 Obchodní označení (je-li/jsou-li k dispozici): …

0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ([4])

0.3.1 Umístění tohoto označení: …

0.4 Kategorie vozidla: ([5])

0.4.2 Základní vozidlo ([6]) ([1]): ano/ne ([1])

0.5 Název a adresa výrobce: …

0.8 Název (názvy) a adresa (adresy) montážního závodu (montážních závodů): …

0.9 Případně název a adresa zástupce výrobce: …

ODDÍL II

0. Identifikátor interpolační rodiny podle definice v bodě 6.2.1 předpisu OSN č. 154

1. Případné doplňující informace: (viz doplněk)

2. Technická zkušebna odpovědná za provádění zkoušek: …

3. Datum protokolu o zkoušce typu 1: …

4. Číslo protokolu o zkoušce typu 1: …

5. Poznámky (jsou-li nějaké): (viz oddíl 3 doplňku)

6. Místo: …

7. Datum: …

8. Podpis: …

Doplněk k certifikátu EU schválení typu č. …

týkající se schválení typu vozidla z hlediska výfukových emisí a emisí způsobených vypařováním podle nařízení (EU) 2024/1257 a nařízení (EU) 2025/1706

V příslušných případech se poskytnou informace stanovené v doplňku k příloze A2 předpisu OSN č. 154.

Pro správné vyplnění certifikátu schválení typu nestačí pouze uvést odkaz na údaje obsažené ve zkušebním protokolu nebo v informačním dokumentu.

Kromě toho musí být v příslušných případech poskytnuty v následujících oddílech informace relevantní pro EU.

1. Doplňte následující bod 0.2.

   0.2 Identifikátor základního vozidla [1]

2. Doplňte následující tabulku do oddílu 2.1 za oddíly a)-d), týkající se typu 5:

Typ 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Naměřená hodnota		
Mezní hodnota		

3. Za bod 2.5.1.4.1 doplňte následující:

   V případě základního vozidla zopakujte bod 2.5.1.

4. Za bod 2.5.3.8.3 doplňte následující:

   V případě základního vozidla zopakujte bod 2.5.3.

5. Na konec bodu 2.5.4 doplňte následující:

   V případě základního vozidla zopakujte bod 2.5.4.

6. Za bod 2.5.5 doplňte následující body 2.6, 4 a 5:

   "2.6 *Výsledky zkoušek ekologických inovací* [8] [9]

Rozhodnutí o schválení ekologické inovace [10]	Kód ekologické inovace [11]	Cyklus typu 1	1. Emise CO_2 základního vozidla (g/km)	2. Emise CO_2 vozidla s danou ekologickou inovací (g/km)	3. Emise CO_2 základního vozidla při zkušebním cyklu typu 1 [12]	4. Emise CO_2 vozidla s danou ekologickou inovací při zkušebním cyklu typu 1	5. Faktor použití (UF), tj. časový podíl využívání příslušné technologie při běžných provozních podmínkách	Snížení emisí CO_2 ((1 – 2) – (3 – 4)) * 5
2025/1706								
	Celkové snížení emisí CO_2 při WLTP (g/km) [13]							

   2.6.1 *Obecný kód příslušné ekologické inovace / příslušných ekologických inovací* [14]: …"

4. MĚŘENÍ VÝKONU

Maximální netto výkon spalovacího motoru, netto výkon a maximální 30minutový výkon elektrické poháněcí soustavy

4.1 **Netto výkon spalovacího motoru**

4.1.1 Otáčky motoru (min^{-1}) …

4.1.2 Naměřený průtok paliva (g/h) …

4.1.3 Naměřený točivý moment (Nm) …

4.1.4 Naměřený výkon (kW) …

4.1.5 Barometrický tlak (kPa) …

4.1.6 Tlak vodních par (kPa) …

4.1.7 Teplota nasávaného vzduchu (K) …

4.1.8 Korekční součinitel výkonu, je-li použit …

4.1.9 Korigovaný výkon (kW) …

4.1.10 Výkon pomocných zařízení (kW) …

4.1.11 Netto výkon (kW) …

4.1.12 Netto točivý moment (Nm) …

4.1.13 Korigovaná specifická spotřeba paliva (g/kWh) …

4.2 **Elektrická poháněcí soustava / elektrické poháněcí soustavy:**

4.2.1 Deklarované hodnoty

4.2.2 Maximální netto výkon: ... kW při … min^{-1}

4.2.3 Maximální netto točivý moment: ... Nm, při … min^{-1}

4.2.4 Maximální netto točivý moment při nulových otáčkách motoru: … Nm

4.2.5 Maximální 30minutový výkon: … kW

4.2.6 Základní vlastnosti elektrické poháněcí soustavy

4.2.7 Zkušební stejnosměrné napětí: … V

4.2.8 Princip činnosti: …

4.2.9 Chladicí systém:

4.2.10 Elektromotor: kapalinou/vzduchem (1)

4.2.11 Variátor: kapalinou/vzduchem (1)

5. POZNÁMKY: …

Vysvětlivky

1) Nehodící se škrtněte (pokud vyhovuje více položek, mohou nastat případy, kdy není třeba škrtat nic).

2) Odkazy na nařízení (EU) 2024/1257.

3) Odkaz na toto nařízení, prováděcí nařízení (EU) 2025/1706.

4) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou relevantní pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

5) Podle definice v článku 4 nařízení (EU) 2018/858.

6) Podle definice v čl. 3 bodě 24 nařízení (EU) 2018/858.

7) Podle čl. 26 odst. 4 nařízení (EU) 2018/858.

8) Pro každé zkoušené referenční palivo se uvede samostatná tabulka.

9) V případě potřeby přidejte řádky v tabulce tak, aby byla každá ekologická inovace na samostatném řádku.

10) Číslo rozhodnutí Komise, kterým byla schválena příslušná ekologická inovace.

11) Přidělený podle rozhodnutí Komise, kterým byla schválena příslušná ekologická inovace.

12) Pokud je místo zkušebního cyklu typu 1 použito modelování, uvede se údaj zjištěný pomocí metody modelování.

13) Celkové snížení emisí dosažené použitím všech ekologických inovací v rámci typu 1.

14) Obecný kód příslušné ekologické inovace (příslušných ekologických inovací) sestává z následujících prvků, které jsou vzájemně odděleny mezerou:

— oddíl 1 stanovený v příloze IV nařízení (EU) 2018/858;

— samostatný kód každé ekologické inovace, jíž je vozidlo vybaveno, chronologicky podle schvalovacích rozhodnutí Komise.

(Například obecný kód tří ekologických inovací schválených postupně pod čísly 10, 15 a 16 a instalovaných ve vozidle schváleném schvalovacím orgánem v Německu by byl: „e1 10 15 16“).

Dodatek 5

(Vyhrazeno)

Dodatek 6

Úroveň emisí a systém číslování certifikátů schválení typu z hlediska emisí a prohlášení o shodě

1. Prohlášení o shodě, jak je popsáno v dodatku k příloze VIII nařízení (EU) 2020/683 – vzor B část 2 a vzor C2 část 2 obsahuje odkazy na hladinu výfukových emisí (položka 47) a příslušné prováděcí regulační akty EU (položka 48.3 vzor B část 2 a vzor C2 část 2) jednotlivého vozidla kategorie M_1, N_1 a N_2.. Položka 47 obsahuje číslo úrovně Euro (Euro 7), za nímž následuje příslušný emisní znak z tabulky 1. Položka 48.3 obsahuje čísla certifikátů schválení podle všech příslušných prováděcích nařízení EU v souladu s nařízením (EU) 2024/1257 a příslušné identifikátory rodin OBM, jak jsou uvedeny v příloze III prováděcího nařízení (EU) 2025/1707.

2. Oddíl 2 čísel certifikátů schválení vydaných podle čl. 7 odst. 2 tohoto nařízení a uvedených v položce 48,3 přílohy VIII vzoru B části 2 a vzoru C2 části 2 nařízení (EU) 2020/683 se skládá z čísla základního prováděcího regulačního aktu. Oddíl 3 čísla certifikátu schválení se skládá z čísla posledního použitelného pozměňujícího prováděcího aktu. Za číslem posledního pozměňujícího prováděcího aktu následuje přímo jeden ze dvoupísmenných znaků z tabulky 2, tj. bez hvězdičky mezi tímto číslem a příslušným dvoupísmenným znakem.

3. Prohlášení o shodě poskytnuté pro systém OBM a ekologický pas vozidla, jak je popsáno v dodatku 1 k příloze VI prováděcího nařízení (EU) 2025/1707, musí obsahovat příslušné dílčí znaky z tabulky 3. Tyto dílčí znaky se použijí ke stanovení úrovně emisí v souladu s tabulkou 1.

Tabulka 1

Úroveň emisí

Emisní znak ([7]), ([8])	Emisní norma	Dílčí znak tohoto nařízení (viz tabulka 2)	Dílčí znak pro OBM a ekologický pas vozidla (viz tabulka 3)	Kategorie vozidla nebo typ výrobku	Životnost autobaterie ([3])	Emise z brzd	Výkon systému elektrického vozidla ([2])	Dojezd elektrického vozidla při nízké teplotě ([4])	Poslední datum registrace
TL ([1])	Euro 7-TEMP	MT, MA, MC nebo ME	OA	M_1, N_1	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	28.11.2027
TE ([1])	Euro 7-TEMP	MV ([5]), MB, MD nebo MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	28.5.2029 ([6])
TS ([1])	Euro 7-TEMP	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	30.6.2030
TT ([1])	Euro 7-TEMP	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se	30.6.2031
FL	Euro 7A	MA nebo MC	OA	M_1, N_1	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	31.12.2029
FE	Euro 7A	MB nebo MD	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	31.12.2029
GL	Euro 7B	MA nebo ME	OA	M_1, N_1	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	31.12.2034
GE	Euro 7B	MB nebo MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	31.12.2034
GS	Euro 7BS	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	31.12.2034
GT	Euro 7BT	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	31.12.2034
HL	Euro 7C	MA nebo ME	OA	M_1, N_1	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	
HE	Euro 7C	MB nebo MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	
HS	Euro 7CS	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	
HT	Euro 7CT	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	*(Vyhrazeno)* ([9])	

(1) Dobrovolné uplatňování před povinnými daty použitelnosti podle článku 21 nařízení (EU) 2024/1257.
(2) Použije se pouze pro hybridní vozidla a vozidla PEV s více motory v souladu s oblastí působnosti předpisu OSN č. 177.
(3) Použije se pouze pro vozidla PEV a vozidla OVC-HEV.
(4) Použije se pouze pro PEV.
(5) Dřívější poslední datum registrace podle údajů z tabulky 2.
(6) Toto datum se použije, pokud není ovlivněno dílčím schválením s dřívějším posledním datem registrace, jak je uvedeno v poznámce pod čarou č. 5 v tabulce.
(7) První písmeno znaku: T = vozidlo TEMP, F = Euro 7A, G = Euro 7B, H = Euro 7C.
(8) Druhé písmeno znaku: L = velký výrobce, E = vozidlo Euro 7ext, S = SVM, T = vozidlo Euro 7ext od malého výrobce.
(9) Tyto dílčí znaky budou uvedeny v případě přijetí příslušných prováděcích aktů a současně s ním.

Legenda:

Emisní norma „Euro 7-TEMP" TL/TE = emise Euro 7 (tento prováděcí akt) s prováděcím aktem o palubním monitorování, ekologickém pasu vozidla a OBFCM;

Emisní norma „Euro 7-TEMP" TS/TT = emise Euro 7 (tento prováděcí akt) s prováděcím aktem o palubním monitorování, ekologickém pasu vozidla a OBFCM (relevantní je pouze ekologický pas vozidla a zobrazování uvnitř vozidla) a dobrovolným jiným prováděcím aktem Euro 7 pro (velmi) malé výrobce.

Tabulka 2

Tabulka dílčích znaků pro toto nařízení

Dílčí znak	Popis	Kategorie vozidla nebo typ výrobku	Hnací ústrojí	Datum provedení: nové typy	Datum provedení: nová vozidla	Poslední datum registrace
MA	Euro 7	M_1, N_1	ICEV, NOVC-HEV	29.11.2026	29.11.2027	
MT	Euro 7 UF EB(10) (1)	M_1, N_1	OVC-HEV			28.11.2027
MA	Euro 7 UF EC(11) (2)	M_1, N_1	OVC-HEV	29.11.2026	29.11.2027	
MB	Euro 7	N_2	ICEV, NOVC-HEV	29.5.2028	29.5.2029	
MV	Euro 7 UF EB(10) (1)	N_2	OVC-HEV			31.12.2027
MB	Euro 7 UF EC(11) (2)	N_2	OVC-HEV	29.5.2028	29.5.2029	
MC	Euro 7 PEV, FCHV-W/O OBFCM	M_1, N_1	PEV, FCHV			*(Vyhrazeno)*
MD	Euro 7 PEV, FCHV-W/O OBFCM	N_2	PEV, FCHV			*(Vyhrazeno)*
ME	Euro 7 PEV, FCHV – S OBFCM	M_1, N_1	PEV, FCHV	*(Vyhrazeno)*	*(Vyhrazeno)*	
MF	PEV, FCHV – S OBFCM	N_2	PEV, FCHV	*(Vyhrazeno)*	*(Vyhrazeno)*	

Dílčí znak	Popis	Kategorie vozidla nebo typ výrobku	Hnací ústrojí	Datum provedení: nové typy	Datum provedení: nová vozidla	Poslední datum registrace
NA	(U)SVM Euro 7	M_1, N_1	Všechny	Nepoužije se	01.07.2030	
NB	(U)SVM Euro 7	N_2	Všechny	Nepoužije se	01.07.2031	

([1]) U vozidel OVC-HEV s využitím faktoru použití z Euro 6e-bis (EB), s uplatněním parametru d_{neb} pro stanovení dílčího UF podle dodatku 5 k příloze B8 předpisu OSN č. 154.
([2]) U vozidel OVC-HEV s využitím faktoru použití z Euro 6e-bis-FCM (EC), s uplatněním parametru d_{nec} pro stanovení dílčího UF podle dodatku 5 k příloze B8 předpisu OSN č. 154.

Tabulka 3

Tabulka dílčích znaků pro OBM a ekologický pas vozidla

Dílčí znak	Popis	Kategorie vozidla nebo typ výrobku	Hnací ústrojí	Datum provedení: nové typy	Datum provedení: nová vozidla	Poslední datum registrace
OA	Euro 7	M_1, N_1	Všechny	29.11.2026	29.11.2027	
OB	Euro 7	N_2	Všechny	29.5.2028	29.5.2029	
PA	(U)SVM Euro 7	M_1, N_1	Všechny	Nepoužije se	01.07.2030	
PB	(U)SVM Euro 7	N_2	Všechny	Nepoužije se	01.07.2031	

Dodatek 7

(Vyhrazeno)

Dodatek 8a

Zkušební protokoly

Zkušebním protokolem se rozumí zpráva vydaná technickou zkušebnou odpovědnou za provedení zkoušek podle tohoto předpisu.

V příslušných případech zahrnuje informace týkající se úrovně 1A stanovené v části I doplňku 1 k příloze A1 předpisu OSN č. 154.

Spolu s případnými informacemi relevantními pro EU v následujících oddílech se jedná o minimální údaje požadované pro zkušební protokol.

1. V tabulce záhlaví zkušebního protokolu se v posledním řádku tabulky „Závěr" na konci doplní: „*Prohlášení o shodě pro OBM podle prováděcího nařízení (EU) 2025/1707* – předloženo orgánu udělujícímu schválení typu dne: ---------- ([1]) – *Identifikátor rodiny OBD*: [----------] ([2])"

2. V bodě 2.1.1.2.1 „Emise CO_2 u vozidel s alespoň jedním spalovacím motorem, vozidel NOVC-HEV a vozidel OVC-HEV v případě zkoušky typu 1 v režimu nabíjení-udržování" doplňte do závěru následující:

   Údaje týkající se shodnosti výroby v případě vozidel OVC-HEV

	Kombinované
Emise CO_2 (g/km) M_{CO_2} ,CS,COP	
AF_{CO_2} ,CS	

3. Doplňte následující bod 2.3:

   2.3 *Zkouška typu 3 (a)*

   Emise plynů z klikové skříně do ovzduší: žádné

4. 2. Doplňte následující bod 2.6:

   2.6 *Emise v reálném provozu (RDE)*

Číslo rodiny podle RDE	:	MSxxxx
Viz protokol(y) týkající se dané rodiny	:	

5. 3. Doplňte následující bod 2.7:

   2.7 *Zkouška typu 6 (a)*

Identifikátor rodiny		
Datum zkoušek	:	(den/měsíc/rok)
Místo zkoušek	:	

([1]) Vyplní technické zkušebny: Nehodící se škrtněte a v případě potřeby vyplňte.

([2]) Viz příloha III *„Prohlášení o shodě" ze dne (EU) 2025/1707*. Toto vložení nepodmiňuje udělení schválení typu podle tohoto nařízení a vkládá jej orgán udělující schválení typu pro účely sledovatelnosti a správy dokumentů. Identifikátor rodiny OBM by měl odpovídat tomu, který byl uveden v prvním prohlášení předloženém výrobcem podle přílohy III *„Prohlášení o shodě" ze dne (EU) 2025/1707*. *Aktualizace prohlášení o shodě by neměly vést k žádné změně identifikátoru rodiny OBM ani k rozšíření souvisejících schválení typu.*

Způsob nastavení vozidlového dynamometru	:	dojezd (odkaz – jízdní zatížení)
Setrvačná hmotnost (kg)	:	
V případě odchylky od zkoušky vozidla typu 1	:	
Pneumatiky	:	
Značka	:	
Typ	:	
Rozměry pneumatik (přední/zadní)	:	
Dynamický obvod (m)	:	
Tlak v pneumatikách (kPa)	:	

Znečišťující látky		CO (g/km)	HC (g/km)
Zkouška	1		
	2		
	3		
Průměr			
Mezní hodnota			

6. Doplňte následující bod 2.10:

2.10 *Výkon motoru*

Viz protokol(y) nebo číslo schválení	:	

Dodatek 8b

Protokol o zkoušce jízdního zatížení

V příslušných případech zahrnuje informace týkající se úrovně 1A stanovené v dodatku 2 k příloze A1 předpisu OSN č. 154.

Dodatek 8c

Vzor záznamového archu zkoušky

Záznamovým archem zkoušky se rozumí dokument obsahující údaje ze zkoušky, které se zaznamenávají, avšak nejsou uváděny ve zkušebním protokolu.

Záznamový arch / záznamové archy zkoušky uchovává technická zkušebna nebo výrobce po dobu nejméně 10 let.

Minimální údaje požadované v záznamovém archu zahrnují v příslušných případech informace týkající se úrovně 1A stanovené v dodatku 3 k příloze A1 předpisu OSN č. 154.

Dodatek 8d

Protokol o zkoušce emisí způsobených vypařováním

Minimální údaje požadované při zkoušce emisí způsobených vypařováním zahrnují v příslušných případech informace týkající se úrovně 1A stanovené v dodatku 4 k příloze A1 předpisu OSN č. 154.

