Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1706

5.9.2025

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/1706

z 25. júla 2025,

ktorým sa stanovujú pravidlá, postupy a skúšobné metodiky na uplatňovanie nariadenia (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o typové schvaľovanie vozidiel kategórie M1 a N1 vzhľadom na výfukové emisie a emisie z odparovania, a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 ([1]), a najmä jeho článok 14 ods. 3 písm. a) a článok 14 ods. 4 písm. a), b), c), e), f), j), l), m), n), o), p), q), r), s), u) a v).

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES ([2]), a najmä na jeho článok 28 ods. 3, článok 30 ods. 3, článok 36 ods. 4, článok 37 ods. 8 a článok 38 ods. 3,

keďže:

(1) Podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 musia nové typy vozidiel kategórie M_1 alebo N_1 a komponenty, systémy a samostatné technické jednotky určené pre vozidlá kategórie M_1 alebo N_1 od 29. novembra 2026 spĺňať emisné limity a nové ustanovenia o emisiách a nové vozidlá kategórií M_1 a N_1 a komponenty, systémy a samostatné technické jednotky určené pre uvedené vozidlá ich musia spĺňať od 29. novembra 2027, s výnimkou vozidiel kategórie M_1 a N_1 skonštruovaných výrobcami s malým objemom výroby, na ktorých sa tieto požiadavky uplatňujú od 1. júla 2030. Mali by sa prijať špecifické technické ustanovenia potrebné na vykonávanie nariadenia (EÚ) 2024/1257. Cieľom tohto nariadenia je preto stanoviť požiadavky potrebné na typové schvaľovanie vozidiel vzhľadom na emisie, ktoré sa majú označovať ako „vozidlá podľa normy Euro 7“, „vozidlá podľa normy Euro 7G“, „vozidlá podľa normy Euro 7ext“ alebo „vozidlá podľa normy Euro 7Gext“ v súlade s článkami 4 a 5 nariadenia (EÚ) 2024/1257.

(2) Zjednodušenie sa dosahuje stanovením skúšobných postupov, metodík a postupov, skúšok a kontrol v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 a odstránením skúšok, ktoré už nie sú relevantné, a nahradením certifikačných skúšok vyhláseniami výrobcu vozidla, prípadne aj uvedením odkazov na predpisy OSN, ako aj zabezpečením konzistentného súboru postupov a skúšok pre rôzne fázy typového schvaľovania vzhľadom na emisie.

([1]) Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj.

(3) Predpisy OSN ([3]), najmä predpis OSN č. 154 ([4]), predpis OSN č. 168 ([5]) a predpis OSN č. 83 ([6]), sa v tomto nariadení uvádzajú len v kontexte typového schvaľovania ľahkých vozidiel vzhľadom na emisie, na ktoré sa vzťahuje článok 14 ods. 8 písm. a) a b) nariadenia (EÚ) 2024/1257. Skúšobné postupy, metodiky a postupy, skúšky a kontroly, ktoré sú zahrnuté do uvedených predpisov OSN a ktoré sa vzťahujú na vozidlá M_2 a N_2, sa následne prijmú podľa článku 14 ods. 9 písm. a) a b) nariadenia (EÚ) 2024/1257.

(4) S cieľom zabezpečiť, aby sa do systému typového schvaľovania vzhľadom na emisie začlenili medzinárodne harmonizované technické pravidlá, by sa odkazy na predpis OSN č. 154 mali uvádzať v súlade s požiadavkami stanovenými v tabuľke 1 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o skúšobné podmienky a administratívne ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na typové schválenie vzhľadom na emisie v rámci laboratórneho merania výfukových emisií, ale aj v súlade so vzorovým informačným dokumentom, vzorom osvedčenia o typovom schválení vzhľadom na emisie a so skúšobným protokolom, čím sa zabezpečí zohľadnenie špecifík typového schválenia vzhľadom na emisie. Mali by sa uviesť odkazy na predpis OSN č. 168 v súlade s požiadavkami stanovenými v tabuľke 1 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o skúšobné podmienky a administratívne ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na typové schválenie vzhľadom na emisie pri skutočnej jazde (RDE), pričom by sa mali doplniť požiadavky, ktoré sú v súlade s osobitnými ustanoveniami nariadenia (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o výfukové emisie pevných častíc PN_{10}. V prípade potreby by sa mal uviesť aj odkaz na predpis OSN č. 83, pokiaľ ide o meranie plynov z kľukovej skrine, emisie pri nízkej teplote okolia a metodiku kontroly zhody v prevádzke. Okrem toho by sa v prípade opatrení v oblasti kybernetickej bezpečnosti a na zaistenie bezpečného prenosu údajov týkajúcich sa emisií mal uviesť odkaz na predpis OSN č. 155 ([7]).

(5) S cieľom zohľadniť priemernú očakávanú životnosť vozidiel v Únii by skúšky, metódy a postupy mali zahŕňať špecifické požiadavky, aby sa splnili požiadavky na životnosť vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257, a to konkrétne podľa jeho prílohy IV.

(6) Účinné vykonávanie sa zabezpečí stanovením úloh a povinností jednotlivo pre výrobcov, schvaľovacie úrady členských štátov, vnútroštátne orgány a uznané tretie strany v súlade s prílohou V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o uplatniteľné skúšky a postupy. V prípade potreby sa výrobcom sprístupnia vzory vyhlásenia o súlade v súlade s ustanoveniami prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257, najmä pokiaľ ide o špecifické skúšky, ktoré sa v príslušných prípadoch uplatňujú na i) emisie z kľukovej skrine (skúška typu 3); ii) životnosť systému regulácie emisií (skúška typu 5), iii) požiadavky na palubný diagnostický systém OBD na účely typového schválenia vzhľadom na emisie, iv) požiadavky na prevenciu neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť, v) regeneráciu, vi) správnu prevádzku systémov, pri ktorých sa používa spotrebné činidlo a zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok, vii) korekciu CO_2 vzhľadom na teplotu okolia (ATCT) a viii) technológie geofencingu.

([3]) V prípade predpisu OSN uvedená séria zmien zodpovedá verzii, ktorá bola uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie. Dodatky k sérii zmien uvedenej v *Úradnom vestníku Európskej únie* sa uplatňujú bez ohľadu na ich uverejnenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Nová séria zmien prijatá po sérii zmien uvedenej v úradnom vestníku sa akceptuje ako alternatíva.

([4]) Predpis OSN č. 154 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na kritériové emisie, emisie oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (WLTP), séria zmien 02 (Ú. v. EÚ L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).

([5]) Predpis OSN č. 168 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie pri skutočnej jazde (RDE) [2024/211] (Ú. v. EÚ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

([6]) Predpis OSN č. 83 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na emisie znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo (Ú. v. EÚ L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([7]) Predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj).

(7) V záujme konzistentného predkladania požadovaných informácií týkajúcich sa typového schvaľovania, účinného vykonávania, ako aj väčšej transparentnosti by sa mal systém číslovania osvedčení o typovom schválení vzhľadom na emisie prispôsobiť požiadavkám nariadenia (EÚ) 2024/1257 na uplatniteľné skúšky a postupy, čím sa zabezpečí harmonizované predkladanie daných informácií. Vzory osvedčení o typovom schválení a vzory osvedčení o zhode by sa mali v prípade potreby prispôsobiť daným požiadavkám a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 ([8]) by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(8) S cieľom splniť povinnosť stanovenú v článku 14 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257, podľa ktorej pre typy vozidiel kategórií M_1 a N_1 majú metódy merania výfukových emisií znečisťujúcich látok a emisií z odparovania odrážať metódy stanovené v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151 ([9]), mali by sa v súlade s uvedenou požiadavkou špecifikovať príslušné metódy, požiadavky a postupy, najmä v prípade skúšky typu 1, skúšky typu 3, skúšky typu 4, skúšky typu 5, skúšky typu 6 a požiadaviek na OBD.

(9) Používanie manipulatívnych zariadení alebo manipulatívnych stratégií je podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 zakázané. Zabezpečenie účinného vykonávania a presadzovania takéhoto zákazu je nevyhnutné, aby sa zaručilo splnenie cieľov uvedeného nariadenia. Preto by sa mali stanoviť špecifické metódy, postupy, administratívne postupy, ohlasovacie a dokumentačné povinnosti na stanovenie neprítomnosti manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií súvisiacich s výfukovými emisiami a emisiami z odparovania.

(10) Spoľahlivým rámcom pre zákaz manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií by sa malo zabezpečiť, aby nebol rozdiel medzi emisnými správaním vozidla počas skúšky súladu a za jazdy v reálnych podmienkach a aby údaje o snímačoch, spotrebe paliva alebo elektrickej energie, elektrickom dojazde a životnosti batérie zostali presné a spoľahlivé. Preto je vhodné stanoviť všeobecné a technické požiadavky, ako aj špecifické požiadavky na dokumentáciu s cieľom zaviesť zákaz manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií a objasniť úlohy a povinnosti výrobcov, schvaľovacích úradov, orgánov dohľadu nad trhom, Komisie a uznaných tretích strán.

(11) Vo fáze dohľadu nad trhom by sa skríningové skúšky odhaľujúce prítomnosť manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií týkajúcich sa výfukových emisií a emisií z odparovania mali zamerať na identifikáciu situácií, keď vozidlo deteguje skúšobné podmienky, po čom nasleduje zmena stratégie regulácie emisií a emisného správania, čo nie je zdokumentované pri typovom schvaľovaní. V záujme účinného vykonávania takýchto skríningových skúšok a posudzovania je vhodné, aby orgány dohľadu nad trhom vykonávajúce takéto skúšky používali rôzne skúšobné prístupy a boli schopné vyhodnotiť výsledky skríningu ich porovnaním so špecifickými prahovými hodnotami založenými na technických hľadiskách, a nie s emisnými limitmi stanovenými v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

(12) S cieľom zabezpečiť konzistentné zohľadnenie požadovaných informácií týkajúcich sa typového schvaľovania mali by sa zaviesť nové príklady systému číslovania osvedčení o typovom schválení podľa normy Euro 7. V záujme účinného vykonávania, napríklad na účely registrácie, by sa vzory osvedčení o zhode mali v príslušných prípadoch upraviť. Nariadenie (EÚ) 2020/683 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(13) Dátum uplatňovania prílohy XVIII by sa mal odložiť s cieľom poskytnúť schvaľovacím orgánom, orgánom dohľadu nad trhom a registračným orgánom členských štátov a výrobcom dostatočný čas na vykonanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o osvedčenie o zhode.