PŘÍLOHA II

METODIKA PRO SHODNOST V PROVOZU

1. ÚVOD

Tato příloha stanoví metodiku pro shodnost v provozu (ISC) pro kontrolu dodržování mezních hodnot výfukových emisí (včetně emisí při nízké teplotě) a emisí způsobených vypařováním po celou dobu prodloužené životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV nařízení (EU) 2024/1257.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

Použijí se obecné požadavky na provádění zkoušek shodnosti v provozu stanovené v článku 10.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

Technické požadavky pro provedení zkoušky shodnosti v provozu jsou stanoveny v příloze 4 předpisu OSN č. 83 ([1]), přičemž platí výjimky stanovené v níže uvedených bodech.

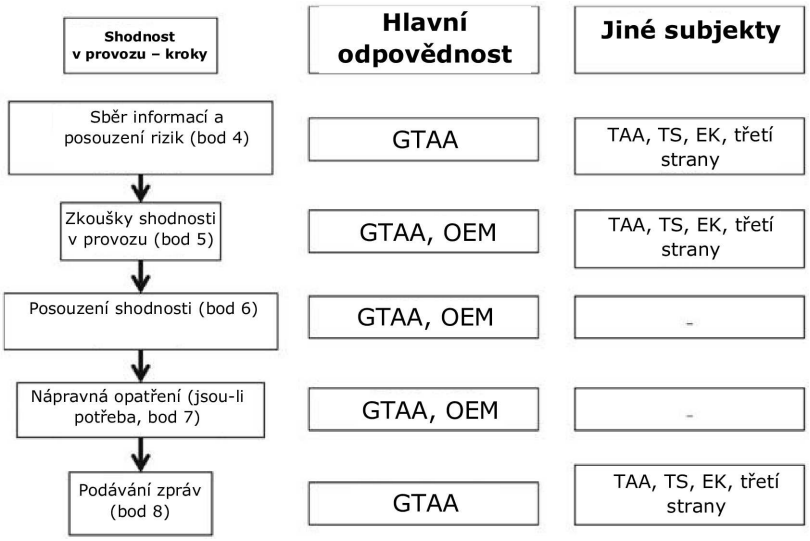
3.1 Popis postupu v bodě 2 se nahrazuje tímto:

2 POPIS POSTUPU:

Obrázek 1

Znázornění postupu ověření shodnosti v provozu

(kde GTAA (granting type-approval authority) označuje orgán udělující schválení typu, OEM (original equipment manufacturer) označuje výrobce a jiné subjekty jsou definovány takto: TAA (type-approval authority) označuje jiné schvalovací orgány než orgán, který uděluje příslušné schválení typu, TS (technical services) označuje technické zkušebny, EK označuje Komisi a třetími stranami se rozumí uznané třetí strany, které splňují požadavky stanovené v nařízení (EU) 2022/163 ([2])).



([1]) Předpis OSN č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/163 ze dne 7. února 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o funkční požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky (Úř. věst. L 27, 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

3.2 V bodě 5 se první tři odstavce nahrazují tímto:

„5. ZKOUŠKY SHODNOSTI V PROVOZU

Výrobce provede zkoušky výfukových emisí pro shodnost v provozu zahrnující alespoň zkoušku typu 1 pro všechny rodiny vozidel z hlediska shodnosti v provozu. Výrobce může také u všech rodin vozidel z hlediska shodnosti v provozu nebo jejich části provést zkoušku emisí v reálném provozu, zkoušku korekce teploty okolí, zkoušku typu 4 a zkoušku typu 6. Výrobce orgánu udělujícímu schválení typu předloží všechny výsledky zkoušek shodnosti v provozu prostřednictvím elektronické platformy pro shodnost v provozu popsané v bodě 5.9 nebo jinými vhodnými prostředky, není-li to možné touto cestou.

Orgán udělující schválení typu provede každoročně kontrolu u vhodného počtu rodin vozidel z hlediska shodnosti v provozu, jak je stanoveno v bodě 5.4. Výrobce zařadí veškeré výsledky zkoušek shodnosti v provozu na elektronickou platformu pro shodnost v provozu popsanou v bodě 5.9.

Uznané třetí strany mohou každoročně provádět kontroly u jakéhokoli počtu rodin vozidel z hlediska shodnosti v provozu. Orgánu udělujícímu schválení typu předloží všechny výsledky zkoušek shodnosti v provozu prostřednictvím elektronické platformy pro shodnost v provozu popsané v bodě 5.9 nebo jinými vhodnými prostředky, není-li to možné touto cestou.“

3.3 V bodě 5.7.1 se první odstavec nahrazuje tímto:

„5.7.1 *Všeobecné požadavky*

Vozidlo musí patřit do rodiny vozidel z hlediska shodnosti v provozu, jak je popsáno v bodě 3, a musí vyhovět všem kontrolám stanoveným v tabulce v dodatku 1. Musí být zaregistrováno v Unii a jezdit v Unii alespoň 90 % své jízdní doby. Zkoušku emisí lze provést v jiném zeměpisném regionu, než kde byla vozidla vybrána. V případě zkoušek shodnosti v provozu prováděných výrobcem se souhlasem orgánu udělujícího schválení typu mohou být vozidla registrovaná v zemi mimo EU nebo vozidla, která byla registrována v EU, ale jsou z registru dočasně vyřazena, zkoušena, pokud patří do stejné rodiny vozidel z hlediska shodnosti v provozu a je k nim doloženo prohlášení o shodě.“

3.4 V bodě 5.7.1 se poslední odstavec nahrazuje tímto:

„Vozidlo se vyloučí ze zkoušky shodnosti v provozu, pokud palivo z nádrže vozidla neodpovídá platným normám stanoveným ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES (*) nebo pokud existuje důkaz nebo záznam o natankování nesprávným druhem paliva.

_____

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzinu a motorové nafty (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/70/oj).“

3.5 Bod 5.8 se nahrazuje tímto:

„5.8 **Velikost vzorku**

Když výrobci uplatňují statistický postup uvedený v bodě 5.10 pro zkoušku typu 1, stanoví se počet souborů vzorků na základě ročního objemu prodeje rodiny vozidel v provozu v rámci Unie, jak je popsáno v následující tabulce:

Tabulka 1

Počet souborů vzorků pro zkoušky shodnosti v provozu zkouškami typu 1

Registrace vozidel v EU v období výběru vzorků za kalendářní rok	Počet souborů vzorků (u zkoušek typu 1)
až 100 000	1
100 001 až 200 000	2
nad 200 000	3

Každý vzorek musí obsahovat dostatek typů vozidel (z hlediska emisí), aby se zajistilo, že je pokryto alespoň 20 % celkového počtu registrací této rodiny PEMS v EU za předchozí kalendářní rok. V případě, že je stejná rodina PEMS rozdělena mezi více značek, zkouší se všechny značky. Pokud se u rodiny vozidel vyžaduje, aby byl zkoušen více než jeden soubor vzorků, jako vozidla v druhém a třetím souboru vzorků se vyberou vozidla, která byla používána v odlišném prostředí a/nebo běžných podmínkách používání než ta, která byla vybrána v případě prvního vzorku.“

3.6 Bod 5.9 nad tabulkou A4/2 se nahrazuje tímto:

„5.9 **Využití elektronické platformy pro shodnost v provozu a přístup k údajům požadovaným ke zkouškám**

Komise zřídila elektronickou platformu, aby usnadnila výměnu údajů mezi výrobci a ostatními subjekty na straně jedné a orgánem udělujícím schválení typu na straně druhé a přijetí rozhodnutí, zda je vzorek vyhovující, či nevyhovující.

Výrobce zkompletuje balíček týkající se transparentnosti zkoušek uvedený v čl. 6 odst. 8 ve formátu uvedeném v tabulkách 1 a 2 dodatku 5 a v tabulce 2 tohoto bodu a předá jej schvalovacímu orgánu, který uděluje schválení typu vozidla z hlediska emisí. Tabulka 2 v dodatku 5 se použije, aby se umožnil výběr vozidel ze stejné rodiny pro zkoušky, a společně s tabulkou 1 v dodatku 5 poskytuje dostatek informací pro vozidla, na kterých se budou zkoušky provádět.

Schvalovací orgán, který uděluje schválení typu z hlediska emisí, nahraje informace v tabulkách 1 a 2 v dodatku 5 na elektronickou platformu uvedenou v prvním odstavci do pěti pracovních dnů po jejich obdržení.“

3.7 V bodě 5.10.1 se za třetí pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„U vozidel, která mají deklarované maximální hodnoty emisí v reálném provozu uvedené v bodě 48.2 prohlášení o shodě, jež jsou nižší než mezní hodnoty emisí stanovené v tabulce 1 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257, se shoda kontroluje na základě těchto deklarovaných maximálních hodnot emisí v reálném provozu. Zjistí-li se, že vzorek není v souladu s deklarovanými maximálními hodnotami emisí v reálném provozu, požádá orgán udělující schválení typu výrobce, aby přijal nápravná opatření.“

3.8 V bodě 5.10.1 se doplňuje nový poslední pododstavec, který zní:

„Výše popsané funkce se provádějí přímo v elektronické platformě, jakmile jsou k dispozici příslušné funkce.“

3.9 Bod 5.10.2 se nahrazuje tímto:

„5.10.2 *Sdružování výsledků shodnosti v provozu*

Výsledky zkoušek od jiných subjektů se mohou za účelem společného statistického postupu sdružovat. Sdružování výsledků zkoušek vyžaduje písemný souhlas všech zúčastněných stran poskytujících výsledky zkoušek do sdílených výsledků, a oznámení orgánům udělujícím schválení typu, a do elektronické platformy před zahájením zkoušek. Jedna ze stran se určí jako vedoucí skupiny a odpovídá za hlášení údajů a komunikaci s orgánem udělujícím schválení typu.“

3.10 V bodě 5.10.3 se první podbod nahrazuje tímto:

„5.10.3 *Vyhovující/nevyhovující/neplatný výsledek jednotlivé zkoušky*

Výsledek zkoušky emisí pro shodnost v provozu se považuje za „vyhovující“ u jedné nebo více znečisťujících látek, když je výsledek emisí roven mezní hodnotě emisí nebo nižší než tato hodnota stanovená v tabulce 1 přílohy I nařízení Rady (EU) 2024/1257 pro daný typ zkoušky. Při zkoušení vozidel během prodloužené životnosti se použijí koeficienty životnosti pro úpravu mezních hodnot emisí podle přílohy I nařízení (EU) 2024/1257.“

3.11 Doplňuje se nový bod 5.10.6, který zní:

„5.10.6 Shodnost v provozu u dokončených vozidel a vozidel zvláštního určení vyráběných ve více stupních

Výrobce základního vozidla určí přípustné hodnoty pro parametry uvedené v tabulce 3. Přípustné hodnoty parametrů pro každou rodinu vozidel se zaznamenají do informačního dokumentu schválení typu z hlediska emisí (viz dodatek 3 k příloze I) a do přehledu transparentnosti 1 v dodatku 5. Výrobce posledního stupně smí použít hodnoty emisí pro základní vozidlo pouze tehdy, pokud dokončené vozidlo zůstává v přípustných hodnotách parametrů. Hodnoty parametrů pro každé konečné vozidlo se zaznamenají do jeho prohlášení o shodě.

Tabulka 3

Přípustné hodnoty parametrů pro vozidla vyráběná ve více stupních a pro vozidla zvláštního určení vyráběná ve více stupních, u kterých se použije schválení typu z hlediska emisí pro základní vozidlo

Hodnoty parametrů	Přípustné hodnoty od – do
Hmotnost konečného vozidla (v kg)	
Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého konečného vozidla (v kg)	
Čelní plocha konečného vozidla (v cm^2):	
Valivý odpor (kg/t)	
Promítnutá čelní plocha přístupu vzduchu u přední mřížky (v cm^2)	

Pokud se provádí zkouška dokončeného vozidla nebo vozidla zvláštního určení vyráběného ve více stupních a výsledek zkoušky je nižší než použitelná mezní hodnota emisí, považuje se vozidlo pro rodinu vozidel z hlediska shodnosti v provozu pro účely bodu 5.10.3 za vyhovující.

Pokud je výsledek zkoušky u dokončeného vozidla nebo vozidla zvláštního určení vyráběného ve více stupních vyšší než použitelné mezní hodnoty emisí, ale není vyšší než 1,3násobek použitelných mezních hodnot emisí, přezkoumá zkoušející, zda toto vozidlo splňuje hodnoty v tabulce 3. Jakékoli nesplnění těchto hodnot se hlásí orgánu udělujícímu schválení typu. Pokud vozidlo tyto hodnoty nesplňuje, orgán udělující schválení typu prošetří důvody nesplnění a přijme vhodná opatření týkající se výrobce dokončeného vozidla nebo vozidla zvláštního určení vyráběného ve více stupních, aby se obnovila shodnost, včetně odejmutí schválení typu. Pokud vozidlo splňuje hodnoty v tabulce 3, považuje se takové vozidlo pro danou rodinu vozidel z hlediska shodnosti v provozu pro účely bodu 6.1 za označené vozidlo.

Pokud je výsledek zkoušky vyšší než 1,3násobek použitelných mezních hodnot emisí, považuje se pro danou rodinu z hlediska shodnosti v provozu pro účely bodu 6.1 za nevyhovující, ale ne za odlehlou hodnotu pro příslušnou rodinu vozidel z hlediska shodnosti v provozu. Pokud dokončené vozidlo nebo vozidlo zvláštního určení vyráběné ve více stupních nesplňuje hodnoty v tabulce 3, nahlásí se to orgánu udělujícímu schválení typu, který prošetří důvody nesplnění a přijme vhodná opatření týkající se výrobce dokončeného vozidla nebo vozidla zvláštního určení vyráběného ve více stupních, aby se obnovila shodnost, včetně odejmutí schválení typu.“

3.12 Bod 6.1 se nahrazuje tímto:

„6.1 Do deseti pracovních dnů od ukončení zkoušek shodnosti v provozu daného vzorku, jak je uvedeno v bodě 5.10.5, zahájí orgán udělující schválení typu podrobné šetření s výrobcem, aby rozhodl, zda rodina vozidel z hlediska shodnosti v provozu (nebo její část) splňuje pravidla shodnosti v provozu a zda jsou třeba nápravná opatření. U vozidel vyráběných ve více stupních nebo vozidel zvláštního určení rovněž provede orgán udělující schválení typu podrobné šetření, pokud se vyskytnou alespoň tři závadná vozidla se stejnou závadou nebo pět označených vozidel ve stejné rodině vozidel z hlediska shodnosti v provozu, jak je uvedeno v bodě 5.10.6.“

3.13 Bod 7.6 se nahrazuje tímto:

„7.6 Pokud orgán udělující schválení typu neschválí druhý plán předložený výrobcem, přijme veškerá vhodná opatření v souladu s článkem 53 nařízení (EU) 2018/858, aby se obnovila shodnost, včetně případného odejmutí schválení typu.“

3.14 Bod 4 dodatku 3 se nahrazuje tímto:

„4. datum předání orgánu GTAA nebo nahrání do elektronické platformy;“

3.15 Popis v řádku ID 1 tabulky 1 v dodatku 5 se nahrazuje tímto:

„Podle vzoru certifikátu EU schválení typu v příloze I/dodatku 4 tohoto nařízení“

3.16 Popis v řádku ID 2 tabulky 1 v dodatku 5 se nahrazuje tímto:

„Podle bodu 0 oddílu II dodatku 4 k příloze I tohoto předpisu a podle položky 0.1 doplňku ke sdělení o schválení typu v příloze A2 předpisu OSN č. 154 (*): identifikátor interpolační rodiny podle definice v bodě 6.2.1 téhož předpisu

_____

(*) Předpis OSN č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP), série změn 02 (Úř. věst. L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).“

3.17 Popis v řádku ID 7 tabulky 1 v dodatku 5 se nahrazuje tímto:

„Podle bodu 0.2.3.4.1 přílohy A1 předpisu OSN č. 154 pro RL a bodu 0.2.3.5 pro RM“

3.18 Typ údajů v řádcích ID 18, ID 19, ID 42 a ID 43 tabulky 1 v dodatku 5 se nahrazuje tímto:

„Možné formáty: pdf, jpg.“

3.19 Popis v řádku ID 33 tabulky 1 v dodatku 5 se nahrazuje tímto:

„Volitelně pro vozidla NOVC a OVC-HEV, korekce emisí CS CO_2 podle definice v bodě 2 dodatku 2 k příloze B8 předpisu OSN č. 154“

3.20 Do tabulky 1 v dodatku 5 se mezi řádky 44a a 49 vkládají další řádky, které znějí:

	„**Pro vozidla vyráběná ve více stupních nebo vozidla zvláštního určení vyráběná ve více stupních**			
45	Povolená hmotnost konečného vozidla v provozním stavu	Číslo	Kg	Podle bodu 0.2.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683 (*) Od – do
45a	Povolená skutečná hmotnost konečného vozidla	Číslo	kg	Podle bodu 0.2.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683 Od – do
45b	Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého konečného vozidla (v kg)	Číslo	kg	Podle bodu 0.2.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683 Od – do
46	Povolená čelní plocha pro konečné vozidlo	Číslo	cm^2	Podle bodu 0.2.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683 Od – do

	„Pro vozidla vyráběná ve více stupních nebo vozidla zvláštního určení vyráběná ve více stupních			
47	Povolený valivý odpor	Číslo	kg/t	Podle bodu 0.2.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683 Od – do
48	Povolená promítnutá čelní plocha přístupu vzduchu u přední mřížky	Číslo	cm^2	Podle bodu 0.2.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683 Od – do
	PRO VŠECHNA VOZIDLA			

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).“

3.2.1 Tabulka 2 v dodatku 5 se nahrazuje tímto:

„Tabulka 2

Přehled transparentnosti 2

Pole	Typ údajů	Popis
TVV	Text	Jedinečný identifikátor typu, varianty, verze vozidla podle bodu 0.2 prohlášení o shodě, části 1 dodatku k příloze VIII nařízení (EU) 2020/683.
ID rodiny PEMS	Text	Podle bodu 3.5.2 přílohy III tohoto nařízení.
Značka	Text	Obchodní firma výrobce, bod 0.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683.
Obchodní název	Text	Obchodní názvy TVV, bod 0.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683.
Jiný název	Text	Volný text
Kategorie a třída	Výčet (M_1, N_1 třída I, N_1 třída II, N_1 třída III, N_2, N_3, M_2, M_3)	Kategorie a třída vozidla, tabulka 1 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257.
Karoserie	Výčet (AA sedan AB hatchback, AC kombi, AD kupé, AE kabriolet, AF víceúčelové vozidlo, AG užitkové kombi, BA nákladní automobil, BB skříňový nákladní automobil, BC tahač návěsu, BC silniční tahač, BE pick-up, BX podvozek s kabinou nebo kryt podvozku)	Typ karoserie, bod 0.3.0.2 přílohy I nařízení (EU) 2020/683.

Pole	Typ údajů	Popis
Číslo schválení typu z hlediska emisí	Text	Podle vzoru certifikátu EU schválení typu v příloze I / dodatku 4 tohoto nařízení.
Číslo WVTA	Text	Identifikátor schválení typu vozidla jako celku podle definice v příloze IV nařízení (EU) 2020/683.
ID rodiny podle emisí způsobených vypařováním	Text	Podle bodu 0.2.3.7 přílohy A1 předpisu OSN č. 154
Jmenovitý výkon motoru, palivo 1, palivo 2 (je-li relevantní)	Číslo	Bod 3.2.1.8 přílohy A1 předpisu OSN č. 154
Dvojité pneumatiky	Ano/ne	Deklarováno výrobcem původního zařízení.
Palivo Nádrž Objemy (diskrétní hodnoty)	Číslo	Objem palivové nádrže / objemy palivových nádrží, bod 3.2.3.1.1 přílohy I nařízení (EU) 2020/683.
Utěsněná nádrž	Ano/ne	Bod 3.2.12.2.5.5.3 přílohy I nařízení (EU) 2020/683.
WMI použité v tomto WVTA +TVV	Text	Deklarováno výrobcem původního zařízení (ISO 3779)
Identifikátor rodiny OBM	Text	Jak je uvedeno v prohlášení o shodě s OBM, EVP a palubním zobrazením požadavků na údaje o životním prostředí podle přílohy III prováděcího nařízení (EU) 2025/1707.“

PŘÍLOHA III

OVĚŘOVÁNÍ EMISÍ V REÁLNÉM PROVOZU (RDE)

1. ÚVOD

Tato příloha popisuje postup pro stanovení emisí v reálném provozu.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Obecné požadavky na provádění zkoušky emisí v reálném provozu, pokud jde o úroveň 1A, jsou stanoveny v předpisu OSN č. 168 ([1]).

2.2 V případě typů vozidel z hlediska emisí schválených v souladu s touto přílohou nesmí být konečné výsledky emisí v reálném provozu vypočtené v souladu s touto přílohou při jakékoli zkoušce emisí v reálném provozu provedené v souladu s požadavky této přílohy vyšší než jakékoli mezní hodnoty emisí Euro 7 stanovené v tabulce 1 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257.

2.3 Výrobce může deklarovat splnění nižších mezních hodnot emisí deklarováním nižších hodnot s názvem „deklarované maximální hodnoty emisí v reálném provozu“ buď pro NOx, nebo pro PN, nebo pro obojí, v prohlášení výrobce o splnění požadavků na emise v reálném provozu a v prohlášení o shodě u každého vozidla. Tyto deklarované maximální hodnoty emisí v reálném provozu se v příslušných případech použijí pro kontrolu shodnosti automobilů a mimo jiné i pro zkoušky prováděné v rámci zkoušení shodnosti v provozu a dozoru nad trhem.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

Technické požadavky pro provedení zkoušky emisí v reálném provozu jsou stanoveny v bodě 6 a přílohách předpisu OSN č. 168, přičemž platí výjimky stanovené v níže uvedených bodech.

3.1 Za bod 3.1 se doplňuje tato definice:

„Deklarovanými maximálními hodnotami emisí v reálném provozu“ se rozumí hodnoty emisí, které musí být nezbytně nižší než použitelné mezní hodnoty emisí nepovinně deklarované výrobcem a používané pro kontrolu dodržování nižších mezních hodnot emisí.“

3.2 Bod 10.8 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

„10.8 Hlášení údajů: Veškeré údaje z jedné zkoušky emisí v reálném provozu se zaznamenají v souladu se soubory pro výměnu a hlášení údajů poskytnutými Komisí ([2]).“

3.3 Za bod 10.8 předpisu OSN č. 168 se doplňují nové body, které znějí:

„10.9 *Podávání zpráv a šíření informací o zkoušce emisí v reálném provozu pro účely schválení typu*

10.9.1 Schvalovacímu orgánu se poskytne technická zpráva vyhotovená výrobcem. Technickou zprávu tvoří tyto 4 složky:

i) soubor pro výměnu údajů;

ii) soubor pro hlášení údajů;

iii) popis vozidla a motoru podle dodatku 4 k příloze I tohoto nařízení;

([1]) Předpis OSN č. 168 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních či užitkových vozidel z hlediska emisí v reálném provozu (RDE) [2024/211] (Úř. věst. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

([2]) Viz odkaz CIRCABC: https://circabc.europa.eu/ui/group/f4243c55-615c-4b70- a4c8-1254b5eebf61/library/a0be83ba-89bd-4499-8189-2696362d2f72?p=1.

iv) podpůrný vizuální materiál (fotografie a/nebo videa) týkající se montáže PEMS ve zkoušeném vozidle v dostatečné kvalitě a kvantitě, aby bylo možné identifikovat vozidlo a posoudit, zda je montáž hlavní jednotky systému PEMS, EFM, antény GNSS a meteorologické stanice provedena v souladu s doporučeními výrobce zařízení a s obecnými osvědčenými postupy zkoušek PEMS.

10.9.2 Výrobce zajistí, aby údaje vyjmenované v bodě 10.9.2.1 byly na veřejně přístupných internetových stránkách uživateli k dispozici bezplatně, aniž by musel odhalit svou totožnost nebo se zaregistrovat. Výrobce oznámí Komisi a schvalovacím orgánům adresu těchto internetových stránek.

10.9.2.1 Tyto internetové stránky musí umožňovat vyhledávání v databázi s využitím zástupných znaků na základě jednoho nebo více z těchto údajů:

značka, typ, varianta, verze, obchodní název nebo číslo schválení typu, jak jsou uvedeny v prohlášení o shodě podle přílohy VIII nařízení (EU) 2020/683.

U každého vozidla musí být možné vyhledat tyto informace:

— identifikační číslo rodiny PEMS, do které dané vozidlo náleží, v souladu s přehledem transparentnosti 2 v příloze II tohoto nařízení,

— deklarované maximální hodnoty emisí v reálném provozu, jak jsou uvedeny v bodě 48.2 prohlášení o shodě podle přílohy VIII nařízení (EU) 2020/683.

10.9.2.2 Výrobce jakékoli uznané třetí straně a Komisi na žádost bezplatně do 10 dnů poskytne technickou zprávu uvedenou v bodě 10.9.1. Výrobce rovněž poskytne technickou zprávu uvedenou v bodě 10.9.1 jiným stranám na žádost a za rozumný a přiměřený poplatek, který tazatele s oprávněným zájmem neodradí od toho, aby požádal o příslušné informace, nebo nepřesáhne interní náklady výrobce na zpřístupnění požadovaných informací.

Schvalovací orgán, je-li o to požádán, poskytne informace, jejichž výčet je uveden v bodech 10.9.1 a 10.9.2 bezplatně a do 10 dnů od obdržení žádosti jakékoli uznané třetí straně nebo Komisi. Schvalovací orgán rovněž poskytne jiným stranám informace, jejichž výčet je uveden v bodech 10.9.1 a 10.9.2, na žádost a za rozumný a přiměřený poplatek, který tazatele s oprávněným zájmem neodradí od toho, aby požádal o příslušné informace, nebo nepřesáhne interní náklady orgánu na zpřístupnění požadovaných informací.“

3.4 První věta bodu 6.1 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

„Analyzátor počtu emitovaných částic (dále jen „analyzátor PN“) sestává ze stabilizační jednotky a detektoru částic, který s minimálně 50% účinností počítá částice od velikosti přibližně 10 nm.“

3.5 Legenda k obrázku A5/1 v bodě 6.1 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

(Čárkovanou čarou jsou vyznačeny nepovinné části. Zahřívaná část musí být katalyticky aktivní. EFM = měřič hmotnostního průtoku výfukových plynů, d = vnitřní průměr, PND = zařízení k ředění počtu částic.)

3.6 První věta čtvrtého pododstavce bodu 6.1 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

Analyzátor PN musí mít katalyticky aktivní zahřívanou část, jejíž teplota stěny dosahuje hodnot ≥ 573 K.

3.7 Poslední věta bodu 6.1 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nepoužije.

3.8 Tabulka A5/3a v bodě 6.2 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

d_p [nm]	10	15	30	50	70	100	200
$E(d_p)$ analyzátoru PN	0,1 – 0,5	0,3 – 0,7	0,75 – 1,05	0,85 – 1,15	0,85 – 1,15	0,80 – 1,20	0,80 – 2,00

3.9 První pododstavec pod tabulkou A5/3a v bodě 6.2 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

Účinnost E(dp) je definována jako poměr mezi údaji systému analyzátoru PN a koncentrací počtu částic udávanou referenčním kondenzačním čítačem částic (CPC) (s účinností počítání vyšší než 90 % u částic s průměrem elektrické mobility odpovídajícím 10 nm, s ověřenou linearitou a kalibrací elektrometrem) nebo elektrometrem, při současném měření monodisperzního aerosolu s průměrem mobility dp, a je normalizována při týchž teplotních a tlakových podmínkách.

3.10 Třetí věta bodu 6.3 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

Referenčním nástrojem je elektrometr nebo kondenzační čítač částic (CPC) s účinností počítání vyšší než 90 % u částic s průměrem elektrické mobility odpovídajícím 10 nm, s ověřenou linearitou.

3.11 Poslední věta prvního pododstavce bodu 6.3 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

Alternativně lze jako referenční nástroj pro ověření linearity celého systému použít systém PN, který je v souladu s předpisem OSN č. 154 o WLTP s účinností počítání vyšší než 90 % u částic s průměrem elektrické mobility odpovídajícím 10 nm.

3.12 První a druhá věta bodu 6.4 přílohy 5 předpisu OSN č. 168 se nahrazuje tímto:

Systém musí být schopen odstraňovat > 99,9 % částic tetrakontanu ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) o průměru ≥ 30 nm s koncentrací na vstupu ≥ 10 000 částic na centimetr krychlový při minimálním zředění.

Systém musí rovněž dosahovat > 99,9% účinnosti odstraňování, pokud jde o tetrakontan se středním čítacím průměrem > 50 nm a hmotností > 1 mg/m^3.

3.13 Do bodu 4.4.1.2 přílohy 8 předpisu OSN č. 168 se doplňuje nová věta, která zní:

V případě vozidel, která jsou vybavena zařízením omezujícím rychlost vozidla na 90 km/h, jsou okénka pro střední rychlost charakterizována průměrnými rychlostmi vozidla v_j nižšími než 70 km/h.

3.14 Do bodu 4.4.1.3 přílohy 8 předpisu OSN č. 168 se doplňuje nová věta, která zní:

V případě vozidel, která jsou vybavena zařízením omezujícím rychlost vozidla na 90 km/h, jsou okénka pro vysokou rychlost charakterizována průměrnými rychlostmi vozidla v_j vyššími nebo rovnými 70 km/h a nižšími než 90 km/h.

PŘÍLOHA IV

MANIPULAČNÍ ZAŘÍZENÍ A MANIPULAČNÍ STRATEGIE

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha stanoví zkoušky, metody a postupy pro zjišťování nepřítomnosti manipulačních zařízení a manipulačních strategií ve smyslu čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2024/1257 a v souladu s povinnostmi výrobců podle článku 4 téhož nařízení.

1.2 Tato příloha rovněž stanoví dokumentaci k zajištění řádného sledování a prosazování pravidel týkajících se manipulačních zařízení a manipulačních strategií. Cílem je posílit mechanismy regulace emisí, zvýšit transparentnost a zajistit, aby vozidla splňovala regulační požadavky po celou dobu své životnosti, zejména mezní hodnoty emisí výfukových plynů podle normy Euro 7 a mezní hodnoty emisí způsobených vypařováním za podmínek stanovených v příloze III nařízení (EU) 2024/1257, jakož i zákaz manipulačních zařízení a manipulačních strategií.

1.3 Specifikace metodik, zkoušek a postupů, které se týkají integrity údajů, jako je manipulace s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie, jsou stanoveny v prováděcím nařízení (EU) 2025/1707.

1.4 Tato příloha rovněž stanoví úlohy a povinnosti zúčastněných subjektů s cílem zajistit dodržování výše uvedených regulačních požadavků a zákazu manipulačních zařízení a manipulačních strategií.

1.5 Pro účely této přílohy by manipulační zařízení a manipulační strategie měly být vykládány v souladu s čl. 3 body 41 a 42 nařízení (EU) 2024/1257. Pojem manipulační strategie se odlišuje od pojmů „základní emisní strategie (BES)“ a „pomocné emisní strategie (AES)“, které jsou definovány v čl. 2 bodech 17 a 18 tohoto nařízení a které se týkají požadavků na dokumentaci podle této přílohy.

2. OBECNÉ POŽADAVKY – ZKOUŠKY A METODIKY

2.1 S odkazem na ustanovení čl. 3 bodů 41 a 42 nařízení (EU) 2024/1257 je třeba rozlišovat i) manipulační zařízení a manipulační strategie týkající se emisí (z výfuku, emisí způsobených vypařováním nebo jiných emisí) a ii) manipulační zařízení a manipulační strategie související s integritou údajů.

2.2 Při posuzování situací, za nichž by u emisí výfukových plynů a emisí způsobených vypařováním mohla být použita manipulační zařízení nebo manipulační strategie, by mělo být provedeno rozsáhlé posouzení a výklad těchto situací. Při určování toho, zda existují manipulační zařízení nebo strategie, je třeba uvážit veškerá zařízení nebo strategie, které snižují účinnost mezních hodnot výfukových a nevýfukových emisí a požadavků na zkušební podmínky podle tohoto nařízení a které vedou k tomu, že se nevyhovující vozidlo jeví jako vyhovující, nebo vedou k nesprávným výsledkům zkoušek. Orgány dozoru nad trhem by měly uplatňovat specializované screeningové zkoušky a donucovací opatření, aby zabránily obcházení požadavků normy Euro 7.

2.3 Posouzení takových situací v rámci schvalování typu by mělo rozlišovat a identifikovat konkrétní situace, za nichž je snížení účinnosti regulace výfukových emisí a emisí způsobených vypařováním ([1]) odůvodněno technickými důvody a není způsobeno manipulací. Obzvláště důležité je to za jízdních podmínek, které hraničí s jednou nebo více mezními podmínkami zkoušky regulovaných emisí. V takových situacích musí výrobci splnit kritéria k prohlášení o technicky odůvodněných strategiích pro regulaci emisí, jež jsou aktivní pouze v rámci určitého souboru okolních nebo provozních podmínek, čímž zdokumentují a vysvětlí snížení účinnosti regulace emisí, které se může projevit (například za velmi nízkých teplot se může v důsledku fyzikálních omezení hardwaru zastavit dávkování činidla). Tyto technicky odůvodněné emisní strategie musí splňovat přísná kritéria prokazující,

([1]) Nařízení (EU) 2024/1257, 26. bod odůvodnění.

že jsou přijatelné, a že proto nepředstavují manipulační zařízení nebo manipulační strategii ve smyslu nařízení (EU) 2024/1257, aniž jsou dotčeny požadavky stanovené v čl. 4 odst. 2 téhož nařízení. Metodika posuzování a schvalování pomocných strategií pro regulaci emisí je uvedena v dodatku 1 k této příloze.

2.4 Výrobci zajistí, aby žádné vozidlo nebylo vybaveno manipulačními zařízeními nebo strategiemi souvisejícími s integritou údajů, jak jsou definovány v čl. 3 bodech 41 a 42 nařízení (EU) 2024/1257.

2.5 Výrobci nezavedou softwarové ani kalibrační aktualizace, které manipulují s údaji týkajícími se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie, a to ani před uvedením na trh, ani po něm.

2.6 Výrobci zpřístupní orgánu udělujícímu schválení typu veškeré softwarové a kalibrační aktualizace s vlivem na integritu údajů týkajících se snímačů, spotřeby paliva nebo elektrické energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY – DOKUMENTACE

3.1 Výrobci musí při schvalování typu zdokumentovat pomocné emisní strategie (AES). Postup posuzování AES zajišťuje důsledné schvalování prvků návrhu nebo opatření v souladu s čl. 14 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257. Aby schvalovací orgány mohly s přihlédnutím k zákazu manipulačních zařízení a manipulačních strategií uvedenému v čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2024/1257 posoudit, zda jsou AES používány správně, předloží výrobce rozšířený soubor dokumentace, jak je popsán v dodatku 1 k této příloze.

3.2 Rozšířená dokumentace zůstane přísně důvěrná. Schvalovací orgán si ji může ponechat, případně si ji může se svolením schvalovacího orgánu ponechat výrobce. V případě, že si soubor dokumentace ponechá výrobce, musí jej schvalovací orgán po kontrole a schválení identifikovat a datovat. Tato dokumentace musí být k dispozici schvalovacímu orgánu ke kontrole v okamžiku schválení nebo kdykoli po dobu platnosti schválení.

3.3 Výrobci rovněž poskytnou schvalovacím orgánům soubor formální dokumentace, jak je popsán v dodatku 2 k této příloze, obsahující informace o AES/BES, které by nezávislému zkoušejícímu umožnily určit, zda lze naměřené emise přičíst strategii AES či BES, nebo zda by mohly potenciálně být způsobeny manipulačním zařízením nebo manipulační strategií.

3.4 Soubor formální dokumentace výrobci na požádání zpřístupní všem schvalovacím orgánům, technickým zkušebnám, orgánům dozoru nad trhem, uznaným třetím stranám a Komisi.

3.5 Výrobci zavedou indikátor (označení AES nebo časovač), který ukazuje, kdy vozidlo pracuje v režimu, v němž je aktivní AES, jež byla zdokumentována v rozšířeném souboru dokumentace, namísto režimu BES. Indikátor musí být k dispozici prostřednictvím sériového portu standardního diagnostického konektoru na podnět od generického čtecího nástroje. Aktivní AES musí být identifikovatelná prostřednictvím souboru formální dokumentace.

4. ÚLOHY A POVINNOSTI

4.1 Tento odstavec stanoví úlohy a povinnosti zúčastněných subjektů s cílem zajistit soulad s regulačními požadavky:

— Pro výrobce vozidel: zavádí kritéria pro prohlášení o odůvodněných pomocných emisních strategiích, které jsou aktivní pro konkrétní účel a v reakci na konkrétní soubor okolních nebo provozních podmínek. Tyto strategie pro regulaci emisí musí splňovat přísná technická kritéria, aby bylo prokázáno, že nepředstavují manipulační zařízení nebo manipulační strategii ve smyslu nařízení (EU) 2024/1257.

— Pro schvalovací orgány: zavádí kritéria pro schvalování technicky odůvodněných strategií pro regulaci emisí. Schvalování těchto emisních strategií se opírá o koncepci „pomocných emisních strategií“ (AES), která je odvozena z právního rámce Euro 6. Tato příloha podporuje dokumentaci strategií AES a objasňuje jejich úlohu při podpoře měření a monitorování emisí prostřednictvím palubních monitorovacích systémů (OBM).

— Pro orgány dozoru nad trhem: stanoví rámec pro odhalování manipulačních zařízení a manipulačních strategií za použití specializovaných screeningových zkoušek a donucovacích opatření s cílem zabránit obcházení požadavků Euro 7.

— Pro uznané třetí strany a Evropskou komisi: stanoví úlohy při provádění screeningových zkoušek.

4.2 Úlohy a povinnosti výrobců vozidel

4.2.1 Výrobci zajistí, aby v oblasti působnosti tohoto nařízení neexistovaly manipulační zařízení a manipulační strategie týkající se emisí: výrobci zajistí, aby žádné vozidlo nebylo vybaveno manipulačními zařízeními nebo strategiemi, jak jsou definovány v čl. 3 bodech 41 a 42 nařízení (EU) 2024/1257.