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

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

(14) Vždy, keď si opatrenia uvedené v tomto nariadení vyžiadajú spracúvanie osobných údajov, malo by sa toto spracúvanie vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([10]) a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ([11]), ako aj s relevantným vnútroštátnym právom v súlade s uvedenými nariadeniami.

(15) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Technického výboru – motorové vozidlá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na výfukové emisie a emisie z odparovania patriacich do týchto kategórií vozidiel:

1. M_1 a N_1;

2. N_2 označené ako „Euro 7ext“ a „Euro 7Gext“ v súlade s článkom 5 nariadenia (EÚ) 2024/1257.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „Typ vozidla so zreteľom na emisie“ je skupina vozidiel, ktoré:

   a) sa nelíšia z hľadiska kritérií určujúcich „interpolačný rad“ uvedený v bode 6.3.2 predpisu OSN č. 154;

   b) patria do jedného „interpolačného rozsahu CO_2“ v zmysle bodu 2.3.2 prílohy B6 k predpisu OSN č. 154 alebo bodu 4.5.1 prílohy B8 k predpisu OSN č. 154;

   c) sa nelíšia z hľadiska žiadnych charakteristík, ktoré majú nezanedbateľný vplyv na emisie vo výfuku, ako sú napríklad tieto:

      — typy a poradie zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok (napr. trojcestný katalyzátor, oxidačný katalyzátor, tenký zachytávač NOx, SCR, katalyzátor NOx pracujúci v chudobnej zmesi, filter častíc alebo ich kombinácia v jednej jednotke),

      — recirkulácia výfukových plynov (s ňou alebo bez nej, interná/externá, chladená/nechladená, nízkotlaková/vysokotlaková/s kombinovaným tlakom).

2. „Periodicky regeneratívny systém“ je zariadenie na reguláciu výfukových emisií (napr. katalyzátor, filter častíc), ktoré si vyžaduje periodický proces regenerácie.

3. „Jednopalivové vozidlo“ je vozidlo, ktoré je konštruované primárne na prevádzku s jedným typom paliva.

4. „Jednopalivové plynové vozidlo“ je jednopalivové vozidlo, ktoré je konštruované primárne na stály pohon LPG alebo NG/biometánom, alebo vodíkom, ale na núdzové účely alebo len na účely štartovania môže mať aj benzínový systém, pričom menovitý objem jeho benzínovej nádrže nie je väčší než 15 litrov.

5. „Bipalivové vozidlo“ je vozidlo s dvomi samostatnými systémami skladovania paliva, ktoré je konštruované primárne na prevádzku len s jedným palivom v danom čase, ale v obmedzenom množstve a trvaní je povolené použitie oboch palív súčasne.

6. „Bipalivové plynové vozidlo“ je bipalivové vozidlo, v prípade ktorého dve palivá sú benzín (benzínový režim) a buď LPG, NG/biometán, alebo vodík.

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

7. „Vozidlo na flexibilné palivo“ je vozidlo s jedným systémom skladovania paliva, ktoré môže byť poháňané rôznymi zmesami dvoch alebo viacerých palív.

8. „Vozidlo na flexibilné palivo s etanolom“ je vozidlo na flexibilné palivo, ktoré môže byť poháňané benzínom alebo zmesou benzínu a etanolu, pričom prímes etanolu môže byť až do 85 % (E85).

9. „Indikátor poruchy“ alebo „MI“ je optický alebo akustický indikátor, ktorý jasne informuje vodiča vozidla v prípade poruchy ktoréhokoľvek komponentu súvisiaceho s emisiami, ktorý je pripojený k systému OBD, alebo v prípade poruchy samotného systému OBD.

10. „Nedostatok“ v súvislosti so systémom OBD je stav, keď až dva samostatné komponenty alebo systémy monitorované OBD vykazujú prechodné alebo stále prevádzkové charakteristiky poškodzujúce inak účinné monitorovanie systémom OBD týchto komponentov alebo systémov, alebo nespĺňajú všetky ostatné podrobné požiadavky na OBD.

11. „Čistý výkon“ je výkon dosiahnutý na skúšobnom zariadení na konci kľukovej skrine alebo rovnocenného zariadenia pri zodpovedajúcich otáčkach motora alebo vozidla s príslušenstvom, skúšaného podľa prílohy XX, ktorý sa stanovuje pri referenčných atmosférických podmienkach.

12. „Menovitý výkon motora“ (Prated) je maximálny čistý výkon motora vyjadrený v kW, nameraný podľa požiadaviek prílohy XX.

13. „Maximálny 30-minútový výkon“ je maximálny čistý výkon elektrickej hnacej jednotky napájanej jednosmerným prúdom v súlade s bodom 5.3.2 predpisu OSN č. 85 ([12]).

14. „Prenosný systém na meranie emisií“ alebo „PEMS“ je prenosný systém na meranie emisií, ktorý spĺňa požiadavky uvedené v prílohe 4 k predpisu OSN č. 168 ([13]).

15. „Koeficient priepustnosti“ alebo „PF“ je koeficient stanovený na základe strát uhľovodíkov v určitom časovom intervale a používa sa na určenie konečných emisií z odparovania.

16. „Základná emisná stratégia“ alebo „BES“ je emisná stratégia, ktorá je aktívna v celom prevádzkovom rozsahu otáčok a zaťaženia vozidla, pokiaľ nie je aktivovaná pomocná emisná stratégia.

17. „Pomocná emisná stratégia“ alebo „AES“ je emisná stratégia, ktorá sa aktivuje a nahrádza alebo mení BES na osobitný účel a v reakcii na špecifický súbor podmienok okolia alebo prevádzkových podmienok a zostáva v prevádzke len počas existencie daných podmienok.

Článok 3

Požiadavky na typové schvaľovanie vzhľadom na emisie

1. Na získanie typového schválenia vzhľadom na emisie podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 musí výrobca preukázať, že vozidlá spĺňajú požiadavky tohto nariadenia pri skúškach v súlade so skúšobnými postupmi uvedenými v prílohách III až VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI a XXII. Výrobca zároveň zabezpečí, aby referenčné palivá spĺňali špecifikácie stanovené v prílohe IX.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby sa pri uplatňovaní postupov uvedených v odseku 1 vozidlá podrobili skúškam uvedeným na obrázku I.2.3 v prílohe I.

V rámci všetkých odkazov na predpis OSN č. 154 sa uplatňujú len požiadavky týkajúce sa Únie, ktoré sú charakterizované úrovňou 1A. Odkazy na „kritériové emisie“ v predpise OSN č. 154 sa chápu ako odkazy na „emisie znečisťujúcich látok“ v tomto nariadení.

([12]) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 85 – Jednotné ustanovenia týkajúce sa typového schválenia spaľovacích motorov alebo elektrických hnacích jednotiek určených na pohon motorových vozidiel kategórií M a N z hľadiska merania čistého výkonu a maximálneho 30-minútového výkonu elektrických hnacích jednotiek (Ú. v. EÚ L 323, 7.11.2014, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/85/oj).

([13]) Predpis OSN č. 168 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie pri skutočnej jazde (RDE) [2024/211] (Ú. v. EÚ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

3. Na získanie typového schválenia vzhľadom na emisie v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1257 výrobca musí zároveň vykonať skúšky spotreby paliva a emisií CO_2 stanovené v prílohe XXI a prípadne v prílohe XII.

Udeľujúci schvaľovací úrad zabezpečí, aby sa údaje zo skúšok typového schválenia zaznamenali za každú skúšku typu 1 a nahrali na špecializovaný server Komisie v súlade s článkom 14 nariadenia (EÚ) 2021/392 ([14]).

4. Špecifické požiadavky na nalievacie otvory palivových nádrží sú stanovené v bode 2.1 prílohy I.

5. Výrobca zabezpečí, aby výsledky emisných skúšok boli v súlade s platnými limitnými hodnotami uvedenými v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 podľa skúšobných podmienok stanovených v tomto nariadení.

6. Jednopalivové plynové vozidlá sa skúšajú pri skúške typu 1 vzhľadom na zmeny v zložení LPG alebo NG/biometánu, ako sa stanovuje v prílohe B6 k predpisu OSN č. 154 týkajúcemu sa emisií znečisťujúcich látok, a to s palivom použitým na meranie čistého výkonu v súlade s prílohou XX k tomuto nariadeniu.

Bipalivové plynové vozidlá sa skúšajú s benzínom a buď s LPG alebo NG/biometánom. Skúšky týkajúce sa LPG alebo NG/biometánu sa vykonávajú vzhľadom na zmeny v zložení LPG alebo NG/biometánu, ako sa stanovuje v prílohe B6 k predpisu OSN č. 154 týkajúcej sa emisií znečisťujúcich látok, a to s palivom použitým na meranie čistého výkonu v súlade s prílohou XX k tomuto nariadeniu.

7. Výrobca zabezpečí, aby v prípade skúšky typu 3 stanovenej v prílohe V vetrací systém motora neumožňoval únik emisií akýchkoľvek plynov z kľukovej skrine do atmosféry.

8. Skúška typu 6 stanovená v prílohe VIII, ktorou sa merajú emisie pri nízkych teplotách, sa neuplatňuje na vozidlá s naftovým motorom.

Výrobca však schvaľovaciemu úradu musí poskytnúť informácie o prevádzkovej stratégii systému recirkulácie výfukových plynov (EGR) vrátane jeho fungovania pri nízkych teplotách. Takéto informácie musia obsahovať aj opis všetkých vplyvov na emisie.

Schvaľovací úrad na žiadosť Komisie poskytne informácie o výkone zariadení na dodatočnú úpravu NOx a systému EGR pri nízkych teplotách.