4.2.2 Výrobci zdokumentují aktualizace softwaru vozidel v provozu, jimiž se po schválení typu snižuje účinnost strategií pro regulaci emisí.

4.2.3 Výrobci oznámí orgánu udělujícímu schválení typu veškeré aktualizace nebo kalibrace softwaru s vlivem na systémy regulace výfukových emisí.

4.2.4 Výrobci zdokumentují pomocné emisní strategie (AES) jako součást schválení typu, jak je uvedeno v bodě 3 „Technické požadavky – dokumentace“.

4.2.5 Výrobce spolupracuje se schvalovacími orgány, aby jim umožnil vybrat až 5 AES, které budou monitorovány systémem OBM podle přílohy I prováděcího nařízení 2025/1707.

4.3 Úlohy a povinnosti schvalovacích orgánů

4.3.1 Spolu s výběrem AES podle bodu 4.2.5 provede schvalovací orgán na žádost výrobce u nových typů vozidel předběžné posouzení AES z hlediska emisí. V takovém případě se příslušná dokumentace schvalovacímu orgánu předloží 2 až 12 měsíců před zahájením postupu schválení typu.

4.3.2 Schvalovací orgán provede předběžné posouzení na základě rozšířeného souboru dokumentace, jak je popsán v písmenu b) dodatku 2 k této příloze, poskytnutého výrobcem. Posouzení provede v souladu s metodikou popsanou v dodatku 1 k této příloze. Ve výjimečných a řádně odůvodněných případech se schvalovací orgán může od této metodiky odchýlit.

4.3.3 Předběžné posouzení AES pro nové typy vozidel z hlediska emisí má pro účely schválení typu platnost 18 měsíců. Schvalovací orgán může tuto lhůtu na žádost výrobce prodloužit o dalších 12 měsíců.

4.3.4 Schvalovací orgán ve spolupráci s výrobcem vybere až 5 AES, které budou monitorovány systémem OBM podle přílohy I prováděcího nařízení 2025/1707. Při výběru se upřednostní ty AES, u nichž se očekává největší dopad na základě kombinace jejich účinku na emise, když jsou aktivní, a očekávané míry jejich aktivace během provozu vozidel.

4.3.5 Rozšířený soubor dokumentace musí být identifikován a datován schvalovacím orgánem. Pokud si rozšířený soubor dokumentace ponechává schvalovací orgán, uchová jej po dobu nejméně deseti let od udělení schválení.

4.3.6 Schvalovací orgán vyhodnotí dokumentaci aktualizací softwaru, jimiž se po schválení typu snižuje účinnost strategií pro regulaci emisí, a jsou-li požadavky nadále plněny, schválení náležitě rozšíří.

4.3.7 Schvalovací orgán může vyzkoušet funkčnost označení AES nebo časovače, které ukazují, kdy je vozidlo v režimu AES namísto režimu BES.

4.3.8 Schvalovací orgány zajistí harmonizované posuzování pomocných emisních strategií (AES). Fórum pro výměnu informací o vynucování sestaví každoročně seznam strategií AES, které schvalovací orgány považovaly za nepřijatelné, a Komise ho zpřístupní veřejnosti nejpozději do konce března následujícího roku, pokud se vyskytly AES, které uvedené fórum považovalo za nepřijatelné.

4.4 Úlohy a povinnosti orgánů dozoru nad trhem

4.4.1 Orgány dozoru nad trhem mohou provádět screeningové zkoušky s cílem odhalit manipulační zařízení a manipulační strategie související s emisemi.

4.4.2 Orgány dozoru nad trhem by měly případ od případu rozhodnout, které metody jsou nejvhodnější, a to na základě odpovídajícího posouzení rizik, které vezme v úvahu možný nesoulad s předpisy, pravděpodobnost jeho výskytu a další možné ukazatele, jako je závažnost výskytu.

4.4.3 Při hledání manipulačních zařízení nebo strategií by mohly nastat dva odlišné případy:

případ A) „Mezní odhalení“: manipulační zařízení nebo strategie, které používají jako spouštěče regulované meze zkoušek nebo jejich zástupce (např. teplota okolí, nadmořská výška, délka jízdy, spotřebované palivo a rozsahy jízdní dynamiky), nebo

případ B) „Odhalení zkouškou“: manipulační zařízení nebo strategie spuštěné přítomností zkušebního zařízení (např. zvýšení protitlaku ve výfukovém potrubí, signály na zadních ultrazvukových snímačích, připojení záznamníku dat na port palubního diagnostického systému) nebo lokalizace vozidla (tj. cokoli, co informuje vozidlo, že na silnici prochází zkouškou výfukových emisí). Tyto případy manipulačních zařízení nebo manipulačních strategií „odhalených zkouškou“ se týkají především silničních zkoušek s použitím systému PEMS, neboť vozidla zkoušená v laboratoři musí obvykle používat zvláštní „režim vozidlového dynamometru“, aby bylo možné provádět zkoušky emisí bez spuštění bezpečnostních zařízení apod.

4.4.4 U všech screeningových zkušebních kampaní je třeba zahrnout přinejmenším zkoušení vozidla podle předpisových metodik. Jedná se o důležitý krok, aby se zajistilo, že u vozidla nedojde k chybné funkci, nekvalitní údržbě nebo jiným podobným problémům, které by nepřiměřeně zvyšovaly úroveň emisí.

4.4.5 Ke zjištění přítomnosti manipulačních zařízení nebo strategií podle případu A je nezbytné, aby se vozidla zkoušela za různých regulovaných zkušebních podmínek označovaných jako „modality“. Soubor modalit není neměnný, ale je naopak otevřený, vzhledem k potřebě odhalit konkrétní chování určité technologie v reakci na komplexní soubor parametrů a potřebě zachovat si charakter nepředvídatelnosti.

4.4.6 Orgány dozoru nad trhem prosazují zákaz manipulačních zařízení a manipulačních strategií souvisejících s emisemi. Je-li zjištěno manipulační zařízení nebo strategie související s emisemi, postupují orgány dozoru nad trhem v souladu s kapitolou XI nařízení (EU) 2018/858.

4.4.7 Orgány dozoru nad trhem zajistí jednotné uplatňování kritérií pro posuzování screeningových zkoušek s přihlédnutím k nejnovější verzi příslušných nezávazných pokynů zveřejněných Evropskou komisí a informacím, jež jsou k dispozici v rámci fóra pro výměnu informací o vynucování.

4.5 Úlohy a povinnosti Komise a uznaných třetích stran

4.5.1 Komise a uznané třetí strany mohou provádět screeningové zkoušky s cílem odhalit manipulační zařízení a manipulační strategie související s emisemi podle bodu 4.4.1.

Dodatek 1

Metodika posuzování a schvalování AES a BES

Tento dodatek poskytuje strukturovaný přístup k posuzování a schvalování pomocných emisních strategií (AES) a základních emisních strategií.

1. Dokumentace AES a BES

1.1. Výrobci uvedou technický popis svých BES v rozšířeném souboru dokumentace podle dodatku 2.

1.2. Výrobci zdokumentují všechny AES, vynechat případně mohou určité AES podle bodu 1.5. Použití zdokumentované AES odůvodní výrobci na základě jednoho nebo více z těchto kritérií:

a) AES je nezbytná k bezpečnému provozu vozidla;

b) AES je nezbytná, aby se zabránilo náhlému a nenapravitelnému poškození konstrukční části hnacího ústrojí ([1]);

c) AES je aktivní pouze při nastartování motoru;

d) AES je nezbytná kvůli fyzickým omezením systému regulace emisí.

1.3. Ke každé zdokumentované AES předloží výrobci:

— popis technické motivace k použití AES. To bude doloženo podpůrnými důkazy, jako jsou zkoušky životnosti nebo analýzy rizik, které prokáží, proč je AES z technického hlediska nezbytná,

— popis přesných podmínek, které vedou k aktivaci a deaktivaci AES. Patří sem případně parametry motoru, parametry okolí a veškeré jiné důležité podmínky,

— odhad dopadu na emise a CO_2, když je AES aktivní,

— odhad očekávané míry aktivace AES během provozu vozidel.

1.4. Informace podle bodu 1.3 se zařadí do rozšířeného souboru dokumentace podle dodatku 2.

1.5. Z rozšířeného souboru dokumentace mohou výrobci AES vynechat, pokud splňuje jednu nebo více z těchto podmínek:

— AES nevede, když je aktivní, k překročení mezních hodnot definovaných v příloze I nařízení (EU) 2024/1257,

— AES nesnižuje, když je aktivní, účinnost systémů regulace emisí,

— podmínky, jež vedou k aktivaci AES, tvoří v podstatě součást zkušebních postupů.

2. Posuzování AES a BES

2.1. Orgány schválí BES, která splňuje požadavky na dokumentaci podle bodu 1.1.

([1]) Podle definice ve vzájemném usnesení č. 2 (M.R.2) k dohodám EHK OSN z let 1958 a 1998.

2.2. Orgány schválí zdokumentovanou AES, je-li to technicky odůvodněno jedním nebo více kritérii podle bodu 1.2, za předpokladu, že jsou splněna rovněž tato kritéria:

— technická motivace k použití AES je uspokojivá a podložena vhodnými důkazy,

— podmínky, jež vedou k aktivaci a deaktivaci AES, jsou stanoveny podle technických vlastností dotčených systémů regulace emisí, a nikoli podle mezních nebo jiných podmínek, na které se vztahuje předepsaná zkouška.

3. Schválení AES a BES

Schvalovací orgán schválí AES a BES předložené výrobcem na základě informací obsažených v rozšířeném souboru dokumentace.

Rozšířený soubor dokumentace má nejvýše 100 stran.

Je-li to nezbytné, může být rozšířený soubor dokumentace doplněn přílohami a dalšími připojenými dokumenty s dodatečnými a doplňujícími prvky. Pokaždé, když jsou provedeny změny AES, zašle výrobce schvalovacímu orgánu nové konsolidované znění rozšířeného souboru dokumentace (s vyznačením změn). Novou verzi AES posuzuje a schvaluje schvalovací orgán.

Součástí rozšířeného souboru dokumentace je prohlášení o verzích softwaru a kalibracích použitých pro kontrolu těchto AES/BES, včetně vhodných kontrolních součtů nebo referenčních hodnot těchto verzí softwaru a kalibrací, jakož i pokynů pro schvalovací orgán, jak tyto kontrolní součty nebo referenční hodnoty číst; prohlášení musí být aktualizováno a zasláno schvalovacímu orgánu, který má v držení tento rozšířený soubor dokumentace, pokaždé, když se objeví nová verze softwaru nebo kalibrace, která má dopad na AES/BES. Výrobci mohou požádat o použití alternativy ke kontrolnímu součtu, poskytuje-li rovnocennou úroveň sledovatelnosti, pokud jde o správu verzí softwaru a kalibrací.

Rozšířený soubor dokumentace musí rovněž obsahovat prohlášení výrobce o nepřítomnosti manipulačních zařízení nebo manipulačních strategií. Schválení rozšířeného souboru dokumentace není důkazem o nepřítomnosti manipulačních zařízení nebo manipulačních strategií.

Dodatek 2

SOUBORY DOKUMENTACE

Formální soubor dokumentace

Výrobce může pro vícenásobná schválení typu z hlediska emisí použít jeden formální soubor dokumentace. Formální soubor dokumentace musí obsahovat tyto informace:

Bod	Vysvětlení
1. **Číslo (čísla) schválení typu z hlediska emisí**	Seznam čísel schválení typu z hlediska emisí, na něž se vztahuje toto prohlášení BES-AES: včetně označení schválení typu, označení softwaru, kalibračního čísla nebo kontrolních součtů každé verze a každé relevantní řídicí jednotky, např. motoru nebo následného zpracování.
Metoda čtení softwaru a verze kalibrace	Např. vysvětlení ke skenovacímu přístroji
2. **Základní strategie pro regulaci emisí (BES)**	
BES x	Popis strategie x
BES y	Popis strategie y
3. **Pomocné emisní strategie (AES)**	
Představení AES	Hierarchické vztahy mezi AES: která AES předchází, je-li přítomna více než jedna z nich.
AES x	— Popis a odůvodnění AES — Naměřené a/nebo vymodelované parametry pro aktivaci AES — Další parametry použité k aktivaci AES — Zvýšení emisí znečišťujících látek a CO_2 při používání AES ve srovnání s BES — Odhad očekávané míry aktivace AES během provozu vozidel.
AES y	Viz výše

Rozšířený soubor dokumentace

Rozšířený soubor dokumentace má následující strukturu:

Rozšířený soubor dokumentace k žádosti o schválení AES č. YYY/OEM v souladu s nařízením (EU) 2024/1257

Části a součásti	Odstavec	Bod	Vysvětlení
Úvodní dokumenty		Úvodní dopis schvalovacímu orgánu	Odkaz na dokument s uvedením verze, data vydání dokumentu, podpisu příslušné osoby v organizaci výrobce.
		Tabulka s přehledem verzí	Obsah změn každé verze: a která část je změněna.
		Popis dotyčných druhů (emisí)	
		Tabulka připojených dokumentů	Seznam všech připojených dokumentů

Části a součásti	Odstavec	Bod	Vysvětlení
		Křížové odkazy	(Uveďte, kde lze v nařízení najít jednotlivé požadavky)
		Prohlášení o nepřítomnosti manipulačních zařízení a manipulačních strategií	+ podpis
Základní dokument	0	Zkratková slova / zkratky	
	1	OBECNÝ POPIS	
	1.1	Obecný popis motoru	Popis hlavních vlastností: zdvihový objem, následné zpracování, ...
	1.2	Obecná architektura systému	Blokové schéma systému: soupis snímačů a ovládacích prvků, vysvětlení obecných funkcí motoru
	1.3	Čtení softwaru a verze kalibrace	Např. vysvětlení ke skenovacímu přístroji
	2	Základní strategie pro regulaci emisí (BES)	
	2.x	BES x	Popis strategie x
	2.y	BES y	Popis strategie y
	3	Pomocné emisní strategie (AES)	
	3.0	Představení AES	Hierarchické vztahy mezi AES: popis a odůvodnění (např. bezpečnost, spolehlivost atd.)
	3.x	AES x	3.x.1 Odůvodnění AES 3.x.2 Naměřené a/nebo vymodelované parametry pro charakterizaci AES 3.x.3 Způsob fungování AES – použité parametry 3.x.4 Účinek AES na emise znečišťujících látek a CO_2 3.x.5 Odhad očekávané míry aktivace AES během provozu vozidel.
	3.y	AES y	3.y.1 3.y.2 atd.
	Zde končí omezení rozsahu na max. 100 stran.		
	Příloha		Seznam typů, na něž se tato BES–AES vztahuje: včetně označení schválení typu, označení softwaru, kalibračního čísla, kontrolních součtů každé verze a každé řídicí jednotky (motoru a/nebo následného zpracování (pokud existuje)).

Části a součásti	Odstavec	Bod	Vysvětlení
Přiložené dokumenty		Technická poznámka pro odůvodnění AES č. xxx	Posouzení rizik nebo odůvodnění na základě provedení zkoušek nebo příklad náhlého poškození, pokud existuje.
		Technická poznámka pro odůvodnění AES č. xxx	
		Zkušební protokol týkající se kvantifikace dopadů konkrétní AES	Zkušební protokol všech konkrétních zkoušek provedených za účelem odůvodnění AES, podrobnosti týkající se zkušebních podmínek, popis vozidla, datum zkoušek, dopad na emise a/nebo CO_2 s aktivací AES / bez aktivace AES.

PŘÍLOHA V

OVĚŘENÍ EMISÍ PLYNŮ Z KLIKOVÉ SKŘÍNĚ

(ZKOUŠKA TYPU 3)

1. ÚVOD

1.1 Výrobce zajistí, aby větrací systém motoru zabraňoval emisím jakýchkoli plynů z klikové skříně do atmosféry. Pro účely schválení typu předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení podepsané prohlášení o shodě s požadavky, pokud jde o požadavky na emise z klikové skříně u vozidel se zážehovými motory.

1.2 Vzor prohlášení výrobce o shodě s požadavky typu 3 je stanoven v dodatku 1 k této příloze.

1.3 V případě, že orgán udělující schválení žádá při schvalování typu o prokazovací zkoušku, nebo v případě zkoušek shodnosti výroby, shodnosti v provozu nebo kontrol v rámci dozoru nad trhem popisuje tato příloha postup zkoušky typu 3 ověřující emise plynů z klikové skříně, jak je popsáno v bodě 5.3.3 předpisu OSN č. 83.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Obecné požadavky týkající se provádění zkoušky typu 3 jsou stanoveny v bodech 1 a 2 přílohy 6 předpisu OSN č. 83, přičemž platí výjimky stanovené v bodě 2.2 níže.

2.2 Jako koeficient jízdního zatížení se použijí hodnoty nízké úrovně (VL – Vehicle low). Pokud VL neexistuje, použije se hodnota jízdního zatížení VH. V takovém případě je VH definována v souladu s bodem 4.2.1.1.1 přílohy B4 předpisu OSN č. 154. Použije-li se metoda interpolace, jsou VL a VH specifikovány v bodě 4.2.1.1.2 přílohy B4 předpisu OSN č. 154.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

3.1 Technické požadavky jsou stanoveny v oddíle 3 až 6 přílohy 6 předpisu OSN č. 83.

Dodatek 1

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O SHODĚ S POŽADAVKY TYPU 3

(Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že vozidla, na něž se vztahuje toto schválení / vozidla uvedená v příloze I tohoto prohlášení ([1]), splňují požadavky typu 3.

V souladu s přílohou V nařízení (EU) 2024/1257:

[ ] je namontován uzavřený systém klikové skříně.

[ ] Emise z klikové skříně jsou směrovány přímo či nepřímo do výfuku vozidla.

[ ] Emise z klikové skříně jsou směrovány do jiného systému, který zabraňuje emisím plynů z klikové skříně do atmosféry.

V ...dne [….. Místo ([2])]

Dne [….. Datum]

[*Jméno a podpis osoby zplnomocněné výrobcem nebo zástupce výrobce* ([3])]

Přílohy

Příloha I: Typ (typy) vozidla, rodina (rodiny) nebo vozidla popsaná jiným deskriptorem (jinými deskriptory) vozidla, na které se toto prohlášení vztahuje (v příslušných případech).

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Místo usazení v Unii.
([3]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

PŘÍLOHA VI

STANOVENÍ EMISÍ ZPŮSOBENÝCH VYPAŘOVÁNÍM

(ZKOUŠKA TYPU 4)

1. ÚVOD

Tato příloha popisuje metodu stanovení úrovní emisí způsobených vypařováním z lehkých užitkových vozidel opakovatelným a reprodukovatelným způsobem tak, aby byly reprezentativní vzhledem k reálnému provozu vozidel.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

Obecné požadavky na provádění zkoušky typu 4 jsou stanoveny v bodě 6.6 předpisu OSN č. 154. Mezní hodnota je stanovena v tabulce 3 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

Technické požadavky na provádění zkoušky typu 4 jsou stanoveny v příloze C3 předpisu OSN č. 154.

PŘÍLOHA VII

OVĚŘENÍ ŽIVOTNOSTI SYSTÉMŮ REGULACE EMISÍ

(ZKOUŠKA TYPU 5)

1. PROHLÁŠENÍ

1.1 Pro účely schválení typu předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení podepsané prohlášení o shodě s požadavky na životnost emisních vlastností systémů regulace emisí.