9. V prípade vozidla, ktoré je typovo schválené v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1257, výrobca zabezpečí, aby počas celej životnosti vozidla, ako sa uvádza v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2024/1257, konečné výsledky daného vozidla určené v súlade s predpisom OSN č. 168 zmeneným prílohou III, ktoré sa týkajú emisií pri skutočnej jazde uvoľnených počas skúšky emisií pri skutočnej jazde vykonanej v súlade s uvedenou prílohou, neprekročili príslušné hodnoty uvedené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 alebo prípadne udávané maximálne hodnoty emisií pri skutočnej jazde podľa prílohy III.

10. Požiadavky prílohy III sa neuplatňujú na typové schválenie vzhľadom na emisie udeľované výrobcom s mimoriadne malým objemom výroby podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257.

Článok 4

Požiadavky na typové schvaľovanie vzhľadom na emisie týkajúce sa systému OBD

Výrobca zabezpečí, aby systém OBD spĺňal požiadavky stanovené v prílohe XI.

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

Článok 5

Požiadavky na typové schvaľovanie vzhľadom na emisie týkajúce sa palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie

1. Výrobca zabezpečí, aby boli ďalej uvedené vozidlá kategórií M_1, N_1 a N_2 označené ako „vozidlá podľa normy Euro 7ext“ alebo „vozidlá podľa normy Euro 7Gext“ v súlade s článkom 5 nariadenia (EÚ) 2024/1257 vybavené palubným zariadením na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie:

a) vozidlá s výlučne spaľovacím motorom a hybridné elektrické vozidlá bez externého nabíjania (NOVC-HEV) výlučne s pohonom na minerálnu naftu, bionaftu, benzín, etanol alebo akúkoľvek kombináciu týchto palív;

b) hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (OVC-HEV) s pohonom na elektrickú energiu a jedno z palív uvedených v písmene a).

2. Palubné zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie uvedené v článku 4 ods. 6 písm. c) nariadenia (EÚ) 2024/1257 spĺňajú požiadavky stanovené v prílohe XXII k tomuto nariadeniu.

Článok 6

Žiadosť o typové schválenie vozidla vzhľadom na emisie

1. Výrobca predloží schvaľovaciemu úradu žiadosť o typové schválenie vozidla vzhľadom na emisie podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257. Žiadosť uvedená v odseku 1 sa vypracuje podľa vzoru informačného dokumentu uvedeného v doplnku 3 k prílohe I.

2. Výrobca okrem toho predkladá udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu tieto informácie:

3. v prípade vozidiel vybavených zážihovými motormi vyhlásenie výrobcu o minimálnom percentuálnom podiele zlyhaní zážihu motora z celkového počtu zapaľovaní, ktoré by mali za následok buď emisie prekračujúce prahové hodnoty OBD stanovené v tabuľke 4A bodu 6.8.2 predpisu OSN č. 154, ak sa toto percento zlyhaní zážihu motora vyskytovalo od začiatku skúšky typu 1 vybranej na účely preukázania splnenia požiadaviek v súlade s prílohou C5 k predpisu OSN č. 154, alebo by mohli viesť k prehriatiu jedného alebo viacerých výfukových katalyzátorov a následnému spôsobeniu nezvratnej škody;

a) opis indikátora poruchy, ktorý používa systém OBD na signalizáciu výskytu poruchy vodičovi vozidla;

b) vyhlásenie výrobcu, že systém OBD spĺňa požiadavky na OBD stanovené v prílohe XI;

c) opis opatrení prijatých s cieľom predísť neoprávneným zásahom do systémov regulácie emisií a ich upravovaniu, aby sa splnili podmienky prílohy XIV, a to vrátane zásahov a úprav týkajúcich sa počítača na reguláciu emisií a počítadla kilometrov vrátane zaznamenávania hodnôt životnosti na účely požiadaviek stanovených v prílohách XI a XVI;

d) v náležitých prípadoch aj údaje o rade vozidiel podľa bodu 6.8.1 predpisu OSN č. 154;

e) v prípade potreby kópie iných typových schválení s príslušnými údajmi umožňujúcimi predĺžiť platnosť typových schválení.

4. Na účely odseku 3 písm. d) opatrenia prijaté s cieľom predísť neoprávneným zásahom do počítača na reguláciu emisií a jeho úprave zahŕňajú možnosť aktualizácie s použitím programu alebo kalibrácie schválených výrobcom.

5. Pre skúšky uvedené na obrázku I.2.3 prílohy I výrobca predkladá technickej službe zodpovednej za skúšky typového schválenia vozidlo reprezentatívne pre typ, ktorý má byť schválený.

6. Žiadosť o typové schválenie jednopalivových a bipalivových vozidiel a vozidiel na flexibilné palivo musí spĺňať doplňujúce požiadavky stanovené v bodoch 1.1 a 1.2 prílohy I.

7. Zmeny vo vyhotovení systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré sa vyskytnú po typovom schválení, automaticky neznamenajú zrušenie typového schválenia, pokiaľ sa ich pôvodné charakteristiky alebo technické parametre nezmenili takým spôsobom, že je ovplyvnená funkčnosť motora alebo systému regulácie znečisťujúcich látok a výsledné emisie.

8. Výrobca poskytne udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu dokumentáciu o transparentnosti skúšania vo formáte uvedenom v tabuľke A4/2 v bode 5.9 prílohy 4 k predpisu OSN č. 83 a v tabuľkách 1 a 2 doplnku 5 k prílohe 4 k predpisu OSN č. 83 zmenenej prílohou II k tomuto nariadeniu.

9. Výrobca nahrá všetky údaje súvisiace so zhodou v prevádzke požadované podľa prílohy 4 k predpisu OSN č. 83 a prílohy II k tomuto nariadeniu na elektronickú platformu pre kontroly zhody v prevádzke pre vozidlá, na ktoré sa vzťahuje typové schválenie vzhľadom na emisie.

Článok 7

Administratívne ustanovenia na účely typového schválenia vozidla vzhľadom na emisie

1. Na preukázanie súladu s požiadavkami na typové schvaľovanie vzhľadom na emisie stanovenými v článkoch 4 a 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257 v súvislosti so skúšaním musia výrobcovia a udeľujúce schvaľovacie úrady používať vzory a predlohy stanovené v prílohách I, V, VII, XI, XIV, XVI a XXI k tomuto nariadeniu.

2. Ak sú splnené požiadavky uvedené v článkoch 4, 5, 6, 8, 9 a 10 tohto nariadenia, schvaľovací úrad udelí typové schválenie vzhľadom na emisie a vydá číslo typového schválenia v súlade so systémom číslovania stanoveným v prílohe IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2020/683. Oddiel 3 čísla typového schválenia vzhľadom na emisie uvedený v bode 2.3 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2020/683 sa však zostaví v súlade s dodatkom 6 k prílohe I k tomuto nariadeniu.

Schvaľovací úrad nesmie prideliť rovnaké číslo inému typu vozidla.

3. Odchylne od odseku 2 môže byť na žiadosť výrobcu vozidlo so systémom OBD akceptované na typové schválenie vzhľadom na emisie aj vtedy, keď má daný systém jeden alebo viac nedostatkov, takže špecifické požiadavky uvedené v prílohe XI nie sú v plnom rozsahu splnené, za predpokladu, že sú splnené osobitné administratívne ustanovenia oddielu 3 uvedenej prílohy.

Schvaľovací úrad o rozhodnutí udeliť takéto typové schválenie informuje všetky schvaľovacie úrady v ostatných členských štátoch v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2018/858.

4. Pri udeľovaní typového schválenia vzhľadom na emisie podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 schvaľovací orgán vydá osvedčenie o typovom schválení vzhľadom na emisie, na čo použije vzor uvedený v dodatku 4 k prílohe I k tomuto nariadeniu.

Článok 8

Zmeny typových schválení vzhľadom na emisie

Články 27, 33 a 34 nariadenia 2018/858 sa uplatňujú na všetky rozšírenia typových schválení vzhľadom na emisie udelených podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257.

Na žiadosť výrobcu sa ustanovenia o rozšíreniach typových schválení vzhľadom na emisie uvedené v oddiele 3 prílohy I uplatňujú bez potreby ďalšieho skúšania len pre vozidlá toho istého typu.

Článok 9

Zhoda výroby

1. Okrem opatrení, ktorých cieľom je zabezpečiť zhodu výroby a ktoré výrobca prijme v súlade s článkom 31 nariadenia (EÚ) 2018/858, sa uplatňujú ustanovenia uvedené v bode 4 prílohy I k tomuto nariadeniu a príslušná štatistická metóda uvedená v doplnku 2 k predpisu OSN č. 154.

2. Zhoda výroby sa kontroluje na základe opisu v osvedčení o typovom schválení uvedenom v doplnku 4 k prílohe I.

Článok 10

Zhoda v prevádzke

1. Opatrenia na zabezpečenie zhody v prevádzke v prípade vozidiel typovo schválených podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 sa prijímajú v súlade s opatreniami na zabezpečenie zhody výroby stanovenými v článku 31 nariadenia (EÚ) 2018/858, prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2018/858 a prílohe II k tomuto nariadeniu.

2. Kontrolami zhody v prevádzke sa overuje, či sú výfukové emisie iné než emisie CO_2 a fakultatívne emisie z odparovania účinne obmedzené počas normálnej a dodatočnej životnosti vozidiel pri bežných podmienkach používania.

3. Zhoda v prevádzke sa kontroluje v súlade s doplnkom 1 k prílohe 4 k predpisu OSN č. 83 na riadne udržiavaných a používaných vozidlách v rozmedzí od 15 000 km alebo 6 mesiacov podľa toho, čo nastane neskôr, až do 200 000 km alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr. Zhoda v prevádzke z hľadiska emisií z odparovania sa kontroluje v súlade s doplnkom 1 k prílohe 4 k predpisu OSN č. 8 na riadne udržiavaných a používaných vozidlách v rozmedzí od 30 000 km alebo 12 mesiacov podľa toho, čo nastane neskôr, až do 200 000 km alebo 10 rokov podľa toho, čo nastane skôr.