Prohlášení o shodě s požadavky musí rovněž obsahovat příslušné faktory zhoršení stanovené v souladu s postupy uvedenými v příloze C4 předpisu OSN č. 154 nebo jinými vhodnými prostředky podle volby výrobce.

Vzor prohlášení výrobce o shodě s požadavky na životnost emisních vlastností systémů regulace emisí je stanoven v dodatku 1 k této příloze.

1.2 Požaduje-li se zkouška během hlavní nebo prodloužené doby životnosti pro účely kontrol shodnosti v provozu nebo kontrol v rámci dozoru nad trhem, musí se tato zkouška řídit požadavky na prokázání souladu s mezními hodnotami výfukových emisí pro účely schválení typu. Kromě toho se tato zkouška řídí obvyklými postupy zkoušení shodnosti v provozu a v rámci dozoru nad trhem, jako je kontrola vozidla před zkouškou.

1.3 Faktory zhoršení se nepoužijí, pokud již vozidlo najelo více než 15 000 km.

1.4 U zkoušek provedených během prodloužené doby životnosti se k vyhodnocení zkoušek použije příslušný koeficient životnosti stanovený v tabulce 2 přílohy IV nařízení (EU) 2024/1257.

Dodatek 1

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O SHODĚ S POŽADAVKY TYPU 5 (Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že vozidla, na něž se vztahuje toto schválení / vozidla uvedená v příloze I tohoto prohlášení ([1]) splňují požadavky typu 5 na životnost regulace výfukových emisí během hlavní životnosti a prodloužené životnosti podle definice v příloze IV nařízení (EU) 2024/1257.

U zkoušek typu 1 (WLTP) prováděných pro účely schválení typu nebo u zkoušek shodnosti výroby se ke stanovení konečných výsledků emisí znečišťujících látek použijí tyto (výchozí) faktory zhoršení:

Faktory zhoršení (DF) u vznětových motorů ([2])							
	NO_X	CO	THC	NMHC	$HC+NO_X$	PM	PN
Multiplikační			–	–			
Aditivní			–	–			

Faktory zhoršení (DF) u zážehových motorů[10]							
	NO_X	CO	THC	NMHC	$HC+NO_X$	PM	PN
Multiplikační (výchozí)	1 600	1 500	1 300	1 300	-	1 000	1 000
Multiplikační					–		
Aditivní					–		

V ...dne [….. Místo ([3])]

Dne [….. Datum]

[*Jméno a podpis osoby zplnomocněné výrobcem nebo zástupce výrobce* ([4])]

Přílohy

Příloha I: Typ (typy) vozidla, rodina (rodiny) nebo vozidla popsaná jiným deskriptorem (jinými deskriptory) vozidla, na které se toto prohlášení vztahuje (v příslušných případech).

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Zaokrouhlené na tři desetinná místa.
([3]) Místo usazení v Unii.
([4]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

PŘÍLOHA VIII

OVĚŘENÍ PRŮMĚRNÝCH EMISÍ PŘI NÍZKÝCH OKOLNÍCH TEPLOTÁCH

(ZKOUŠKA TYPU 6)

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha popisuje požadované vybavení a postup pro zkoušku typu 6 k ověření emisí při nízkých okolních teplotách.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Obecné požadavky na provádění zkoušky typu 6 jsou stanoveny v bodě 5.3.5 předpisu OSN č. 83.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

3.1 Technické požadavky a specifikace jsou stanoveny v oddíle 2 až 6 přílohy 8 předpisu OSN č. 83.

PŘÍLOHA IX

SPECIFIKACE REFERENČNÍCH PALIV

1. REFERENČNÍ PALIVA

1.1 Specifikace referenčních paliv, která mají být použita, jsou stanoveny v příloze B3 předpisu OSN č. 154.

2. REFERENČNÍ PALIVA PRO ZKOUŠENÍ EMISÍ PŘI NÍZKÝCH TEPLOTÁCH OKOLÍ – ZKOUŠKA TYPU 6

2.1 Specifikace referenčních paliv, která mají být použita při zkoušce typu 6, jsou stanoveny v příloze 10 a příloze 10a předpisu OSN č. 83.

PŘÍLOHA X

UKAZATEL RYCHLOSTNÍCH STUPŇŮ

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha objasňuje některé požadavky na výfukové emise znečišťujících látek v reálném provozu, včetně případů, kdy se řidič řídí ukazatelem rychlostních stupňů.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Nařízení (EU) 2019/2144 upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jejich údaji.

2.2 Použijí se technické specifikace pro ukazatele rychlostních stupňů stanovené v ČÁSTI 2 přílohy IX nařízení (EU) 2021/535 ([1]).

3. VYJASNĚNÍ POŽADAVKŮ

3.1 Technické specifikace pro ukazatele rychlostních stupňů stanovené v ČÁSTI 2 přílohy IX nařízení (EU) 2021/535 se použijí na vozidla kategorie M_1 s manuální převodovkou, kterou lze provozovat pouze v manuálním režimu.

3.2 Oddíl 5.2 ČÁSTI 2 přílohy IX nařízení (EU) 2021/535 o funkčních požadavcích na ukazatele rychlostních stupňů je třeba chápat jako vysvětlení s demonstrativními příklady.

Pokud jde o ustanovení, že jízda podle pokynů ukazatele rychlostních stupňů musí přispívat k tomu, aby začala včas fungovat zařízení k regulaci znečišťujících látek a doba potřebná k jejich zahřátí se zkrátila na minimum, „včasným fungováním zařízení k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí zajištění souladu s požadavky na výfukové emise znečišťujících látek stanovenými v tomto nařízení.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/535 ze dne 31. března 2021, kterým se stanoví pravidla pro uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud jde o jejich obecné konstrukční vlastnosti a bezpečnost (Úř. věst. L 117, 6.4.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/535/oj).

PŘÍLOHA XI

PALUBNÍ DIAGNOSTICKÝ SYSTÉM (OBD) PRO MOTOROVÁ VOZIDLA

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha stanoví funkční hlediska palubního diagnostického systému (OBD) pro regulaci emisí motorových vozidel.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Pro účely této přílohy se použijí požadavky na systémy OBD stanovené v bodě 6.8 předpisu OSN č. 154.

2.2 Vzor prohlášení výrobce o shodě s požadavky na OBD pro účely schválení typu je uveden v dodatku 1 k této příloze.

3. SPRÁVNÍ USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE NEDOSTATKŮ PALUBNÍCH DIAGNOSTICKÝCH SYSTÉMŮ

3.1 Správními ustanoveními týkajícími se nedostatků systémů OBD, jak je uvedeno v čl. 7 odst. 3, jsou ustanovení oddílu 4 přílohy C5 předpisu OSN č. 154, přičemž platí níže uvedené výjimky.

3.2 Odkazem na „prahové hodnoty OBD“ v bodě 4.2.2 přílohy C5 předpisu OSN č. 154 se rozumí odkaz na prahové hodnoty OBD v tabulce 4A v bodě 6.8.2 předpisu OSN č. 154.

3.3 Druhý pododstavec bodu 4.6 přílohy C5 předpisu OSN č. 154 se vykládá takto:

„Schvalovací orgán oznámí své rozhodnutí o vyhovění žádosti o schválení systému s nedostatkem v souladu s čl. 7 odst. 3 tohoto nařízení.“

4. TECHNICKÉ POŽADAVKY

4.1 Pro účely této přílohy se použijí definice, požadavky a zkoušky týkající se systémů OBD stanovené v bodech 3.10, 4, 5.10, 6.8 a v příloze C5 předpisu OSN č. 154. Prohlášení výrobce o shodě s požadavky na OBD podle bodu 2.2 této přílohy nahrazuje požadavky na prokazovací zkoušky OBD při schvalování typu. ([1])

4.2 Odkazy na cílovou životnost by měly být chápány jako odkazy na prodlouženou životnost, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV nařízení (EU) 2024/1257.

([1]) Prohlášení výrobce o shodě s požadavky na OBD podle bodu 2.2 této přílohy nahrazuje požadavky na prokazovací zkoušky OBD a požadavky na záznamy IUPR (poměr výkonu v provozu monitorovací funkce) stanovené v dodatku 1 k příloze C5 předpisu OSN č. 154.

Dodatek 1

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O SHODĚ S POŽADAVKY NA OBD PRO ÚČELY SCHVÁLENÍ TYPU

(Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že

1) vozidla, na něž se vztahuje toto schválení / vozidla uvedená v příloze I tohoto prohlášení ([1]) jsou v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2024/1257 a jeho prováděcích právních předpisů týkajících se systému OBD;

2) příloha II tohoto prohlášení uvádí veškeré výjimky a/nebo nedostatky související s těmito vozidly, které se týkají ustanovení o OBD stanovených v tomto nařízení.

V ...dne [….. Místo ([2])]

Dne [….. Datum]

[*Jméno a podpis osoby oprávněné výrobcem nebo zástupce výrobce* ([3])]

Přílohy

Příloha I: Typ (typy) vozidla, rodina (rodiny) nebo vozidla popsaná jiným deskriptorem (jinými deskriptory) vozidla, na které se toto prohlášení vztahuje (v příslušných případech).

Příloha II: Seznam veškerých výjimek a/nebo nedostatků souvisejících s těmito vozidly, které se týkají ustanovení o OBD stanovených v tomto nařízení

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Místo usazení v Unii.
([3]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

PŘÍLOHA XII

SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDEL VYBAVENÝCH EKOLOGICKÝMI INOVACEMI A STANOVENÍ EMISÍ CO_2 A SPOTŘEBY PALIVA U VOZIDEL PŘEDANÝCH K VÍCESTUPŇOVÉMU SCHVÁLENÍ TYPU NEBO SCHVÁLENÍ JEDNOTLIVÉHO VOZIDLA

1. SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDEL VYBAVENÝCH EKOLOGICKÝMI INOVACEMI

1.1 V souladu s článkem 7 nařízení (EU) 2023/2767 výrobce, který chce profitovat ze snížení svých průměrných specifických emisí CO_2 pomocí snížení emisí CO_2 prostřednictvím ekologické inovace, požádá schvalovací orgán o certifikát EU o schválení z hlediska emisí pro typ vozidla vybavený ekologickou inovací.

1.2 Schvalovací orgán určí snížení emisí CO_2 dosažené ekologickou inovací v souladu s článkem 30 nařízení (EU) 2018/858 za použití metodiky stanovené v prováděcím rozhodnutí Komise o schválení dané inovativní technologie jako ekologické inovace v souladu s článkem 6 nařízení (EU) 2023/2767.

2. STANOVENÍ EMISÍ CO_2 A SPOTŘEBY PALIVA U VOZIDEL PŘEDANÝCH K VÍCESTUPŇOVÉMU SCHVÁLENÍ TYPU NEBO SCHVÁLENÍ JEDNOTLIVÉHO VOZIDLA

2.1 V případě vícestupňového schválení typu se pro účely stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva neúplných a dokončených vozidel použijí postupy uvedené v příloze XXI.

2.2 Odchylně od bodu 2.1, na žádost výrobce zapojeného v posledním stupni výroby, je-li základní vozidlo neúplné a výrobce základního vozidla poskytl výpočetní nástroj ke stanovení konečné spotřeby paliva a hodnot CO_2, podle přílohy B7 předpisu OSN č. 154 na základě parametrů dokončených vozidel, vypočítá emise CO_2 a spotřebu paliva dokončeného vozidla výrobce zapojený v posledním stupni výroby na základě parametrů dokončeného vozidla, jak je specifikováno v bodě 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154.

Za tímto účelem výrobce základního vozidla stanoví rodinu podle matice jízdního zatížení, jak je definována v bodě 6.3.4 předpisu OSN č. 154, a to na základě parametrů reprezentativního vozidla vyrobeného ve více stupních v souladu s bodem 4.2.1.4 přílohy B4 předpisu OSN č. 154.

Výrobce základního vozidla vypočítá koeficienty jízdního zatížení vozidla HM a LM rodiny podle matice jízdního zatížení, jak je stanoveno v bodě 5 přílohy B4 předpisu OSN č. 154, a stanoví emise CO_2 a spotřebu paliva těchto vozidel při zkoušce typu 1. Výpočet jízdního zatížení a jízdního odporu u jednotlivého vozidla vyrobeného ve více stupních provede výrobce dokončeného vozidla v souladu s bodem 5.1 přílohy B4 předpisu OSN č. 154. Tyto hodnoty se zadají do výpočetního nástroje ke stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva dokončeného vozidla.

2.3 Odchylně od bodu 2.1, je-li základním vozidlem úplné vozidlo, stanoví výrobce zapojený v posledním stupni výroby emise CO_2 dokončeného vozidla na základě informací od výrobce základního vozidla. Emise CO_2 se stanoví interpolační metodou CO_2 pomocí příslušných údajů z dokončeného vozidla nebo se vypočítají na základě parametrů dokončeného vozidla podle bodu 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 a za použití výpočetního nástroje uvedeného v bodě 2.2, jestliže jej výrobce základního vozidla poskytl. Pokud interpolaci CO_2 nelze provést nebo tento nástroj není k dispozici, jsou, se souhlasem schvalovacího orgánu, emisemi CO_2 dokončeného vozidla emise CO_2 pro vysokou úroveň (Vehicle High) základního vozidla.

2.4 V souladu s nařízením (EU) 2020/683 výrobce zapojený v posledním stupni výroby uvede v prohlášení o shodě údaje o dokončeném vozidle a údaje o základním vozidle.

V případě vozidel vyrobených ve více stupních, která byla předána ke schválení jednotlivého vozidla, musí certifikát o jednotlivém schválení obsahovat tyto informace:

a) emise CO_2 změřené podle metodiky uvedené v bodě 2.1, nebo případně v bodě 2.2 nebo 2.3;

b) hmotnost dokončeného vozidla v provozním stavu;

c) typ, variantu a verzi základního vozidla;

d) číslo schválení typu základního vozidla;

e) název a adresu výrobce základního vozidla;

f) hmotnost základního vozidla v provozním stavu.

PŘÍLOHA XIII

SCHVÁLENÍ TYPU Z HLEDISKA EMISÍ PRO NÁHRADNÍ ZAŘÍZENÍ K REGULACI ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK JAKO SAMOSTATNÝ TECHNICKÝ CELEK

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha obsahuje dodatečný požadavek na schvalování typu zařízení k regulaci znečišťujících látek jako samostatného technického celku.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Označení

Původní náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek musí být opatřena alespoň následujícími označeními:

a) název výrobce vozidla nebo jeho ochranná známka;

b) značka a identifikační číslo dílu původního náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek uvedeného v informacích podle bodu 2.3.

2.2 Dokumentace

Původní náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek musí provázet následující informace:

a) název výrobce vozidla nebo jeho ochranná známka;

b) značka a identifikační číslo dílu původního náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek uvedeného v informacích podle bodu 2.3;

c) vozidla, pro která je původní náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek typu uvedeného v bodě 2.3 doplňku k dodatku 4 k příloze I, popřípadě včetně identifikačního označení, jestliže je původní náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek způsobilé k montáži na vozidlo vybavené palubním diagnostickým systémem (OBD);

d) návod k montáži, je-li nutný.

Tyto informace musí být uvedeny v katalogu výrobků, který výrobce předává prodejcům.

2.3 Výrobce vozidla musí dodat technické zkušebně a/nebo schvalovacímu orgánu potřebné informace v elektronickém formátu, které propojují odpovídající čísla dílů s dokumentací schválení typu.

Součástí těchto informací musí být:

a) značka (značky) a typ (typy) vozidla;

b) značka (značky) a typ (typy) původního náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek;

c) číslo (čísla) dílu původního náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek;

d) číslo schválení typu daného typu (daných typů) vozidla z hlediska emisí.

3. ZNAČKA EU SCHVÁLENÍ TYPU PRO SAMOSTATNÝ TECHNICKÝ CELEK

3.1 Každé náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, které se shoduje s typem schváleným jako samostatný technický celek podle tohoto nařízení, musí být označeno značkou EU schválení typu.

3.2 Tuto značku tvoří obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e“ a rozlišovací číslo členského státu, který udělil EU schválení typu, v souladu se systémem číslování stanoveným v nařízení (EU) 2020/683.

Značka EU schválení typu obsahuje u obdélníku také „základní číslo schválení typu“ obsažené v oddíle 4 čísla schválení typu podle přílohy IV nařízení (EU) 2020/683, před nímž jsou uvedeny dvě číslice, které udávají pořadové číslo poslední významné technické změny tohoto nařízení ke dni, kdy bylo uděleno EU schválení typu pro samostatný technický celek. V případě tohoto nařízení je toto pořadové číslo 00.

3.3 Značka EU schválení typu se umístí na náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek tak, aby byla zřetelně čitelná a nesmazatelná. Musí být umístěna na jakémkoli viditelném místě, je-li náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek namontováno ve vozidle.

3.4 V dodatku 3 k této příloze je uveden příklad značky EU schválení typu.

4. TECHNICKÉ POŽADAVKY

4.1 Požadavky na schválení typu náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek jsou stanoveny v bodě 5 předpisu OSN č. 103, přičemž platí výjimky stanovené v bodech 4.1.1 až 4.1.4.

4.1.1 „Zkušebním cyklem“ zmíněným v bodě 5 předpisu OSN č. 103 se rozumí tatáž zkouška typu 1 a tentýž cyklus zkoušky typu 1, které byly použity pro původní schválení typu vozidla.

4.1.2 Výrazem „katalyzátor“ použitým v bodě 5 předpisu OSN č. 103 se rozumí „zařízení k regulaci znečišťujících látek“.

4.1.3 Pokud jde o náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek určená k montáži do vozidel typu schváleného podle nařízení (EU) 2024/1257, všechny regulované znečišťující látky uvedené v bodě 5.2.3 předpisu OSN č. 103 se nahrazují všemi znečišťujícími látkami uvedenými v tabulce 1 v příloze 1 nařízení (EU) 2024/1257.

4.1.4 Pokud jde o náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek určená k montáži do vozidel typu schváleného podle nařízení (EU) 2024/1257, požadavky na životnost a s nimi spojenými faktory zhoršení uvedenými v bodě 5 předpisu OSN č. 103 se rozumí požadavky a faktory stanovené v příloze VII tohoto nařízení.

4.2 Pokud jde o vozidla se zážehovými motory, pak v případě, že emise NMHC naměřené při prokazovací zkoušce nového původního katalyzátoru podle bodu 5.2.1 předpisu OSN č. 103 překročí hodnoty naměřené při schvalování typu vozidla, připočte se rozdíl k prahovým hodnotám OBD. Prahové hodnoty OBD jsou uvedeny v tabulce 4A v bodě 6.8.2 předpisu OSN č. 154.

4.3 Revidované prahové hodnoty OBD se použijí při zkouškách kompatibility s OBD stanovených v bodech 5.5 až 5.5.5 předpisu OSN č. 103. Zejména tehdy, je-li použito překročení povolené v bodě 1 dodatku 1 k příloze C5 předpisu OSN č. 154.