Požiadavky týkajúce sa kontrol zhody v prevádzke sa uplatňujú do 10 rokov od vydania posledného osvedčenia o zhode alebo osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla v prípade vozidiel radu vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke, ktorý podlieha skúšaniu podľa bodu 9.4 predpisu OSN č. 83, ako sa vymedzuje v bode 3 prílohy 4 k predpisu OSN č. 83.

4. Kontroly zhody v prevádzke nie sú povinné, ak ročný objem predaja daného radu vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke je menej než 5 000 vozidiel v Únii za predchádzajúci kalendárny rok. Výrobca je povinný v prípade takýchto radov vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke predložiť schvaľovaciemu úradu správu o každej záruke týkajúcej sa emisií a príslušnej oprave, ako sa stanovuje v bode 4 prílohy 4 k predpisu OSN č. 83. Takéto rady vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke možno stále vybrať na skúšanie v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

5. Výrobca a udeľujúci schvaľovací úrad vykonávajú kontroly zhody v prevádzke v súlade s prílohou II. Iné schvaľovacie úrady, technické služby, Komisia a uznané tretie strany môžu vykonávať časti kontrol zhody v prevádzke v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu. Takéto kontroly sa vykonávajú v súlade s nariadením (EÚ) 2022/163 ([15]) a prílohou II k tomuto nariadeniu.

6. Udeľujúci schvaľovací úrad prijme na základe posúdenia súladu podľa bodu 6 prílohy 4 k predpisu OSN č. 83 rozhodnutie o tom, či rad vozidiel nevyhovel ustanoveniam o zhode v prevádzke, a schváli plán nápravných opatrení predložený výrobcom v súlade s bodom 7 prílohy 4 k predpisu OSN č. 83.

7. Ak schvaľovací úrad, technická služba, Komisia alebo uznaná tretia strana zistí, že rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke nevyhovel kontrole zhody v prevádzke, bezodkladne o tom informuje udeľujúci schvaľovací úrad v súlade s článkom 54 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/858.

V nadväznosti na toto oznámenie a pod podmienkou uplatňovania článku 54 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/858 udeľujúci schvaľovací úrad informuje výrobcu, že rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke nevyhovel kontrolám zhody v prevádzke. Výrobca a udeľujúci schvaľovací úrad uplatňujú postupy stanovené v bodoch 6 a 7 prílohy 4 k predpisu OSN č. 83 zmenenej prílohou II k tomuto nariadeniu a výrobca vypracuje plán nápravných opatrení a predloží ho udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu.

([15]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/163 zo 7. februára 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o funkčné požiadavky na dohľad nad trhom s vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami (Ú. v. EÚ L 27, 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

Ak udeľujúci schvaľovací úrad zistí, že nemožno dospieť k dohode so schvaľovacím úradom, ktorý zistil, že rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke nevyhovel skúške zhody v prevádzke, začne sa postup podľa článku 54 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/858.

8. Popri odsekoch 1 až 7 sa na typovo schválené vozidlá v súlade s prílohou II uplatňujú tieto požiadavky:

a) vozidlá predložené na viacstupňové typové schválenie podľa vymedzenia v článku 3 bode 8 nariadenia EÚ 2018/858 sa kontrolujú z hľadiska zhody v prevádzke v súlade s ustanoveniami týkajúcimi sa viacstupňového schvaľovania, ktoré sa vymedzujú v bode 3.11 prílohy II k tomuto nariadeniu;

b) ustanovenia tohto článku sa nevzťahujú na pohrebné vozidlá uvedené v dodatku 1 k časti III prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2018/858, pancierové vozidlá uvedené v dodatku 2 k časti III prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 a vozidlá na prepravu osôb na invalidnom vozíku uvedené v dodatku 3 k časti III prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2018/858. Všetky ostatné vozidlá na špeciálne účely uvedené v dodatku 4 časti III prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa kontrolujú z hľadiska zhody v prevádzke v súlade s pravidlami viacstupňového schvaľovania vymedzenými v prílohe II k tomuto nariadeniu.

Článok 11

Zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok

1. Výrobca zabezpečí, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok, určené na montáž do vozidiel s typovým schválením vzhľadom na emisie, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2024/1257, mali typové schválenie vzhľadom na emisie ako samostatné technické jednotky v súlade s článkom 13 a prílohou XIII k tomuto nariadeniu.

Požiadavky na zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok stanovené v tomto článku sa považujú za splnené, ak sú náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok schválené podľa predpisu OSN č. 103 ([16]).

2. Na účely tohto nariadenia sa katalyzátory a filtre tuhých častíc považujú za zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok.

3. Pôvodné náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré patria k typu, na ktorý sa vzťahuje bod 2.3 dodatku k prílohe A2 k predpisu OSN č. 154, a ktoré sú určené na montáž do vozidla, ktorého sa týka príslušný dokument o typovom schválení, nemusia byť v súlade s prílohou XIII k tomuto nariadeniu, ak spĺňajú požiadavky stanovené v bodoch 2.1 a 2.2 prílohy XIII k tomuto nariadeniu.

4. Výrobca zabezpečí, aby bolo pôvodné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok označené identifikačnými znakmi.

5. Identifikačné znaky uvedené v odseku 3 zahŕňajú:

a) názov alebo obchodnú značku výrobcu motora alebo vozidla;

b) značku a identifikačné číslo dielu pôvodného zariadenia na reguláciu znečistenia zaznamenané v informáciách uvedených v bode 3.2.12.2 prílohy A1 k predpisu OSN č. 154.

Článok 12

Žiadosť o typové schválenie vzhľadom na emisie typu náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok ako samostatnej technickej jednotky

1. Výrobca predloží schvaľovaciemu úradu žiadosť o typové schválenie vzhľadom na emisie typu náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok ako samostatnej technickej jednotky.

Žiadosť sa vypracuje podľa vzoru informačného dokumentu uvedeného v doplnku 1 k prílohe XIII.

([16]) Predpis EHK OSN č. 103 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania náhradných zariadení na reguláciu znečisťovania pre motorové vozidlá (Ú. v. EÚ L 207, 10.8.2017, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/103(2)/oj).

2. Okrem požiadaviek uvedených v odseku 1 výrobca predloží technickej službe zodpovednej za schvaľovaciu skúšku vzhľadom na emisie všetky tieto objekty:

a) vozidlo alebo vozidlá typu schváleného v súlade s týmto nariadením (EÚ) 2024/1257 vybavené novým pôvodným zariadením na reguláciu znečisťujúcich látok;

b) jednu vzorku typu náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok;

c) ďalšiu vzorku typu náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok v prípade náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok určeného na montáž do vozidla vybaveného systémom OBD.

3. Na účely odseku 2 písm. a) žiadateľ vyberá vozidlá na skúšku po dohode s technickou službou.

4. Skúšané vozidlá musia spĺňať požiadavky stanovené v bode 2.3 prílohy B6 k predpisu OSN č. 154.

5. Skúšané vozidlá musia spĺňať všetky tieto požiadavky:

a) nesmú mať žiadne chyby systému regulácie emisií;

b) všetky nadmerne opotrebované alebo chybne fungujúce pôvodné diely súvisiace s emisiami sa musia opraviť alebo vymeniť;

c) pred skúškou emisií musia byť správne vyladené a nastavené podľa technických špecifikácií výrobcu.

6. Na účely odseku 2 písm. b) a c) musí byť vzorka zreteľne a nezmazateľne označená obchodným názvom alebo značkou žiadateľa a jej komerčným označením.

7. Na účely odseku 2 písm. c) musí byť vzorka opotrebovaná v súlade s prílohou C4 k predpisu OSN č. 154.

Článok 13

Administratívne ustanovenia pre typové schválenie vzhľadom na emisie náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok ako samostatnej technickej jednotky

1. Ak sú splnené požiadavky stanovené v prílohe XIII k tomuto nariadeniu, schvaľovací úrad udelí typové schválenie vzhľadom na emisie pre náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok ako samostatnú technickú jednotku a vydá schvaľovacie číslo v súlade so systémom číslovania uvedeným v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2020/683.

Schvaľovací úrad nesmie prideliť rovnaké číslo inému typu náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok.

To isté schvaľovacie číslo sa môže vzťahovať na používanie daného náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok vo viacerých rozdielnych typoch vozidiel.

2. Na účely odseku 1 schvaľovací úrad vydá osvedčenie o typovom schválení vzhľadom na emisie vystavené v súlade so vzorom uvedeným v dodatku 2 k prílohe XIII.

3. Ak žiadateľ o typové schválenie vzhľadom na emisie dokáže schvaľovaciemu úradu alebo technickej službe preukázať, že náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok zodpovedá typu, ktorý je uvedený v bode 2.3 dodatku k prílohe A2 k predpisu OSN č. 154, udelenie typového schválenia nezávisí od overenia súladu s požiadavkami uvedenými v bode 4 prílohy XIII k tomuto nariadeniu.

Článok 14

Manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie

1. Na získanie typového schválenia vzhľadom na emisie a na dosiahnutie súladu s článkom 4 nariadenia (EÚ) 2024/1257 a týmto nariadením výrobca dodržiava prílohu IV k tomuto nariadeniu, pokiaľ ide o skúšky, metódy a postupy na stanovenie neprítomnosti manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií.

2. Výrobca vypracúva všetku príslušnú dokumentáciu s cieľom technicky odôvodniť neprítomnosť manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií podľa článku 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2024/1257 v súlade so špecifikáciami stanovenými v prílohe IV k tomuto nariadeniu.

3. Skúšky, metódy a postupy podľa odseku 1 zahŕňajú úlohy a povinnosti pridelené výrobcom vozidiel, schvaľovacím úradom, orgánom dohľadu nad trhom a iným subjektom, ktoré zabezpečujú neprítomnosť manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií a ktoré sú stanovené v prílohe IV.

Článok 15

Ukazovateľ radenia prevodových stupňov

Výrobca je povinný zabezpečiť, aby vozidlá spĺňali špecifické požiadavky týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie v súlade s prílohou X.

Článok 16

Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť

Výrobca je povinný zabezpečiť, aby vozidlá spĺňali špecifické požiadavky týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie v súlade s prílohou XIV.

Článok 17

Osobitné administratívne ustanovenia pre typové schválenie vzhľadom na emisie

1. Typové schválenie vzhľadom na emisie sa podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 udeľuje len vtedy, ak sú splnené aj požiadavky vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2025/1707 ([17]).

2. Typové schválenie vzhľadom na emisie vozidiel skonštruovaných a uvedených na trh výrobcami s malým objemom výroby a výrobcami s mimoriadne malým objemom výroby, ako sa stanovuje v článku 8 nariadenia (EÚ) 2024/1257, sa udeľuje v súlade s článkami 4 a 5 nariadenia (ES) č. 715/2007 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1151.

3. V prípade vozidiel typovo schválených v súlade s týmto nariadením, ktoré sa označujú ako „vozidlá podľa normy Euro 7-TEMP“, sa uplatňujú požiadavky a dátumy uvedené v tabuľke 1 v dodatku 6 k prílohe I k tomuto nariadeniu.

4. V prípade typov vozidiel s existujúcim platným typovým schválením vydaným v súlade s úrovňou emisií podľa normy Euro 6e na základe ustanovení nariadenia (ES) č. 715/2007, ktoré sú v súlade s uplatniteľnými dátumami uvedenými v doplnku 6 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 a pre ktoré výrobca žiada o typové schválenie vzhľadom na emisie s cieľom označiť nové vozidlá ako vozidlá spĺňajúce emisné normy, ako sa uvádza v tabuľke 1 v dodatku 6 k prílohe I k tomuto nariadeniu, sa nové skúšky na účely typového schválenia nevyžadujú, ak:

a) výrobca schvaľovaciemu úradu predloží vyhlásenie, že je zabezpečený súlad s požiadavkami tohto nariadenia, a

b) technická služba zodpovedná za skúšanie súhlasí s tým, že výsledky predchádzajúcich skúšok typového schválenia možno použiť na vypracovanie nového protokolu o skúške emisií s cieľom preukázať súlad s požiadavkami Euro 7.

5. Uplatňujú sa požiadavky, ktoré nesúvisia so skúšaním vozidla, a to vrátane požadovaných vyhlásení a požiadaviek týkajúcich sa údajov.

([17]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/1707 z 25. júla 2025, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o osobitné metódy, požiadavky a skúšky vrátane prahových hodnôt súladu pre zariadenia OBFCM a systémy OBM, charakteristiky a výkon výstražných systémov pre vodiča a metód podnecovania vodiča a metód posúdenia ich fungovania, formát environmentálneho pasu vozidla (EVP), ako aj údaje a spôsob oznamovania údajov z EVP o motorových vozidlách kategórií M_1 a N_1 (Ú. v. EÚ L, 2025/1707, 22.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj).

Článok 18

Zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/683

Prílohy I, IV a VIII k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2020/683 sa menia v súlade s prílohou XVIII k tomuto nariadeniu.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti

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

Príloha XVIII sa uplatňuje od 29. novembra 2026.

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

V Bruseli 25. júla 2025

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

ZOZNAM PRÍLOH

PRÍLOHA I	Administratívne ustanovenia pre typové schválenie vzhľadom na emisie
Dodatok 1	(vyhradené)
Dodatok 2	(vyhradené)
Dodatok 3	Vzor informačného dokumentu
Dodatok 4	Vzor osvedčenia o typovom schválení EÚ
Dodatok 5	(vyhradené)
Dodatok 6	Úroveň emisií a systém číslovania osvedčení o typovom schválení vzhľadom na emisie
Dodatok 7	(vyhradené)
Dodatok 8a	Protokoly o skúške
Dodatok 8b	Protokol o skúške jazdného zaťaženia
Dodatok 8c	Vzor skúšobného hárku
Dodatok 8d	Protokol o skúške emisií z odparovania
PRÍLOHA II	Metodika zhody v prevádzke
PRÍLOHA III	Overovanie emisií pri skutočnej jazde (RDE)
PRÍLOHA IV	Manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie
Dodatok 1	Metodika posudzovania a schvaľovania pomocných emisných stratégií (AES) a základných emisných stratégií (BES)
Dodatok 2	Dokumentácia
PRÍLOHA V	Overovanie emisií plynov z kľukovej skrine (skúška typu 3)
Dodatok 1	Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na skúšku typu 3
PRÍLOHA VI	Stanovenie emisií z odparovania (skúška typu 4)
PRÍLOHA VII	Overovanie životnosti systémov na reguláciu znečisťujúcich látok (skúška typu 5)
Dodatok 1	Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na skúšku typu 5
PRÍLOHA VIII	Overovanie priemerných emisií výfukových plynov pri nízkych teplotách okolia (skúška typu 6)
PRÍLOHA IX	Špecifikácie referenčných palív
PRÍLOHA X	Ukazovateľ radenia prevodových stupňov (GSI)
PRÍLOHA XI	Palubné diagnostické systémy (OBD) pre motorové vozidlá
Dodatok 1	Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na OBD na účely typového schválenia vzhľadom na emisie
PRÍLOHA XII	Typové schválenie vozidiel vybavených ekologickými inováciami a stanovenie emisií CO_2 a spotreby paliva vozidiel predložených na viacstupňové typové schválenie alebo typové schválenie jednotlivého vozidla
PRÍLOHA XIII	Typové schválenie vzhľadom na emisie pre náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok ako samostatné technické jednotky
Dodatok 1	Vzor informačného dokumentu
Dodatok 2	Vzor osvedčenia o typovom schválení EÚ
Dodatok 3	Vzor značky typového schválenia EÚ
PRÍLOHA XIV	Prevencia neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetická bezpečnosť
Dodatok 1	Zraniteľnosti/hrozby vysokého stupňa, príklady zraniteľností alebo metód útoku a príklady zmiernenia rizika

Dodatok 2	Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na prevenciu neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť na účely typového schválenia vzhľadom na emisie
PRÍLOHA XV	(vyhradené)
PRÍLOHA XVI	Požiadavky na vozidlá, v ktorých sa používa činidlo pre systém dodatočnej úpravy výfukových plynov
Dodatok 1	Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na činidlo
PRÍLOHA XVII	(vyhradené)
PRÍLOHA XVIII	Zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/683
PRÍLOHA XIX	(vyhradené)
PRÍLOHA XX	Merania čistého výkonu a maximálneho 30-minútového výkonu elektrických pohonných sústav
PRÍLOHA XXI	Celosvetovo harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké vozidlá (WLTP) (skúška typu 1)
Dodatok 1	Vyhlásenie výrobcu o skúške korekcie vzhľadom na teplotu okolia (ATCT)
Dodatok 2	Vyhlásenie výrobcu o požiadavkách na regeneráciu
PRÍLOHA XXII	Zariadenia na palube vozidla na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie

PRÍLOHA I

ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA PRE TYPOVÉ SCHVÁLENIE VZHĽADOM NA EMISIE

1. DOPLŇUJÚCE POŽIADAVKY NA UDEĽOVANIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA VZHĽADOM NA EMISIE

1.1. Doplňujúce požiadavky na jednopalivové plynové vozidlá a bipalivové plynové vozidlá

1.1.1. Doplňujúce požiadavky na udeľovanie typového schválenia pre jednopalivové plynové vozidlá a bipalivové plynové vozidlá sú tie, ktoré sú uvedené v bode 5.9 predpisu OSN č. 154 ([1]). Odkaz na informačný dokument v bode 5.9.1 predpisu OSN č. 154 sa chápe ako odkaz na dodatok 3 k prílohe I k tomuto nariadeniu.

1.2. Doplňujúce požiadavky na vozidlá poháňané flexibilným palivom

Doplňujúce požiadavky na udeľovanie typového schválenia vozidlám na flexibilné palivo sú tie, ktoré sú uvedené v bode 5.8 predpisu OSN č. 154.

2. DOPLŇUJÚCE TECHNICKÉ POŽIADAVKY A SKÚŠKY

2.1. Nalievacie otvory palivových nádrží

2.1.1. Požiadavky na nalievacie otvory palivových nádrží sú uvedené v bodoch 6.1.5 a 6.1.6 predpisu OSN č. 154.

2.2. Uplatňovanie skúšok

2.2.1. Obrázok I.2.3 ilustruje uplatňovanie skúšok na účely typového schválenia vozidla vzhľadom na emisie. Špecifické skúšobné postupy sú opísané v prílohách II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI a XXII.

([1]) Predpis OSN č. 154 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na kritériové emisie, emisie oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (WLTP), séria zmien 02 (Ú. v. EÚ L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).

Obrázok I.2.3

Uplatňovanie požiadaviek na skúšky a/alebo vyhlásenia na účely typového schválenia a rozšírení

Kategória vozidla	Vozidlá so zážihovým motorom vrátane hybridov								Vozidlá so vznetovým motorom vrátane hybridov		Vozidlá na výlučne elektrický pohon	Vozidlá s vodíkovým palivovým článkom
	Jednopalivové				Bipalivové ([3])			Flexibilné palivo ([3])	Jednopalivové			
Referenčné palivo	Benzín	Skvapalnený ropný plyn (LPG)	NG/Biometán	Vodík (spaľovacie motory)	Benzín Skvapalnený ropný plyn (LPG)	Benzín NG/Biometán	Benzín Vodík (spaľovacie motory) ([4])	Benzín Etanol (E85)	Nafta	Benzín	–	Vodík (palivový článok)
Skúška typu 1 ([7])	áno	áno ([5])	áno ([5])	áno ([4])	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno	áno	–	–
Skúška ATCT ([1]) (pri 14 °C)	áno	áno	áno	áno ([4])	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno	áno	–	–
Skúška emisií pri skutočnej jazde (RDE), plynné znečisťujúce látky	áno	áno	áno	áno ([4])	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno	áno	–	–
Skúška RDE, počet častíc (PN)	áno	–	–	–	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (obidve palivá)	áno	áno	–	–
Emisie z kľukovej skrine ([1]) (skúška typu 3)	áno	áno	áno	–	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	–	–	–	–
Emisie z odparovania (skúška typu 4)	áno	–	–	–	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	–	áno	–	–
Životnosť ([1]) (skúška typu 5)	áno	áno	áno	áno	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno	áno	–	–
Emisie pri nízkych teplotách (skúška typu 6)	áno	–	–	–	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (iba benzín)	áno (obidve palivá)	–	–	–	–