4.4 Požadavky na náhradní periodicky se regenerující systémy

4.4.1 Požadavky týkající se emisí

4.4.1.1 Vozidla uvedená v čl. 13 odst. 3, 4 a 5 vybavená náhradním periodicky se regenerujícím systémem typu, který vyžaduje schválení, se podrobí zkouškám popsaným v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154 za účelem porovnání jejich výkonu se stejným vozidlem vybaveným původním periodicky se regenerujícím systémem.

4.4.1.2 „Zkouškou typu 1“ a „cyklem zkoušky typu 1“ zmíněnými v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154 a „zkušebním cyklem“ zmíněným v bodě 5 předpisu OSN č. 103 se rozumí tatáž zkouška typu 1 a tentýž cyklus zkoušky typu 1, které byly použity pro původní schválení typu vozidla.

4.4.2 Stanovení základních porovnávacích hodnot

4.4.2.1 Na vozidlo se namontuje nový původní periodicky se regenerující systém. Emisní vlastnosti tohoto systému se určí zkušebním postupem stanoveným v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154.

4.4.2.1.1 „Zkouškou typu 1“ a „cyklem zkoušky typu 1“ zmíněnými v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154 a „zkušebním cyklem“ zmíněným v bodě 5 předpisu OSN č. 103 se rozumí tatáž zkouška typu 1 a tentýž cyklus zkoušky typu 1, které byly použity pro původní schválení typu vozidla.

4.4.2.2 Na žádost žadatele o schválení náhradní konstrukční části zpřístupní schvalovací orgán za nediskriminačních podmínek u každého zkoušeného vozidla informace uvedené v bodě 3.2.12.2.10.2 informačního dokumentu obsaženého v příloze A1 předpisu OSN č. 154.

4.4.3 Zkouška emisí z výfuku s náhradním periodicky se regenerujícím systémem

4.4.3.1 Původní periodicky se regenerující systém zkoušeného vozidla (zkoušených vozidel) se nahradí náhradním periodicky se regenerujícím systémem. Emisní vlastnosti tohoto systému se určí zkušebním postupem stanoveným v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154.

4.4.3.1.1 „Zkouškou typu 1“ a „cyklem zkoušky typu 1“ zmíněnými v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154 a „zkušebním cyklem“ zmíněným v bodě 5 předpisu OSN č. 103 se rozumí tatáž zkouška typu 1 a tentýž cyklus zkoušky typu 1, které byly použity pro původní schválení typu vozidla.

4.4.3.2 Ke stanovení faktoru D náhradního periodicky se regenerujícího systému lze použít kteroukoli z metod zkoušek na zkušebním stavu uvedených v dodatku 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154.

4.4.4 Další požadavky

U náhradních periodicky se regenerujících systémů se použijí požadavky stanovené v bodech 5.2.3, 5.3, 5.4 a 5.5 předpisu OSN č. 103. Termínem „katalyzátor“ se v těchto bodech rozumí „periodicky se regenerující systém“. U periodicky se regenerujících systémů se použijí i výjimky uvedené v bodech oddílu 4.1 této přílohy.

5. DOKUMENTACE

5.1 Každé náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek musí být zřetelně a nesmazatelně označeno názvem výrobce nebo jeho ochrannou známkou a musí k němu být připojeny následující informace:

a) vozidla (včetně roku výroby), pro která je náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek schváleno, v příslušných případech včetně označení, které udává, zda je náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek způsobilé k montáži do vozidla vybaveného palubním diagnostickým systémem (OBD);

b) návod k montáži, je-li nutný.

Tyto informace musí být uvedeny v katalogu výrobků, který výrobce předává prodejcům náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek.

6. SHODNOST VÝROBY

6.1 Opatření k zajištění shodnosti výroby se přijímají postupem podle článku 31 nařízení (EU) 2018/858.

6.2 Zvláštní ustanovení

6.2.1 Kontroly uvedené v bodě 3 přílohy IV nařízení (EU) 2018/858 se týkají i shodnosti s vlastnostmi stanovenými v čl. 3 bodě 5 tohoto nařízení.

6.2.2 Pro účely použití čl. 31 odst. 3 nařízení (EU) 2018/858 mohou být provedeny zkoušky popsané v bodě 4.4.1 této přílohy a v bodě 5.2 předpisu EHK OSN č. 103 (požadavky týkající se emisí). V tomto případě může držitel schválení požádat jako o alternativu, aby se vzalo jako základ pro porovnání nikoli původní zařízení k regulaci znečišťujících látek, ale náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, které bylo použito při zkouškách schválení typu (nebo jiný vzorek, u kterého byla prokázána shoda se schváleným typem). Hodnoty emisí naměřené s ověřovaným vzorkem nesmějí v průměru přesahovat o více než 15 % průměrné hodnoty naměřené s referenčním vzorkem.

Dodatek 1

VZOR

Informační dokument č. …

týkající se EU schválení typu náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4, nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být dodány informace o jeho vlastnostech.

0. OBECNÉ INFORMACE

0.1 Značka (obchodní název výrobce): …

0.2 Typ: …

0.2.1 Případný obchodní název (názvy): …

0.5 Název a adresa výrobce: …

Jméno a adresa případného zplnomocněného zástupce: …

0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky EU schválení typu: …

0.8 Adresa (adresy) montážního závodu (montážních závodů): …

1. POPIS ZAŘÍZENÍ

1.1 Model a typ náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek: …

1.2 Výkresy náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek identifikující zejména všechny vlastnosti uvedené v čl. 3 bodě 5 tohoto nařízení:

1.3 Popis typu nebo typů vozidla z hlediska emisí, pro které je náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek určeno: …

1.3.1 Číslo (čísla) a/nebo symbol (symboly) charakterizující typ (typy) motoru a vozidla z hlediska emisí: …

1.3.2 Má náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek splňovat požadavky na kompatibilitu se systémem OBD? (ano/ne) ([1])

1.4 Popis a nákresy s vyznačením umístění náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek ve výfukovém potrubí motoru: …

([1]) Nehodící se škrtněte.

Dodatek 2

VZOR CERTIFIKÁTU EU SCHVÁLENÍ TYPU

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT EU SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

— EU schválení typu ([1]), …,

— rozšíření EU schválení typu ([2]), …,

— odmítnutí EU schválení typu ([3]), …,

— odejmutí EU schválení typu ([4]), …,

pro typ konstrukční části / samostatného technického celku ([5])

s ohledem na nařízení (EU) 2024/1257 provedené nařízením (EU) 2025/1706.

Nařízení (EU) 2024/1257 nebo nařízení (EU) 2025/1706 naposledy pozměněné …

Číslo EU schválení typu: …

Důvod rozšíření: …

ODDÍL I

0.1 Značka (obchodní název výrobce): …

0.2 Typ: …

0.3 Způsob označení typu, je-li na konstrukční části / samostatném technickém celku vyznačen ([6]): …

0.3.1 Umístění tohoto označení: …

0.5 Název a adresa výrobce: …

0.7 U konstrukčních částí a samostatných technických celků umístění a způsob připevnění značky EU schválení typu: …

0.8 Název (názvy) a adresa (adresy) montážního závodu (závodů): …

0.9 Jméno a adresa případného zástupce výrobce: …

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Nehodící se škrtněte.
([3]) Nehodící se škrtněte.
([4]) Nehodící se škrtněte.
([5]) Nehodící se škrtněte.
([6]) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typu vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, na které se tento certifikát schválení typu vztahuje, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

ODDÍL II

1. Další informace

1.1 Model a typ náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek: …

1.2 Typ (typy) vozidla z hlediska emisí, pro které je typ náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek určen jako náhradní díl: …

1.3 Typ (typy) vozidla, na němž (nichž) bylo náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek zkoušeno: …

1.3.1 Prokázalo náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek shodnost s požadavky OBD (ano/ne) ([7]): …

2. Zkušebna odpovědná za provádění zkoušek: …

3. Datum zkušebního protokolu: …

4. Číslo zkušebního protokolu: …

5. Poznámky: …

6. Místo: …

7. Datum: …

8. Podpis: …

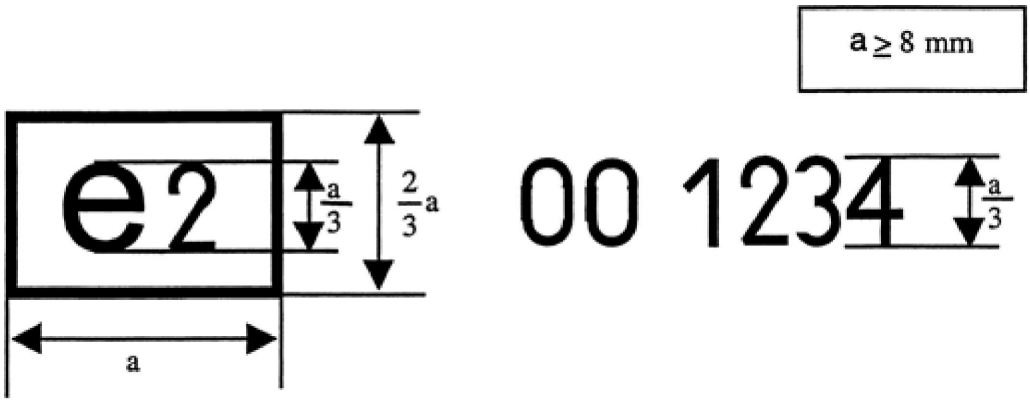
Přílohy:	Schvalovací dokumentace

([7]) Nehodící se škrtněte.

Dodatek 3

Vzor značek schválení typu z hlediska emisí

(viz bod 3.2 této přílohy)



Výše uvedená značka schválení typu umístěná na konstrukční části náhradního zařízení k regulaci znečišťujících látek udává, že daný typ byl schválen ve Francii (e 2) podle tohoto nařízení. První dvě číslice čísla schválení (00) udávají, že tato součást byla schválena podle tohoto nařízení. Následující čtyři číslice (1234) přiděluje schvalovací orgán jako základní číslo schválení typu pro náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek.

PŘÍLOHA XIV

OCHRANA PROTI NEDOVOLENÝM ZÁSAHŮM, BEZPEČNOST A KYBERNETICKÁ BEZPEČNOST

1. ÚVOD

Tato příloha stanoví opatření pro schvalování typu systémů ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnostních systémů a systémů kybernetické bezpečnosti.

2. DEFINICE

Pro účely této přílohy se použijí definice v předpisu OSN č. 155 ([1]).

„Útoky“ se rozumí pokusy o nedovolený zásah, pokusy o obcházení bezpečnostních opatření a kybernetické útoky.

3. POŽADAVKY PRO SCHVÁLENÍ TYPU

3.1 **Povinnosti výrobců**

Výrobce odpovídá za to, aby byl typ vozidla (z hlediska emisí) vybaven dostatečnou ochranou proti nedovoleným zásahům a opatřeními v oblasti bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti, a byl tudíž odolný proti nedovoleným zásahům a kybernetickým a bezpečnostním hrozbám, které se objeví ve všech fázích jeho životního cyklu.

Aby výrobce tuto povinnost splnil, musí být u všech systémů uvedených v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257 na základě nejlepších dostupných poznatků v době schválení typu na co nejmenší možnou míru omezeny zranitelnosti, jež by mohly vést k nedovoleným zásahům.

To se považuje za splněné, pokud:

a) typ vozidla z hlediska emisí splňuje požadavky předpisu OSN č. 155

a

b) výrobcem provedená analýza zranitelnosti/hrozeb nebo případně posouzení rizik zohledňují cíle nařízení (EU) 2024/1257, a zejména:

i) v případě systému vstřikování paliva a činidla, motoru a řídicích jednotek motoru a systémů k regulaci znečišťujících látek zohledňuje výrobcem provedená analýza zranitelnosti/hrozeb a posouzení rizik přinejmenším zranitelnosti/hrozby vysoké úrovně, příklady zranitelností nebo metod útoku a příklady zmírňujících opatření, jak uvádí tabulka 4.1 v dodatku 1 k této příloze;

ii) v případě systémů OBM, OBD a zařízení OBFCM zohledňuje výrobcem provedená analýza zranitelnosti/hrozeb a posouzení rizik přinejmenším zranitelnosti/hrozby vysoké úrovně, příklady zranitelnosti nebo metody útoku a příklady zmírňujících opatření, jak uvádí tabulka 4.2 v dodatku 1 k této příloze;

iii) v případě počitadla ujetých kilometrů jsou celková udávaná vzdálenost a hodnoty celkové vzdálenosti chráněny podle předpisu OSN č. 39 ([2]) ve znění série změn 02;

iv) u trakčních baterií a souvisejících systémů řízení, elektromotorů a souvisejících řídicích jednotek a ekologického pasu vozidla zohledňuje výrobcem provedená analýza zranitelnosti/hrozeb a posouzení rizik přinejmenším zranitelnosti/hrozby vysoké úrovně, příklady zranitelností nebo metod útoku a příklady zmírňujících opatření, jak uvádí tabulka 4.3 v dodatku 1 k této příloze.

Aniž jsou dotčeny požadavky bodu 7.2.2.2 písm. g) předpisu OSN č. 155, musí výrobce monitorovat důkazy o úspěšných útocích na systémy uvedené v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257, odhalovat je, reagovat na ně a informovat o nich schvalovací orgán.

([1]) Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti (Úř. věst. L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj).

([2]) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 39 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o rychloměrné zařízení a zařízení pro počítání ujetých kilometrů včetně jejich montáže [2018/1857] (Úř. věst. L 302, 28.11.2018, s. 106, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1857/oj).

3.2 **Povinnosti schvalovacích orgánů**

Aniž jsou dotčeny požadavky bodu 5.1.1 předpisu OSN č. 155, schvalovací orgány ověří, zda jsou výrobcem provedená analýza zranitelnosti/hrozeb a posouzení rizik vhodné a dostatečné. Toto ověření zajistí, že výrobce náležitě zvládl zranitelnosti a hrozby uvedené v tabulkách v dodatku 1. Příklady v těchto tabulkách slouží jako reference.

Schvalovací orgán může požadovat dodatečnou dokumentaci, aby si ověřil, zda jsou navrhovaná zmírňující opatření řádně provedena.

Schvalovací orgány se vyzývají, aby si vyměňovaly osvědčené postupy a zkušenosti v rámci fóra pro výměnu informací o vynucování, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2018/858.

3.3 **Povinnosti orgánů dozoru nad trhem**

V souladu s požadavky uvedenými v článku 8 nařízení (EU) 2018/858 ([3]) provádějí orgány dozoru nad trhem pravidelné zkoušky, aby ověřily, zda jsou opatření proti nedovoleným zásahům, bezpečnostní opatření a opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti dostatečná. Orgány dozoru nad trhem odpovídají za výběr vozidel, uplatňování zkušebních metod, následné činnosti, podávání zpráv a nápravná nebo omezující opatření.

3.3.1 *Výběr vozidel pro účely dozoru nad trhem*

Při provádění zkoušek v rámci dozoru nad trhem vyberou orgány dozoru nad trhem na základě posouzení rizik typy vozidel z hlediska emisí, které mají být zkoušeny. Typy vozidel (z hlediska emisí), které jsou podle posouzení rizik považovány za typy s vyšším rizikem, se při zkouškách podle bodu 3.3.2 upřednostní.

V posouzení rizik se vezmou v úvahu tyto aspekty:

a) důkazy o tom, že na trhu jsou běžně dostupné účinné produkty k provádění nedovolených zásahů u určitých typů vozidel z hlediska emisí;

b) důkazy o známých zranitelnostech s vlivem na určité typy vozidel z hlediska emisí;

c) důkazy o častém výskytu nedovolených zásahů u některých typů vozidel z hlediska emisí (včetně mimo jiné údajů OBM předložených výrobci vozidel);

d) počet vozidel v provozu, jež patří k určitým typům vozidel z hlediska emisí;

e) další důležité informace, včetně výsledků zkoušek uznaných třetích stran a informací sdílených v rámci fóra pro výměnu informací o vynucování, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2018/858.

3.3.2 *Zkušební metody*

Ke zjištění, zda jsou vozidla určitého typu vozidla z hlediska emisí dostatečně chráněna před útoky, které by mohly ovlivnit řádný provoz systémů uvedených v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257, mohou orgány dozoru nad trhem použít jakoukoli zkušební metodu. Orgány dozoru nad trhem se vyzývají, aby si vyměňovaly osvědčené postupy a zkušenosti v rámci fóra pro výměnu informací o vynucování, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2018/858.

Před provedením zkoušek se ověří, zda je každé zkušební vozidlo v dobrém stavu, přičemž je třeba dohlédnout zejména na řádnou činnost systémů uvedených v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257 a ujistit se, že nebyly předmětem útoků, na které se zkoušky vztahují. Toto ověření musí zajistit, že v paměti není uložen žádný relevantní chybový kód a že nesvítí žádná příslušná výstražná kontrolka, monitorování znečišťujících látek nevykazuje žádný stav „Chyba“ a systém OBM hlásí „úroveň 0“, pokud jde o úroveň detekce nedovolených zásahů podle přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2025/1707.

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

Toto ověření případně zahrnuje rovněž provedení zkoušky typu 1 *ex ante* nebo zkoušky emisí v reálném provozu v souladu s tímto nařízením. Ke zkoušce odolnosti proti útokům nelze přikročit, pokud výsledky zkoušky *ex ante* nesplňují příslušné mezní hodnoty emisí.

Cílem zkoušek prováděných orgány dozoru nad trhem je reprodukovat útoky, k nimž u některých typů vozidel z hlediska emisí pravděpodobně v provozu dojde vzhledem k příznivému poměru přínosů a nákladů. K takovým útokům mohou patřit pokusy o nedovolené zásahy do vozidel s využitím stávajících zranitelností v ochraně proti nedovoleným zásahům, v oblasti bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti nebo instalací produktů, které si lze opatřit na trhu. Výběr útoků se provede na základě posouzení rizik popsaného v bodě 3.3.1.

3.3.3 *Vyhodnocení zkoušky*

Orgán dozoru nad trhem stanoví výsledek zkoušky tak, že vyhodnotí účinky útoku na výfukové emise nebo na integritu údajů používaných systémy uvedenými v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257, přičemž zohlední, jak vozidlo na útoky reagovalo. Podle povahy útoku přijme orgán dozoru rozhodnutí „vyhovuje“, „následná opatření“ nebo „nevyhovuje“, a to pro jeden z těchto aspektů nebo oba.

V případě výsledku „vyhovuje“ se nevyžadují žádné další kroky.

V případě výsledku „následná opatření“ musí následovat činnosti popsané v bodě 3.3.4.

V případě výsledku „nevyhovuje“ musí následovat činnosti popsané v bodě 3.3.5.

Po útoku může orgán dozoru nad trhem vozidlo stabilizovat jízdou na určitou vzdálenost, několika jízdami nebo jízdou za jiných podmínek, jež považuje za vhodné k odhalení útoku.

3.3.3.1 Vyhodnocení účinků na výfukové emise (znečišťující látky monitorované systémem OBM)

Po útoku a případné stabilizaci se provede *ex post* zkouška typu 1 nebo zkouška emisí v reálném provozu. Zkoušky *ex ante* a *ex post* musí být stejného typu. Provádějí-li se dvě zkoušky emisí v reálném provozu, uskuteční se na stejné trase s podobným jízdním projevem a za srovnatelných podmínek z hlediska prostředí a provozu.