Kategória vozidla	Vozidlá so zážihovým motorom vrátane hybridov								Vozidlá so vznetovým motorom vrátane hybridov		Vozidlá na výlučne elektrický pohon	Vozidlá s vodíkovým palivovým článkom
	Jednopalivové				Bipalivové ([3])			Flexibilné palivo ([3])	Jednopalivové			
Zhoda v prevádzke	áno	áno	áno	áno	áno (ako pri typovom schválení)	áno (ako pri typovom schválení)	áno (ako pri typovom schválení)	áno (ako pri typovom schválení)	áno	áno	–	–
Palubný diagnostický systém (OBD) ([1])	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	–	–
Výkon motora	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
Emisie CO_2, spotreba paliva, spotreba elektrickej energie a dojazd v elektrickom režime	áno	áno	áno	áno ([2])	áno (obidve palivá)	áno (obidve palivá)	áno (benzín), áno ([2]) (vodík)	áno (obidve palivá)	áno	áno	áno	áno ([6])
Palubné zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie (OBFCM)	áno	–	–	–	–	–	–	áno (obidve palivá)	áno	áno	–	–

([1]) Vyhlásenie výrobcu vozidla o súlade pri typovom schválení.
([2]) Ak vozidlo pracuje na vodíkový pohon, stanovuje sa len spotreba paliva.
([3]) Ak je bipalivové vozidlo kombinované s vozidlom na flexibilné palivo, uplatniteľné sú požiadavky na obidve skúšky.
([4]) Ak vozidlo pracuje na vodíkový pohon, stanovujú sa len emisie NO_x.
([5]) Limity pre hmotnosť tuhých častíc a počet častíc a príslušné postupy merania sa neuplatňujú.
([6]) Emisie CO_2 sa nemusia merať.
([7]) Pokiaľ ide o uplatniteľnosť meraných prvkov na palivá a technológie vozidiel, a teda aj postupy merania, pozri emisné limity vymedzené v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

3. ROZŠÍRENIA TYPOVÝCH SCHVÁLENÍ VZHĽADOM NA EMISIE

3.1. Rozšírenia pre emisie vo výfuku (skúška typu 1 a OBFCM)

3.1.1. Typové schválenie sa rozšíri na vozidlá, pokiaľ spĺňajú požiadavky odseku 7.4 predpisu OSN č. 154. Emisie znečisťujúcich látok spĺňajú limity stanovené v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

3.2. Rozšírenia pre emisie z odparovania (skúška typu 4)

3.2.1. Pokiaľ ide o skúšky vykonávané v súlade s prílohou VI, typové schválenie sa rozšíri na vozidlá patriace do schváleného radu vozidiel vzhľadom na emisie z odparovania v zmysle vymedzenia v bode 6.6.3 predpisu OSN č. 154.

3.3. Rozšírenia pre skúšku pri nízkej teplote (skúška typu 6)

3.3.1. Typové schválenie sa rozšíri na vozidlá, ak spĺňajú požiadavky bodu 7.2 predpisu OSN č. 83 ([2]).

4. ZHODA VÝROBY

4.1. Úvod

4.1.1. Každé vozidlo vyrobené na základe typového schválenia podľa tohto nariadenia musí byť vyrobené tak, aby spĺňalo požiadavky na typové schválenie uvedené v tomto nariadení. Výrobca realizuje primerané opatrenia a zdokumentované plány kontrol a v intervaloch stanovených v tomto nariadení vykonáva potrebné skúšky emisií a zariadenia OBFCM na overovanie neustálej zhody so schváleným typom. Schvaľovací úrad overuje a schvaľuje tieto opatrenia a plány výrobcu týkajúce sa kontrol a v špecifických intervaloch stanovených v tomto nariadení uskutočňuje audity a vykonáva skúšky emisií a zariadenia OBFCM v priestoroch výrobcu vrátane výrobných a skúšobných zariadení, a to v rámci opatrení na účely overovania zhody výroby a priebežného overovania, ktoré sú opísané v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2018/858.

4.1.2. Výrobca je povinný overiť zhodu výroby vykonaním skúšok emisií znečisťujúcich látok [uvedených v tabuľke 1 v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257], emisií CO2 (spoločne s meraním spotreby elektrickej energie a v náležitých prípadoch aj s monitorovaním presnosti zariadenia OBFCM), emisií z kľukovej skrine a emisií z odparovania v súlade so skúšobnými postupmi opísanými v prílohách V, VI, XXI a XXII. Overovanie preto zahŕňa skúšky typu 1, 3 a 4, ako aj skúšku zariadenia OBFCM podľa bodu 2.2.

Schvaľovací úrad vedie záznamy o celej dokumentácii týkajúcej sa výsledkov skúšok zhody výroby počas najmenej piatich rokov a na požiadanie ich sprístupňuje Komisii.

Špecifické postupy zhody výroby sú stanovené v bodoch 8 a 9 a doplnkoch 1 až 5 k predpisu OSN č. 154.

Výpočet hodnôt vyžadovaných na kontrolu zhody výroby v súvislosti so spotrebou elektrickej energie vozidiel PEV a OVC-HEV sa stanovuje v doplnku 8 prílohy B8 k predpisu OSN č. 154.

4.1.3. V prípade nezhody sa uplatňuje článok 51 nariadenia (EÚ) 2018/858.

4.2. Vozidlá vybavené ekologickými inováciami

4.2.1. V prípade typu vozidla so zreteľom na emisie vybaveného jednou alebo viacerými ekologickými inováciami v zmysle článku 11 nariadenia (EÚ) 2019/631 ([3]) v prípade vozidiel kategórií M_1 alebo N_1 sa zhoda výroby, pokiaľ ide o ekologické inovácie, preukazuje overením prítomnosti príslušnej ekologickej inovácie, resp. inovácií.

([2]) Predpis OSN č. 83 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na emisie znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo (Ú. v. EÚ L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

4.3. Overovanie zhody vozidla pri skúške typu 3

Ak sa má vykonať overovanie skúšky typu 3, vykonáva sa v súlade s týmito požiadavkami:

4.3.1. Keď schvaľovací úrad zistí, že kvalita výroby je podľa všetkého neuspokojivá, náhodne sa z radu vyberie jedno vozidlo a podrobí sa skúškam opísaným v prílohe V.

4.3.2. Výroba sa považuje za vyhovujúcu, ak dané vozidlo spĺňa požiadavky skúšok, ktoré sú opísané v prílohe V.

4.3.3. Ak skúšané vozidlo nespĺňa požiadavky na skúšky uvedené v prílohe V, vyberie sa z toho istého radu náhodne ďalšia vzorka štyroch vozidiel a podrobí sa skúškam opísaným v prílohe V. Skúšky sa môžu vykonať na vozidlách, ktoré najazdili maximálne 15 000 km a neboli na nich vykonané žiadne úpravy.

4.3.4. Výroba sa považuje za vyhovujúcu, ak aspoň tri vozidlá spĺňajú požiadavky skúšok, ktoré sú opísané v prílohe V.

Dodatok 1

(Vyhradené)

Dodatok 2

(Vyhradené)

Dodatok 3

VZOR

Informačný dokument č. …

TÝKAJÚCI SA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA VOZIDLA VZHĽADOM NA EMISIE

Informácie stanovené v prílohe A1 k predpisu OSN č. 154 sa podľa potreby poskytujú v troch vyhotoveniach a zahŕňajú obsah. Všetky výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A4 alebo poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Pokiaľ sa predkladajú fotografie, musia byť dostatočne detailné.

Okrem toho sa podľa potreby poskytnú informácie uvedené nasledujúcich bodoch.

0.2.2.1. Povolené hodnoty parametrov na účely viacstupňového typového schválenia pre použitie hodnôt emisií, spotreby a/alebo dojazdu základného vozidla (v náležitých prípadoch sa uvedie rozsah):

Skutočná hmotnosť hotového vozidla (kg): …

Technicky prípustná maximálna celková hmotnosť hotového vozidla (kg): …

Čelná plocha hotového vozidla (v cm^2): …Valivý odpor (kg/t): …

Plocha prierezu vstupu vzduchu v maske chladiča (cm^2): …

0.2.3.3. Rad vozidiel z hľadiska skúšky PEMS: …

0.5. Názov a adresa výrobcu

3.2.15.1. Číslo typového schválenia podľa nariadenia (ES) č. 661/2009[2] alebo nariadenia (EÚ) 2019/2144[3]: …

3.2.16.1. Číslo typového schválenia podľa nariadenia (ES) č. 661/2009 alebo nariadenia (EÚ) 2019/2144: …

3.2.18.1. Číslo typového schválenia ES v súlade s nariadením (ES) č. 79/2009[4] alebo nariadením (EÚ) 2019/2144: …

3.2.19. Systém prívodu H_2NG: áno/nie[1]

3.2.19.1. Percentuálny podiel vodíka v palive (maximálna hodnota stanovená výrobcom): …

3.2.19.2. Číslo osvedčenia o typovom schválení vydaného v súlade s predpisom OSN č. 110[5]: …

3.2.19.3 Elektronická riadiaca jednotka motora na prívod H_2NG

3.2.19.3.1. Značka/značky: …

3.2.19.3.2. Typ/typy: …

3.2.19.3.3. Možnosti nastavenia týkajúce sa emisií: …

3.2.19.4. Ďalšia dokumentácia

3.2.19.4.2. Usporiadanie systému (elektrické prípojky, vákuové prípojné kompenzačné hadice atď.): …

3.2.19.4.3. Nákres symbolu: …

3.5. Hodnoty udávané výrobcom pre určenie emisií CO_2/spotreby paliva/spotreby elektrickej energie/elektrického dojazdu a podrobnosti o ekologických inováciách (podľa vhodnosti)([6])

3.5.8. Vozidlo vybavené ekologickou inováciou v zmysle článku 11 nariadenia (EÚ) 2019/631([7]) v prípade vozidiel kategórie M_1 alebo N_1: áno/nie([1])

3.5.8.1. Typ/variant/verzia základného vozidla, ako sa uvádza v článku 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 2023/2767([8]) (v náležitých prípadoch): …

3.5.8.2. Možné interakcie medzi rôznymi ekologickými inováciami: áno/nie([1])

3.5.8.3. Emisné údaje v súvislosti s použitím ekologických inovácií (tabuľku zopakujte pre každé skúšané referenčné palivo)([9])

Rozhodnutie, ktorým sa ekologická inovácia schválila([10])	Kód ekologickej inovácie([11])	1. Emisie CO_2 základného vozidla (g/km)	2. Emisie CO_2 vozidla s ekologickou inováciou (g/km)	3. Emisie CO_2 základného vozidla v rámci skúšobného cyklu typu 1([12])	4. Emisie CO_2 vozidla s ekologickou inováciou v rámci skúšobného cyklu typu 1	5. Faktor využitia (UF), t. j. časový podiel použitia technológie pri bežných prevádzkových podmienkach	Úspory emisií CO_2 ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxx/20xx							

Celková úspora emisií CO_2 pri WLTP (g/km)([13])

9 KAROSÉRIA

9.1 Typ karosérie podľa kódov vymedzených v časti C prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858: …

Vysvetlivky

(1) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď platí viac ako jedna možnosť, nie je potrebné prečiarknuť nič).