Po zkoušce emisí *ex post* se stanoví výsledek zkoušky pro každou znečišťující látku monitorovanou systémem OBM. Výsledkem zkoušky je „vyhovuje“, jestliže nastala jedna z těchto možností:

a) výfukové emise se ve srovnání s emisemi při zkoušce emisí *ex ante* výrazně nezvýšily. Výrazným zvýšením se rozumí zvýšení výfukových emisí o více než 100 % platné mezní hodnoty emisí, jakož i to, že emise při zkoušce *ex post* překročily příslušnou prahovou hodnotu OBD;

b) výfukové emise se výrazně zvýšily až na 2,5násobek platné mezní hodnoty emisí, když je úroveň detekce nedovolených zásahů nastavena na „úroveň 1“ nebo vyšší;

c) výfukové emise se výrazně zvýšily až na 2,5násobek platné mezní hodnoty emisí nebo více, když je úroveň detekce nedovolených zásahů nastavena na „úroveň 2“ a odpovídající stav OBM se změnil na „Chyba“.

Není-li bezprostředním výsledkem zkoušky „vyhovuje“, může být vozidlo dále stabilizováno, aby měl systém OBM více času na vyhodnocení a změnu stavu monitorování znečišťujících látek a úrovně detekce nedovolených zásahů.

Pokud se po další stabilizaci stavy monitorování nebo úroveň detekce nedovolených zásahů nezmění tak, aby vedly k výsledku „vyhovuje“, výsledkem zkoušky jsou „následná opatření“, jestliže nastal jeden z těchto výsledků:

a) výfukové emise se výrazně zvýšily až na 2,5násobek platné mezní hodnoty emisí, když je úroveň detekce nedovolených zásahů nastavena na „úroveň 0“;

b) výfukové emise se výrazně zvýšily až na 2,5násobek platné mezní hodnoty emisí nebo více, odpovídající stav OBM se změnil na „Chyba“ a úroveň detekce nedovolených zásahů je nastavena na „úroveň 1“ nebo nižší.

Není-li výsledkem ani „vyhovuje“, ani „následná opatření“, považuje se za výsledek „nevyhovuje“.

Vozidla, jež nejsou vybavena systémem OBM, jsou vyloučena z vyhodnocení účinků na výfukové emise podle tohoto bodu.

3.3.3.2 Vyhodnocení účinků na výfukové emise (znečišťující látky, jež nejsou monitorovány systémem OBM)

Po útoku a případné stabilizaci se provede *ex post* zkouška typu 1 nebo zkouška emisí v reálném provozu. Zkoušky *ex ante* a *ex post* musí být stejného typu. Provádějí-li se dvě zkoušky emisí v reálném provozu, uskuteční se na stejné trase s podobným jízdním projevem a za srovnatelných podmínek z hlediska prostředí a provozu.

Po provedení zkoušky emisí *ex post* jsou u všech znečišťujících látek, jež nejsou monitorovány systémem OBM, výsledkem zkoušky „následná opatření“, pokud znečišťující látky výrazně překročily příslušné prahové hodnoty OBD stanovené v bodě 6.8.2 předpisu OSN č. 154 a neaktivoval se indikátor chybné funkce (MI). Ve všech ostatních případech je výsledkem „vyhovuje“.

Není-li bezprostředním výsledkem zkoušky „vyhovuje“, může být vozidlo dále stabilizováno, aby měl systém OBD více času na vyhodnocení a aktivaci indikátoru chybné funkce.

3.3.3.3 Vyhodnocení účinků na integritu údajů

Po útoku a případné stabilizaci je výsledkem „vyhovuje“, pokud útok nedokázal změnit údaje systémů uvedených v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257.

Pokud útok úspěšně změnil údaje systémů uvedených v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257, orgán dozoru nad trhem posoudí výsledek podle těchto dvou kritérií:

a) dopad: jaký význam má změna údajů z hlediska dopadu na životní prostředí nebo cíle nařízení (EU) 2024/1257;

b) odezva: zda vozidlo reagovalo tak, že dostatečným způsobem sdělilo informace o neplatnosti změněných údajů.

Je-li dopad považován za nevýznamný, výsledkem je „vyhovuje“.

Je-li dopad považován za významný a odezvu orgán považuje za dostatečnou, výsledkem je „vyhovuje“.

Je-li dopad považován za významný a odezva za nedostatečnou, výsledkem jsou „následná opatření“. V takových případech orgán dozoru nad trhem kontaktuje výrobce a informuje ho o výsledku zkoušky, vlastnostech vozidla a povaze provedených zkoušek.

Výrobce může navrhnout další stabilizaci, aby mělo vozidlo více času na útok zareagovat, nebo opakované zkoušky na podobných vozidlech. Po další stabilizaci nebo opakovaných zkouškách se vyhodnotí odezva vozidla. Pokud orgán dozoru nad trhem nadále považuje reakci vozidla za nedostatečnou, jako výsledek se potvrdí „následná opatření“. Je-li odezva vozidla považována za dostatečnou, výsledkem je „vyhovuje“.

3.3.4 *Následné činnosti*

Jestliže se v případě útoku má za to, že výsledkem jsou „následná opatření“, tento výsledek se podrobně vyšetří, v případě potřeby ve spolupráci s výrobcem a orgánem udělujícím schválení typu, aby bylo možné stanovit:

a) které zranitelnosti byly zneužity a zda byly zjištěny při schvalování typu;

b) pokud zranitelnosti byly zjištěny již při schválení typu, zda byla řádně uplatněna zmírňující opatření;

c) zda se zranitelnosti týkají jiných typů vozidel z hlediska emisí.

Aniž jsou dotčeny požadavky kapitoly XI nařízení (EU) 2018/858, výrobce ve lhůtě dohodnuté s orgánem dozoru nad trhem navrhne tomuto orgánu technické řešení ke zvýšení odolnosti vozidla proti útokům, a to buď účinným zmírněním možnosti zneužití zranitelnosti, nebo zavedením metod k odhalení útoku a zahájení náležité odezvy, a zároveň předloží plán na provedení tohoto technického řešení. Orgán dozoru nad trhem technické řešení a doprovodný prováděcí plán posoudí a v případě potřeby požádá o provedení změn.

Jakmile orgán dozoru nad trhem technické řešení a prováděcí plán přijme, výrobce technické řešení po dohodě s orgánem dozoru nad trhem provede.

Pokud technické řešení a prováděcí plán nesplní požadavky orgánu dozoru nad trhem, výsledkem je „nevyhovuje“.

Výsledky vyšetřování útoků s výsledkem „následná opatření“ se oznámí fóru pro výměnu informací o vynucování, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2018/858.

3.3.5 *Podávání zpráv, nápravná a správní opatření v návaznosti na výsledek „nevyhovuje“*

Jestliže je výsledkem útoku „nevyhovuje“, tento výsledek se podrobně vyšetří, v případě potřeby ve spolupráci s výrobcem a orgánem udělujícím schválení typu, aby bylo možné stanovit:

a) které zranitelnosti byly zneužity a zda byly zjištěny při schvalování typu;

b) pokud zranitelnosti byly zjištěny již při schválení typu, zda byla řádně uplatněna zmírňující opatření;

c) zda se zranitelnosti týkají jiných typů vozidel z hlediska emisí.

Podrobnosti o zkouškách s výsledkem „nevyhovuje“ se oznámí výrobci a orgány dozoru nad trhem jej požádají, aby přijal opatření v souladu s kapitolou XI nařízení (EU) 2018/858 s cílem zajistit účinné zmírnění zneužité zranitelnosti, nejlépe bezdrátovou aktualizací softwaru příslušných systémů vozidla podle předpisu OSN č. 156 ([4]).

K určení vhodnosti nápravných opatření zváží orgány stav technologie typu vozidla z hlediska emisí, technickou proveditelnost možných zmírnění a pravděpodobnost zneužití zranitelnosti (přibližným odhadem poměru přínosů a nákladů útoku). Výrobce může na základě vhodných podpůrných důkazů prokázat, že zranitelnost nelze účinně zmírnit nebo že vzhledem k technickým omezením architektury vozidla nelze dosáhnout patřičné odezvy na zjištění nedovolených zásahů. Pokud výrobce uceleným způsobem prokáže orgánu dozoru nad trhem, že zmírnění je technicky neproveditelné, není povinen přijmout nápravná opatření.

Výsledky vyšetřování útoků s výsledkem „nevyhovuje“ se oznámí fóru pro výměnu informací o vynucování, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2018/858. Pokud jsou zjištěny zranitelnosti, jež nelze účinně zmírnit z důvodu technických omezení, fórum pro výměnu informací o vynucování zváží, zda si odpovídající dodatečná zmírňující opatření nevyžádat u budoucích schválení typu.

3.4 **Úlohy a povinnosti Komise a uznaných třetích stran**

Komise a uznané třetí strany si mohou ověřit, metodami popsanými v bodě 3.3.2, zda jsou vozidla určitého typu vozidla z hlediska emisí dostatečně chráněna před pokusy o nedovolený zásah a útoky na bezpečnost a kybernetickou bezpečnost s vlivem na systémy uvedené v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257.

([4]) Předpis OSN č. 156 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska aktualizací softwaru a systému řízení aktualizací softwaru [2021/388] (Úř. věst. L 82, 9.3.2021, s. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).

4. SPRÁVNÍ USTANOVENÍ

4.1 **Správní ustanovení týkající se ochrany proti nedovoleným zásahům a opatření v oblasti bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti**

Dokumentaci k prokázání souladu s bodem 3.1 předloží výrobce ve dvou částech: a) soubor formální dokumentace ke schválení, v souladu s požadavky na dokumentaci v bodě 3.3 předpisu OSN č. 155, který musí být předložen schvalovacímu orgánu s žádostí o schválení typu. Schvalovací orgán použije tento soubor dokumentace jako základní referenci v rámci postupu schvalování. Schvalovací orgán zajistí, aby byl tento soubor dokumentace k dispozici po dobu nejméně 10 let od okamžiku definitivního ukončení výroby typu vozidla (z hlediska emisí); b) další podklady, které se vztahují k požadavkům tohoto nařízení, si může výrobce ponechat, musí je však poskytnout ke kontrole při schvalování typu. Výrobce zajistí, aby veškeré materiály, které byly poskytnuty ke kontrole při schválení typu, zůstaly k dispozici po dobu nejméně 10 let od okamžiku definitivního ukončení výroby typu vozidla (z hlediska emisí).

V případech, kdy se ukáže, že se na některé informace vztahují práva duševního vlastnictví, nebo pokud tyto informace představují zvláštní know-how výrobce nebo jeho dodavatelů, výrobce nebo jeho dodavatelé poskytnou dostatečné údaje, které umožní řádné provedení kontrol uvedených v tomto předpisu. S těmito informacemi se nakládá jako s důvěrnými.

Pro účely schválení typu předloží výrobce své prohlášení o shodě s požadavky tohoto nařízení na ochranu proti nedovoleným zásahům, bezpečnost a kybernetickou bezpečnost. Prohlášení musí mít formát uvedený v dodatku 2 k této příloze.

Dodatek 1

ZRANITELNOSTI/HROZBY VYSOKÉ ÚROVNĚ, PŘÍKLADY ZRANITELNOSTÍ NEBO METOD ÚTOKU A PŘÍKLADY ZMÍRŇUJÍCÍCH OPATŘENÍ

Výrobci při analýze zranitelností/hrozeb a posouzení rizik pro systémy uvedené v čl. 4 odst. 7 nařízení (EU) 2024/1257 zváží všechny příslušné zranitelnosti nebo metody útoku související s každou zranitelností/hrozbou vysoké úrovně a případně provedou přiměřená zmírňující opatření na ochranu typu vozidla z hlediska emisí. Příklady zranitelností nebo metod útoku, které je třeba zvážit, a příklady zmírňujících opatření, jež mají být provedena, jsou pro každý systém a každou zranitelnost/hrozbu vysoké úrovně uvedeny v tabulce 4.1, tabulce 4.2 a tabulce 4.3. Příklady odkazující na přílohu 5 část A a B předpisu OSN č. 155 se posuzují v kontextu konkrétního systému, kterého se týkají.

Tabulka 4.1

Zranitelnosti/hrozby vysoké úrovně, příklady zranitelností nebo metod útoku a příklady zmírňujících opatření

Systém	Zranitelnost/hrozba vysoké úrovně	Příklad zranitelností nebo metod útoku	Příklady zmírňujících opatření
Systémy k regulaci znečišťujících látek	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu řídicí jednotky motoru/snímače (ECU/SCU)	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 9.1, 12.1, 17.1, 18.3	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněná injektáž softwaru nástrojem k úpravě ECU (flasher) za účelem deaktivace nebo změny konstrukčních částí k regulaci emisí, potlačení upozornění OBD/OBM nebo diagnostických chybových kódů (DTC)	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 28.2, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s emisemi a jeho úprava	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy
	Manipulace s komunikačními zprávami na palubě vozidla pomocí změny údajů	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 11.3, 20.3, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Injektáž, zachycení nebo pozměnění komunikačních zpráv vozidla (např. CAN), například pomocí emulátorů	Opatření k odhalení škodlivých palubních zpráv nebo činnosti, např. kontrolou věrohodnosti, časovou analýzou nebo autentizací na základě certifikátů za účelem zachování integrity údajů o emisích
	Manipulace se signály na palubě vozidla pomocí změn hardwaru	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 11.1, 25.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněné pozměnění signálů souvisejících s emisemi (např. teplota okolí nebo výfukových plynů) nebo manipulace s nimi fyzickou úpravou, například pomocí modifikátorů	Diagnostické funkce, kontroly věrohodnosti nebo systémy detekce anomálií

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1706/oj

Systém	Zranitelnost/hrozba vysoké úrovně	Příklad zranitelností nebo metod útoku	Příklady zmírňujících opatření
Systém dodávky paliva a činidla	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 9.1, 20.4, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněná změna řídicího softwaru motoru za účelem úpravy vstřikování paliva nebo činidla, např. změna vstřikovaného množství	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 25.1, 27.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s palivem nebo činidlem a jeho úprava	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy
Motor a řídicí jednotky motoru	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 9.1, 20.4, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Instalace nepovoleného firmwaru za účelem změny funkčních parametrů motoru	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU	Zranitelnosti nebo metody útoku uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 11.3, 18.3, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek motoru a úprava tohoto obvodu	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy

Tabulka 4.2

Zranitelnosti/hrozby vysoké úrovně, příklady zranitelností nebo metod útoku a příklady zmírňujících opatření

Systém	Zranitelnost/hrozba vysoké úrovně	Příklad zranitelností nebo metod útoku	Příklady zmírňujících opatření
Systém OBM	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 9.1, 20.4, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Úprava nebo deaktivace údajů o vozidle vykázaných systémem OBM	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 25.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s OBM a jeho úprava	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy

Systém	Zranitelnost/hrozba vysoké úrovně	Příklad zranitelností nebo metod útoku	Příklady zmírňujících opatření
Systém OBD	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 19.1, 18.3, 20.4, 20.5, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Instalace nepovoleného firmwaru za účelem změny chování diagnostiky	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 25.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s OBD a jeho úprava	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy
Zařízení OBFCM	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 9.1, 20.4, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Úprava údajů o spotřebě paliva vykázaných zařízením	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 25.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s OBFCM a jeho úprava	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy

Tabulka 4.3

Zranitelnosti/hrozby vysoké úrovně, příklady zranitelností nebo metod útoku a příklady zmírňujících opatření

Systém	Zranitelnost/hrozba vysoké úrovně	Příklad zranitelností nebo metod útoku	Příklady zmírňujících opatření
Trakční baterie a související systémy řízení	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 12.2, 20.3, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Pozměnění softwaru za účelem změny rychlosti nabíjení/vybíjení a údajů o životnosti baterie	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 27.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s baterií a jeho úprava	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy

Systém	Zranitelnost/hrozba vysoké úrovně	Příklad zranitelností nebo metod útoku	Příklady zmírňujících opatření
Elektromotor a související řídicí jednotky	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 5.1, 9.1, 20.4, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Instalace neschváleného firmwaru pro úpravu střídače nebo regulátorů motoru	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 25.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek konstrukčních částí souvisejících s elektromotorem a úprava tohoto obvodu	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy
Ekologický pas vozidla (EVP)	Neoprávněná změna údajů nebo softwarového kódu ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 9.1, 20.4, 23.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Změna environmentálních údajů souvisejících s EVP	Techniky/návrhy kontroly přístupu a bezpečné postupy aktualizace softwaru, např. aktualizace autentizace, kontrola integrity, zabezpečené bootování
	Neoprávněný přístup a úprava hardwaru ECU/SCU	Zranitelnosti uvedené v části A přílohy 5 předpisu OSN č. 155: body 25.1, 32.1	Příslušná zmírňující opatření uvedená v části B přílohy 5 předpisu OSN č. 155
		Neoprávněný přístup k vnitřnímu obvodu řídicích jednotek za účelem změny environmentálních údajů souvisejících s EVP	Opatření k zamezení nebo detekci přístupu, např. hardware odolný proti nedovoleným zásahům nebo odhalující takové zásahy

Dodatek 2

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O SHODĚ S POŽADAVKY NA OCHRANU PROTI NEDOVOLENÝM ZÁSAHŮM, BEZPEČNOST A KYBERNETICKOU BEZPEČNOST PRO ÚČELY SCHVÁLENÍ TYPU

(Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že

2) vozidla, na něž se vztahuje toto schválení / vozidla uvedená v příloze I tohoto prohlášení ([1]) jsou v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2024/1257 a jeho prováděcích právních předpisů týkajících se ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti;

3) informační dokumentace k ochraně proti nedovoleným zásahům, bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti v příloze II tohoto prohlášení, jež podrobně popisuje technická kritéria připojená k tomuto prohlášení, je správná a úplná pro všechna vozidla, na něž se toto prohlášení vztahuje;

4) příloha III tohoto prohlášení uvádí veškeré výjimky související s těmito vozidly, které se týkají ustanovení o ochraně proti nedovoleným zásahům, bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti stanovených v tomto nařízení.

V ...dne [….. Místo ([2])]

Dne [….. Datum]

[*Jméno a podpis osoby zplnomocněné výrobcem nebo zástupce výrobce* (([3])[2])]

Přílohy

Příloha I: Seznam typů vozidel, rodin nebo jiných deskriptorů vozidla z hlediska emisí, na které se vztahuje toto prohlášení

Příloha II: Soubor dokumentace k ochraně proti nedovoleným zásahům, bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti

Příloha III: Seznam veškerých výjimek a/nebo nedostatků souvisejících s těmito vozidly, které se týkají ustanovení o ochraně proti nedovoleným zásahům, bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti stanovených v tomto nařízení.

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Místo usazení v Unii.
([3]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

PŘÍLOHA XV

(vyhrazeno)

PŘÍLOHA XVI

POŽADAVKY NA VOZIDLA, KTERÁ V SYSTÉMU NÁSLEDNÉHO ZPRACOVÁNÍ VÝFUKOVÝCH PLYNŮ POUŽÍVAJÍ ČINIDLO

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha stanoví požadavky na vozidla, která ke snížení emisí používají v systému následného zpracování výfukových plynů činidlo.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Obecné požadavky na vozidla, která pro systém následného zpracování výfukových plynů používají činidlo, jsou stanoveny v bodě 6.9 předpisu OSN č. 154.