(2) Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

(3) Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.

(4) Odkaz na nariadenie (ES) č. 79/2009.

(5) Odkaz na predpis OSN č. 110.

(6) Stanovené v súlade s požiadavkami smernice Rady 80/1268/EHS (Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 36).

(7) Odkaz na nariadenie (EÚ) č. 2019/631.

(8) Odkaz na nariadenie (EÚ) 2023/2767.

(9) V prípade potreby rozšírte tabuľku tak, aby bola každá ekologická inovácia uvedená v osobitnom riadku.

(10) Číslo rozhodnutia Komisie, ktorým sa daná ekologická inovácia schválila.

(11) Pridelený rozhodnutím Komisie, ktorým bola daná ekologická inovácia schválená.

(12) Ak sa so súhlasom schvaľovacieho úradu namiesto skúšobného cyklu typu 1 použije metodika modelovania, uvedie sa údaj, ktorý je výsledkom metodiky modelovania.

(13) Súčet úspor emisií CO_2 každej jednotlivej ekologickej inovácie.

Dodatok 4

VZOR OSVEDČENIA O TYPOVOM SCHVÁLENÍ EÚ

[Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ EÚ

Odtlačok pečiatky správneho orgánu

Oznámenie týkajúce sa:

— typového schválenia EÚ([1]),

— rozšírenia typového schválenia EÚ([1]),

— zamietnutia typového schválenia EÚ([1]),

— odňatia typového schválenia EÚ([1])

— typu systému/typu vozidla so zreteľom na systém([1]) vzhľadom na nariadenie (EÚ) 2024/1257([2]) a nariadenie (EÚ) 2025/1706([3]).

Číslo typového schválenia EÚ: …Dôvod na rozšírenie: …

ODDIEL I

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu): …

0.2. Typ: …

0.2.1. Obchodný názov (resp. názvy) (ak je k dispozícii): …

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle([4])

0.3.1. Umiestnenie takého označenia: …

0.4. Kategória vozidla([5])

0.4.2. Základné vozidlo([6])([1]): áno/nie([1])

0.5. Názov a adresa výrobcu: …

0.8. Názov/názvy a adresa/adresy montážneho závodu/závodov: …

0.9. Názov/meno a adresa prípadného zástupcu výrobcu: …

ODDIEL II

0. Identifikátor interpolačného radu v zmysle vymedzenia v bode 6.2.1 predpisu OSN č. 154

1. Ďalšie informácie (v prípade potreby): (pozri dodatok)

2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok:… …

3. Dátum vydania protokolu o skúške typu 1: …

4. Číslo protokolu o skúške typu 1: …

5. Prípadné poznámky: (pozri oddiel 3 dodatku)

6. Miesto: …

7. Dátum: …

8. Podpis: …

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení EÚ č. …,

pokiaľ ide o typové schválenie vozidla so zreteľom na výfukové emisie a emisie z odparovania vzhľadom na nariadenie (EÚ) 2024/1257 a nariadenie (EÚ) 2025/1706

V náležitých prípadoch sa poskytujú informácie stanovené v dodatku k prílohe A2 k predpisu OSN č. 154.

Pri vypĺňaní osvedčenia o typovom schválení sa treba vyhýbať krížovým odkazom na informácie v protokole o skúške alebo informačnom dokumente.

Okrem toho sa prípadne poskytnú informácie špecifické pre EÚ uvedené nasledujúcich bodoch.

1. Doplní sa nasledujúci bod 0.2:

   0.2. Identifikátor základného vozidla([1])

2. Za písmená a) až d) vzťahujúce sa na typ 5 v bode 2.1 sa doplní táto tabuľka:

typ 6	CO (mg/km)	THC (mg/km)
Nameraná hodnota		
Limitná hodnota		

3. Za bod 2.5.1.4.1 sa dopĺňa táto veta:

   V prípade základného vozidla opakujte bod 2.5.1.

4. Za bod 2.5.3.8.3 sa dopĺňa táto veta:

   V prípade základného vozidla opakujte bod 2.5.3.

5. Na konci bodu 2.5.4 sa dopĺňa táto veta:

   V prípade základného vozidla opakujte bod 2.5.4.

6. Za bod 2.5.5 sa dopĺňajú tieto body 2.6, 4 a 5:

   „*2.6. Výsledky skúšky ekologických inovácií*[8][9]

Rozhodnutie, ktorým sa schvaľuje ekologická inovácia([10]) Kód ekologickej	inovácie([11])	Cyklus typu 1	1. Emisie CO_2 základného vozidla (g/km)	2. Emisie CO_2 vozidla s ekologickou inováciou (g/km)	3. Emisie CO_2 základného vozidla v rámci skúšobného cyklu typu 1([12])	4. Emisie CO_2 vozidla s ekologickou inováciou v rámci skúšobného cyklu typu 1	5. Faktor využitia (UF), t. j. časový podiel použitia technológie pri bežných prevádzkových podmienkach	Úspory emisií CO_2 ((1 – 2) – (3 – 4)) * 5
2025/1706								
	Celková úspora emisií CO_2 pri NEDC (g/km)([13])							

   2.6.1. *Všeobecný kód ekologickej inovácie, resp. ekologických inovácií*([14]): …“

4. MERANIE VÝKONU

Maximálny čistý výkon spaľovacieho motora, čistý výkon a maximálny 30-minútový výkon elektrickej hnacej jednotky

4.1. Čistý výkon spaľovacieho motora

4.1.1. Otáčky motora (min^{-1}) …

4.1.2. Nameraný prietok paliva (g/h) …

4.1.3. Nameraný krútiaci moment (Nm) …

4.1.4. Nameraný výkon (kW) …

4.1.5. Barometrický tlak (kPa) …

4.1.6. Tlak vodnej pary (kPa) …

4.1.7. Teplota nasávaného vzduchu (K) …

4.1.8. Korekčný koeficient výkonu, ak sa uplatňuje …

4.1.9. Korigovaný výkon (kW) …

4.1.10. Pomocný pohon (kW) …

4.1.11. Čistý výkon (kW) …

4.1.12. Čistý krútiaci moment (Nm) …

4.1.13. Korigovaná špecifická spotreba paliva (g/kWh) …

4.2. Elektrická hnacia jednotka/jednotky:

4.2.1. stanovené hodnoty

4.2.2. Maximálny čistý výkon: … kW, pri …min^{-1}

4.2.3. Maximálny čistý krútiaci moment: … Nm, pri … min^{-1}

4.2.4. Maximálny čistý krútiaci moment pri nulovej rýchlosti: … Nm

4.2.5. Maximálny 30-minútový výkon: … kW

4.2.6. Základné parametre elektrickej hnacej jednotky

4.2.7. Skúšobné napätie jednosmerného prúdu (DC): … V

4.2.8. Princíp činnosti: …

4.2.9. Chladiaci systém:

4.2.10. Motor: kvapalina/vzduch ([1])

4.2.11. Menič: kvapalina/vzduch ([1])

5. POZNÁMKY: …

Vysvetlivky

(1) Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď platí viac ako jedna možnosť, netreba prečiarknuť nič).

(2) Odkaz na nariadenie (EÚ) 2024/1257.

(3) Odkaz na toto nariadenie, vykonávacie nariadenie (EÚ) 2025/1706.

(4) Pokiaľ prostriedok identifikácie typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné pre opis typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, takéto znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

(5) Podľa vymedzenia v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858.

(6) Podľa vymedzenia v článku 3 bode 24 nariadenia (EÚ) 2018/858.

(7) Ako sa uvádza v článku 26 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/858.

(8) Tabuľku zopakujte pre každé skúšané referenčné palivo.

(9) V prípade potreby rozšírte tabuľku tak, aby bola každá ekologická inovácia uvedená v osobitnom riadku.

(10) Číslo rozhodnutia Komisie, ktorým sa daná ekologická inovácia schválila.

(11) Pridelený rozhodnutím Komisie, ktorým bola daná ekologická inovácia schválená.

(12) Ak sa namiesto skúšobného cyklu typu 1 použije modelovanie, uvedie sa ten údaj, ktorý je výsledkom metódy modelovania.

(13) Súčet úspor emisií každej jednotlivej ekologickej inovácie pri type 1.

(14) Všeobecný kód ekologickej inovácie, resp. ekologických inovácií pozostáva z týchto častí oddelených medzerou:

— bod 1 stanovený v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2018/858,

— jednotlivý kód každej ekologickej inovácie, ktorou je vozidlo vybavené, uvádzaný v chronologickom poradí podľa schvaľovacích rozhodnutí Komisie.

(Napr. všeobecný kód troch ekologických inovácií schválených chronologicky ako 10, 15 a 16, ktorými je vybavené vozidlo osvedčené nemeckým schvaľovacím úradom, by mal mať túto podobu: „e1 10 15 16“.).