2.2 Vzor prohlášení výrobce o shodě s požadavky na činidlo je stanoven v dodatku 1 k této příloze.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

3.1 Technické požadavky na vozidla, která pro systém následného zpracování výfukových plynů používají činidlo, jsou stanoveny v dodatku 6 k předpisu OSN č. 154. Odkaz na prokázání stanovený v bodě 8.7 dodatku 6 k předpisu OSN č. 154 se nepoužije.

3.2 Odkazem na přílohu A1 uvedeným v bodě 4.1 dodatku 6 k předpisu OSN č. 154 se rozumí odkaz na dodatek 3 k příloze I tohoto nařízení.

Dodatek 1

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O SHODĚ S POŽADAVKY NA ČINIDLO

(Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že

vozidla, na něž se vztahuje toto schválení / vozidla uvedená v příloze I tohoto prohlášení ([1]) splňují požadavky na správnou činnost systémů používajících spotřebitelné činidlo v souladu s přílohou XVI tohoto nařízení.

V ...dne [….. Místo ([2])]

Dne [….. Datum]

[*Jméno a podpis osoby oprávněné výrobcem nebo zástupce výrobce* ([3])]

Příloha (Přílohy):

Příloha I: Typ (typy) vozidla, rodina (rodiny) nebo vozidla popsaná jiným deskriptorem (jinými deskriptory) vozidla, na které se toto prohlášení vztahuje (v příslušných případech).

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Místo usazení v Unii.
([3]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

PŘÍLOHA XVII

(vyhrazeno)

PŘÍLOHA XVIII

ZMĚNY PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ (EU) 2020/683

Vysvětlivky v příloze I nařízení (EU) 2020/683 se mění takto:

1) vysvětlivka (116) se nahrazuje tímto:

„(116) Uveďte číslo environmentální úrovně Euro a případně doplňte:

— znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu;

— použije-li se nařízení (ES) č. 715/2007 („Euro 6“), příslušný znak uvedený v tabulce 1 dodatku 6 k příloze I prováděcího nařízení (EU) 2017/1151.“;

— použije-li se nařízení (EU) 2024/1257 („Euro 7“), příslušný emisní znak uvedený v tabulce 1 dodatku 6 k příloze I prováděcího nařízení (EU) <Úřad pro publikace: vložte referenční číslo tohoto nařízení>“;

2) doplňují se nové vysvětlivky č. 190 a 191, které znějí:

„(190) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/1706, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie („Euro 7“).

191) Použije-li se nařízení (EU) 2024/1257 („Euro 7“): uveďte čísla certifikátů schválení všech příslušných prováděcích aktů v souladu s příkladem e) v bodě 3.1 přílohy IV. Rovněž uveďte příslušné identifikátory rodin OBM, jak jsou uvedeny v příloze III 2025/1707. V jednotlivých řádcích tabulky uveďte všechna čísla příslušných certifikátů schválení typu. Počet řádků v tabulce musí odpovídat počtu čísel certifikátů schválení a identifikátorů rodiny OBM.

V ostatních případech se bod 48.3 nepoužije.“

Příloha IV se mění takto:

1) v bodě 2.2 části 2 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) číslo prováděcího nařízení přijatého podle nařízení (EU) 2024/1257, kterým se stanoví příslušné požadavky.“;

2) na konci bodu 2.3 (Část 3) se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„existuje-li schválení typu z hlediska emisí v souladu s příslušným prováděcím aktem, který se použije podle nařízení (EU) 2024/1257, následuje bezprostředně za číslem posledního pozměňujícího prováděcího aktu jeden z dvoupísmenných znaků z tabulky příslušného prováděcího aktu, tj. bez hvězdičky mezi tímto číslem a příslušným dvoupísmenným znakem.“;

3) v bodě 3.1 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2025/1706 ([190]):

e2*2025/1706*2025/1706MA*00003*00“

Dodatek k příloze VIII se mění takto:

1) do vzoru B – Část 2 (úplná a dokončená vozidla kategorií M_1, N_1 a N_2) a vzoru C – Část 2 (neúplná vozidla kategorií M_1, N_1 a N_2) se doplňuje nový bod 48.3, který zní:

„48.3 Příslušné číslo (čísla) certifikátu schválení a identifikátor(y) rodiny OBM“ ([191]):“

PŘÍLOHA XIX

(vyhrazeno)

PŘÍLOHA XX

MĚŘENÍ NETTO VÝKONU A MAXIMÁLNÍHO 30MINUTOVÉHO VÝKONU ELEKTRICKÉ POHÁNĚCÍ SOUSTAVY

1. ÚVOD

1.1 Tato příloha stanoví požadavky pro měření: a) netto výkonu motoru, b) čistého výkonu a maximálního 30minutového výkonu elektrických poháněcích soustav.

1.2 Posledně uvedené se týká elektrických poháněcích soustav složených z řídicích jednotek a motorů, které se používají jako jediný způsob pohonu, přinejmenším po určitou dobu.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Obecné požadavky na provádění zkoušek a vyhodnocování výsledků vyjma těch, které jsou stanoveny v této příloze, stanoví bod 5 předpisu OSN č. 85.

2.2 Zkušební palivo

2.2.1 Body 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 a 5.2.3.4 předpisu OSN č. 85 se rozumí:

2.2.2 Použije se palivo dostupné na trhu. V případě sporu se použije vhodné referenční palivo uvedené v příloze IX tohoto nařízení.

2.3 Korekční součinitele výkonu

2.3.1 Odchylně od bodu 5.1 přílohy 5 předpisu OSN č. 85 se korekční součinitel α_a nebo α_d nastaví na žádost výrobce na hodnotu 1, je-li turbomotor vybaven systémem, který umožňuje kompenzovat teplotu a nadmořskou výšku podmínek okolí.

PŘÍLOHA XXI

CELOSVĚTOVĚ HARMONIZOVANÝ ZKUŠEBNÍ POSTUP PRO LEHKÁ VOZIDLA (WLTP) – (ZKOUŠKA TYPU 1)

1. ÚVOD

Tato příloha popisuje postup stanovení úrovní emisí plynných sloučenin, pevných částic, počtu částic, emisí CO_2, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti lehkých užitkových vozidel.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

2.1 Obecné požadavky na provádění zkoušky typu 1, pokud jde o úroveň 1A, jsou stanoveny v předpisu OSN č. 154.

2.2 Mezní hodnoty uvedené v tabulce 1A v bodě 6.3.10 předpisu OSN č. 154 se nahrazují mezními hodnotami stanovenými v tabulce 1 v příloze I nařízení (EU) 2024/1257.

2.3 Pro zkoušku korekce teploty okolí (ATCT) platí, že pokud schvalovací orgán nevyžaduje provedení zkoušky, použije se vzor prohlášení výrobce stanovený v dodatku 1 k této příloze.

2.4 Vzor prohlášení výrobce o požadavcích na regeneraci je stanoven v dodatku 2 k této příloze.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

Technické požadavky na provedení zkoušky typu 1 jsou stanoveny v bodě 6.3 a přílohách části B předpisu OSN č. 154, přičemž platí výjimky stanovené v níže uvedených bodech.

3.1 Tabulka A4/2 v bodě 4.2.2.1 přílohy B4 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„Třída energetické účinnosti	Rozsah RRC pro pneumatiky třídy C1	Rozsah RRC pro pneumatiky třídy C2	Rozsah RRC pro pneumatiky třídy C3
A	RRC ≤ 6,5	RRC ≤ 5,5	RRC ≤ 4,0
B	6,6 ≤ RRC ≤ 7,7	5,6 ≤ RRC ≤ 6,7	4,1 ≤ RRC ≤ 5,0
C	7,8 ≤ RRC ≤ 9,0	6,8 ≤ RRC ≤ 8,0	5,1 ≤ RRC ≤ 6,0
D	9,1 ≤ RRC ≤ 10,5	8,1 ≤ RRC ≤ 9,0	6,1 ≤ RRC ≤ 7,0
E	RRC ≥10,6	RRC ≥ 9,1	RRC ≥ 7,1
Třída energetické účinnosti	Hodnota RRC, která se použije pro interpolaci u pneumatik třídy C1	Hodnota RRC, která se použije pro interpolaci u pneumatik třídy C2	Hodnota RRC, která se použije pro interpolaci u pneumatik třídy C3
A	RRC = 5,9 (*)	RRC = 4,9 (*)	RRC = 3,5 (*)
B	RRC = 7,1	RRC = 6,1	RRC = 4,5
C	RRC = 8,4	RRC = 7,4	RRC = 5,5
D	RRC = 9,8	RRC = 8,6	RRC = 6,5
E	RRC = 11,3	RRC = 9,9	RRC = 7,5

(*) V případě, že skutečná hodnota RRC je nižší než tato hodnota, použije se pro interpolaci skutečná hodnota valivého odporu pneumatiky nebo jakákoli vyšší hodnota až do zde uvedené hodnoty RRC.“

3.2 Bod 4.3.1.2.1.3 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„4.3.1.2.1.3 Každá jiná konfigurace PTS pro odběr vzorků, pro niž lze prokázat rovnocennou penetraci pevných částic na úrovni 15 nm, se pokládá za přijatelnou.“

3.3 Bod 4.3.1.2.1.5 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„4.3.1.2.1.5 Každá jiná konfigurace OT pro odběr vzorků, pro niž lze prokázat rovnocennou penetraci pevných částic na úrovni 15 nm, se pokládá za přijatelnou.“

3.4 První pododstavec bodu 4.3.1.3.3 písm. g) přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„g) dosahovat redukčního faktoru koncentrace částic fr(di) pro částice s průměry elektrické mobility 15 nm, 30 nm a 50 nm, který není vyšší než 100 %, resp. 30 % a 20 %, a není nižší o více než 5 %, než je faktor pro částice o průměru elektrické mobility 100 nm u VPR jako celku.“

3.5 Bod 4.3.1.3.3 písm. i) přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„i) dosahovat také více než 99,9% odparu částic tetrakontanu ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) s vypočteným mediánem průměru částic > 50 nm a hmotností > 1 mg/m³ pomocí ohřátí a redukce parciálních tlaků tetrakontanu.“

3.6 Tabulka A5/2 v bodě 4.3.1.3.4 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„*Tabulka A5/2*

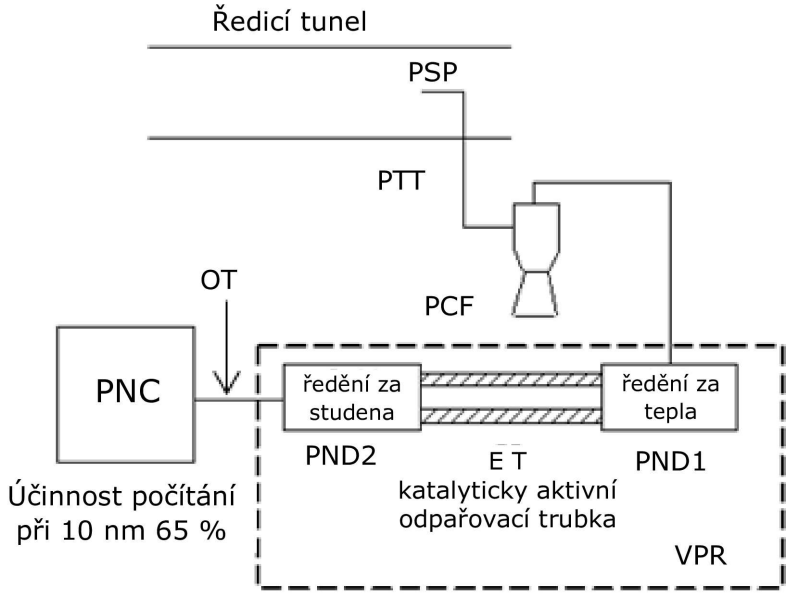
Účinnost počítání PNC

Jmenovitý průměr elektrické mobility částice (nm)	Účinnost počítání PNC (%)
10	65 ± 15
15	> 90“

3.7 Obrázek A5/14 v bodě 4.3.1.4 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 vypadá takto:

„*Obrázek A5/14*

Doporučený systém pro odběr vzorků částic



“ “

3.8 Poslední věta bodu 4.3.1.4 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„Odpařovací trubka (ET) musí být katalyticky aktivní při teplotě stěny 350 °C (±10 °C).“

3.9 Bod 5.7 až 5.7.1 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 se nepoužije.

3.10 Bod 5.7.1.3 písm. b) přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„b) druhého PNC s plným průtokem a účinností počítání vyšší než 90 % u částic s průměrem elektrické mobility odpovídajícím 10 nm, které bylo kalibrováno výše popsanou metodou. Při kalibraci se zohlední účinnost počítání druhého PNC.“

3.11 Bod 5.7.1.4 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„5.7.1.4 Kalibrace rovněž zahrnuje kontrolu účinnosti zařízení PNC podle požadavků bodu 4.3.1.3.4 písm. h) této přílohy, pokud jde o schopnost počítat částice o průměru elektrické mobility 10 nm. Kontrola účinnosti počítání s částicemi 15 nm se během pravidelné kalibrace nevyžaduje.“

3.12 Poslední odstavec bodu 5.7.2.1 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„Vlastnosti VPR musí být určeny vzhledem k redukčnímu faktoru koncentrace částic pro pevné částice o průměru elektrické mobility 15, 30, 50 a 100 nm. Redukční faktory koncentrace částic fr(d) pro částice s průměry elektrické mobility 15, 30 nm a 50 nm nesmějí být vyšší o více než 100 %, resp. o 30 % a 20 %, a nižší o více než 5 %, než je faktor pro částice o průměru elektrické mobility 100 nm. Pro účely potvrzení správnosti funkce musí být aritmetický průměr redukčního faktoru koncentrace částic vypočtený pro částice o průměru elektrické mobility 30, 50 a 100 nm v rozmezí ±10 % od aritmetického průměru redukčního faktoru koncentrace částic fr zjištěného při nejnovější úplné kalibraci VPR.“

3.13 První odstavec bodu 5.7.2.2 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„Zkušebním aerosolem pro tato měření jsou pevné částice o průměru elektrické mobility 30, 50 a 100 nm s minimální koncentrací 5 000 částic na cm^3 a minimální koncentrací 3 000 částic na cm^3 u částic o průměru elektrické mobility 15 nm na vstupu VPR. Zkušební aerosol musí být tepelně stabilní při provozních teplotách VPR. Koncentrace počtu částic se měří z hlediska směru proudění před příslušnými konstrukčními částmi a za nimi.“

3.14 Druhá věta v bodě 5.7.2.2 a text následující po druhé rovnici v bodě 5.7.2.2 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 se vypouští.

3.15 Bod 5.7.2.3 přílohy B5 předpisu OSN č. 154 zní takto:

„5.7.2.3 VPR musí prokázat více než 99,9% účinnost při odstraňování částic tetrakontanu ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) s vypočteným mediánem průměru částic > 50 nm a hmotností > 1 mg/m^3.“

Dodatek 1

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O ZKOUŠCE KOREKCE TEPLOTY OKOLÍ (ATCT)

(Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že

u vozidel, na něž se vztahuje toto schválení / vozidel uvedených v příloze I tohoto prohlášení ([1]) se pro následné zpracování příslušných zkoušek WLTP typu 1 při teplotě 23 °C zohlední následující korekční faktor(e) rodiny (FCF).

Toto prohlášení je založeno na zkušebních podmínkách a seřízeních definovaných v přílohách B6a a B6 (úroveň 1A) předpisu OSN č. 154, dle daného případu.

Popis vozidla (uvede se OEM)	FCF ([1])
X	
Y	
Z	

([1]) Výrobci uvedou korekční faktor rodiny zaokrouhlený na čtyři desetinná místa.

V ...dne [….. Místo ([2])]

Dne [….. Datum]

[Jméno a podpis osoby zplnomocněné výrobcem nebo zástupce výrobce ([3])]

Příloha (Přílohy):

Příloha I: Typ (typy) vozidla, rodina (rodiny) nebo vozidla popsaná jiným deskriptorem (jinými deskriptory) vozidla, na které se toto prohlášení vztahuje (v příslušných případech).

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Místo usazení v Unii.
([3]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

Dodatek 2

PROHLÁŠENÍ VÝROBCE O POŽADAVCÍCH NA REGENERACI

(Výrobce): …..

(Adresa výrobce): …..

prohlašuje, že

u vozidel, na něž se vztahuje toto schválení / vozidel uvedených v příloze I tohoto prohlášení, se použijí následující faktory Ki v souladu s dodatkem 1 k příloze B6 předpisu OSN č. 154:

Faktory regenerace u vznětových motorů (Ki) ([1])

	NO_X	CO	THC+NO_X	PM	CO_2
Multiplikační ([1])					
Aditivní [29]					

([1]) Nehodící se škrtněte.

Faktory regenerace (Ki) u zážehových motorů ([28])	NO_X	CO	THC	NMHC	PM	CO_2
Multiplikační [29]						
Aditivní [29]						

Alternativně (v příslušných případech):

[ ] Faktory Ki s hodnotou 1,0, protože k periodické regeneraci dochází alespoň jednou během zkoušky typu 1 a došlo k ní již alespoň jednou během přípravy vozidla.

[ ] Faktory Ki s hodnotou 1,0, protože vzdálenost mezi dvěma po sobě následujícími periodickými regeneracemi je větší než 4 000 km jízdy při opakovaných zkouškách typu 1.

[ ] Faktory Ki CO_2 s hodnotou 1,05, protože mezní hodnoty emisí při regeneracích jsou splněny.

Kromě toho se pro účely zkoušek režimu nabíjení-udržování WLTP typu 1 prováděných pro účely schválení typu, shodnosti výroby, shodnosti v provozu a dozoru nad trhem se tyto faktory Ki použijí na vozidla uvedená v příloze I tohoto prohlášení.

V ... dne [….. Místo ([2])]

Dne [….. Datum]

[*Jméno a podpis osoby zplnomocněné výrobcem nebo zástupce výrobce* ([3])]

([1]) Zaokrouhlené na čtyři desetinná místa.
([2]) Místo usazení v Unii.
([3]) „Zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje nařízení, jak je definováno v čl. 3 bodě 41 nařízení (EU) 2018/858.

Příloha (Přílohy):

Příloha I: Typ (typy) vozidla, rodina (rodiny) nebo vozidla popsaná jiným deskriptorem (jinými deskriptory) vozidla, na které se toto prohlášení vztahuje.

PŘÍLOHA XXII

ZAŘÍZENÍ NA PALUBĚ VOZIDLA K MONITOROVÁNÍ SPOTŘEBY PALIVA A/NEBO ELEKTRICKÉ ENERGIE

1. ÚVOD

Tato příloha stanoví definice a požadavky, které se vztahují na zařízení na palubě vozidla k monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie.

2. OBECNÉ POŽADAVKY

Obecné požadavky na palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie (OBFCM) jsou stanoveny v bodě 6.3.9 předpisu OSN č. 154.

3. TECHNICKÉ POŽADAVKY

Technické požadavky na zařízení OBFCM jsou stanoveny v dodatku 5 k předpisu OSN č. 154.