Dodatok 5

(Vyhradené)

Dodatok 6

Úroveň emisií, systém číslovania osvedčení o typovom schválení vzhľadom na emisie a osvedčenie o zhode

1. Osvedčenie o zhode opísané v doplnku k prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2020/683 – vzor B – časť 2 a vzor C2 – časť 2 obsahuje odkazy na hladinu výfukových emisií (položka 47) a príslušné vykonávacie regulačné akty EÚ (položka 48.3 vzoru B – časť 2 a vzor C2 – časť 2) konkrétnych vozidiel kategórie M_1, N_1 a N_2. Položka 47 obsahuje číslo úrovne Euro (Euro 7), za ktorým nasleduje príslušný emisný znak z tabuľky 1. Položka 48.3 obsahuje čísla osvedčení o typovom schválení všetkých príslušných vykonávacích nariadení EÚ podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257 a príslušných identifikátor radu vozidiel z hľadiska OBM, ako sa uvádza v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1707.

2. Oddiel 2 čísel osvedčení o typovom schválení vydaných podľa článku 7 ods. 2 tohto nariadenia a uvedených v položke 48.3 vzoru B – časti 2 a vzoru C2 – časti 2 v rámci prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2020/683 sa skladá z čísla základného vykonávacieho regulačného aktu. Oddiel 3 čísla osvedčenia o typovom schválení sa skladá z čísla posledného uplatňovaného pozmeňujúceho vykonávacieho aktu. Za číslom posledného pozmeňujúceho vykonávacieho aktu nasleduje priamo jeden z dvojpísmenových znakov uvedených v tabuľke 2, t. j. bez hviezdičky vloženej medzi týmto číslom a príslušným dvojpísmenovým znakom.

3. Predložené vyhlásenie o súlade systému OBM a EVP opísané v dodatku 1 k prílohe VI k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1707 musí obsahovať príslušné čiastkové znaky uvedené v tabuľke 3. Tieto čiastkové znaky sa používajú na určenie úrovne emisií v súlade s tabuľkou 1.

Tabuľka 1

Úroveň emisií

Emisný znak ([7]) ([8])	Emisná norma	Čiastkový znak pre toto nariadenie (pozri tabuľku 2)	Čiastkový znak pre OBM a EVP (pozri tabuľku 3)	Kategória vozidla alebo typ výrobku	Životnosť batérie vo vozidle ([3])	Emisie z bŕzd	Výkon systému elektrického vozidla ([2])	Dojazd elektrického vozidla pri nízkych teplotách ([4])	Posledný dátum registrácie
TL ([1])	Euro 7-TEMP	MT, MA, MC alebo ME	OA	M_1, N_1	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	28.11.2027
TE ([1])	Euro 7-TEMP	MV ([5]), MB, MD alebo MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	28.5.2029 ([6])
TS ([1])	Euro 7-TEMP	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	30.6.2030
TT ([1])	Euro 7-TEMP	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	30.6.2031
FL	Euro 7A	MA alebo MC	OA	M_1, N_1	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	31.12.2029
FE	Euro 7A	MB alebo MD	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	31.12.2029
GL	Euro 7B	MA alebo ME	OA	M_1, N_1	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	31.12.2034
GE	Euro 7B	MB alebo MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	31.12.2034
GS	Euro 7BS	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	31.12.2034
GT	Euro 7BT	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	31.12.2034
HL	Euro 7C	MA alebo ME	OA	M_1, N_1	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	
HE	Euro 7C	MB alebo MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	
HS	Euro 7CS	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	
HT	Euro 7CT	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	*(Vyhradené)* ([9])	

(1) Dobrovoľné uplatňovanie pred povinnými dátumami uplatňovania podľa článku 21 nariadenia (EÚ) 2024/1257.
(2) Uplatňuje sa len na hybridné vozidlá a na vozidlá PEV s viacerými motormi podľa rozsahu pôsobnosti predpisu OSN č. 177.
(3) Uplatňuje sa len na vozidlá PEV a OVC-HEV.
(4) Uplatňuje sa len na vozidlá PEV.
(5) Skorý posledný dátum registrácie podľa údajov uvedených v tabuľke 2.
(6) Tento dátum sa uplatňuje, ak nie je ovplyvnený čiastkovým schválením so skorým posledným dátumom registrácie uvedeným v poznámke pod čiarou č. 5 v tabuľke.
(7) Prvé písmeno znaku: T = vozidlo TEMP, F = Euro 7A, G = Euro 7B, H = Euro 7C.
(8) Druhý písmeno znaku: L = výrobca s veľkým objemom výroby, E = vozidlo podľa normy Euro 7ext, S = SVM, T = vozidlo podľa normy Euro 7ext zo SVM.
(9) Tieto čiastkové znaky sa poskytnú v prípade prijatia a súčasne s prijatím príslušných vykonávacích aktov.

Legenda:
Emisná norma „Euro 7-TEMP" TL/TE = emisie podľa normy Euro 7 (tento vykonávací akt) s vykonávacím aktom o palubnom monitorovaní, environmentálnom pase vozidla a OBFCM;
emisná norma „Euro 7-TEMP" TS/TT = emisie podľa normy Euro 7 (tento vykonávací akt) s vykonávacím aktom o palubnom monitorovaní, environmentálnom pase vozidla a OBFCM (relevantné sú len EVP a zobrazenie vo vozidle) a dobrovoľný akýkoľvek iný vykonávací akt normy Euro 7 pre výrobcov s malým objemom výroby a výrobcov s mimoriadne malým objemom výroby.

Tabuľka 2

Tabuľka čiastkových znakov pre toto nariadenie

Čiastkový znak	Opis	Kategória vozidla alebo typ výrobku	Hnacia sústava	Dátum vykonávania: nové typy	Dátum vykonávania: nové vozidlá	Posledný dátum registrácie
MA	Euro 7	M_1, N_1	ICEV, NOVC-HEV	29.11.2026	29.11.2027	
MT	Euro 7 UF EB (1)	M_1, N_1	OVC-HEV			28.11.2027
MA	Euro 7 UF EC (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 (1)	N_2	OVC-HEV			31.12.2027
MB	Euro 7 UF EC (2)	N_2	OVC-HEV	29.5.2028	29.5.2029	
MC	Euro 7 PEV, FCHEV – BEZ OBFCM	M_1, N_1	PEV, FCHV			*(Vyhradené)*
MD	Euro 7 PEV, FCHEV – BEZ OBFCM	N_2	PEV, FCHV			*(Vyhradené)*
ME	Euro 7 PEV, FCHV – S OBFCM	M_1, N_1	PEV, FCHV	*(Vyhradené)*	*(Vyhradené)*	
MF	PEV, FCHV – S OBFCM	N_2	PEV, FCHV	*(Vyhradené)*	*(Vyhradené)*	

Čiastkový znak	Opis	Kategória vozidla alebo typ výrobku	Hnacia sústava	Dátum vykonávania: nové typy	Dátum vykonávania: nové vozidlá	Posledný dátum registrácie
NA	(U)SVM Euro 7	M_1, N_1	všetky	neuplatňuje sa	1.7.2030	
NB	(U)SVM Euro 7	N_2	všetky	neuplatňuje sa	1.7.2031	

([1]) V prípade vozidiel OVC-HEV s použitím faktora využitia podľa normy Euro 6e-bis (EB) uplatnením parametra d_{neb} na určenie frakčného faktora využitia (UF) podľa doplnku 5 k prílohe B8 k predpisu OSN č. 154.

([2]) V prípade vozidiel OVC-HEV s použitím faktora využitia podľa normy Euro 6e-bis-FCM (EC) uplatnením parametra d_{nec} na určenie frakčného faktora využitia (UF) podľa doplnku 5 k prílohe B8 k predpisu OSN č. 154.

Tabuľka 3

Čiastkový znak pre OBM a EVP

Čiastkový znak	Opis	Kategória vozidla alebo typ výrobku	Hnacia sústava	Dátum vykonávania: nové typy	Dátum vykonávania: nové vozidlá	Posledný dátum registrácie
OA	Euro 7	M_1, N_1	všetky	29.11.2026	29.11.2027	
OB	Euro 7	N_2	všetky	29.5.2028	29.5.2029	
PA	(U)SVM Euro 7	M_1, N_1	všetky	neuplatňuje sa	1.7.2030	
PB	(U)SVM Euro 7	N_2	všetky	neuplatňuje sa	1.7.2031	

Dodatok 7

(Vyhradené)

Dodatok 8a

Protokoly o skúške

Protokol o skúške je protokol vydaný technickou službou zodpovednou za vykonávanie skúšok podľa tohto predpisu.

V náležitých prípadoch sa v súvislosti s úrovňou 1A poskytujú informácie stanovené časti I doplnku 1 k prílohe A1 k predpisu OSN č. 154.

Spolu s informáciami špecifickými pre EÚ v nasledujúcich bodoch, v náležitých prípadoch ide o minimálne údaje požadované pre protokol o skúške.

1. V tabuľke uvedenej v záhlaví skúšobného protokolu sa do posledného riadku tabuľky „Záver“ na konci doplní: „*Vyhlásenie o súlade OBM podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2025/1707* – predložené udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu dňa: ---------- ([1]) – *Identifikátor radu vozidiel z hľadiska OBM:* [----------] ([2])“

2. V bode 2.1.1.2.1 „Emisie CO2 vozidiel aspoň s jedným spaľovacím motorom, vozidiel NOVC-HEV a OVC-HEV v prípade skúšky typu 1 v režime na udržanie nabitia batérie“ sa do časti Záver doplní toto:

   Informácie pre zhodu výroby vozidiel OVC-HEV

	Kombinované
Emisie CO_2 (g/km) $M_{CO,CS,COP}$ 2	
$AF_{CO,CS}$ 2	

3. Doplní sa tento bod 2.3:

   2.3. *Skúška typu 3 (a)*

   Emisie plynov z kľukovej skrine do atmosféry: žiadne

4. 2. Doplní sa tento bod 2.6:

   2.6. *Skúška emisií pri skutočnej jazde (RDE)*

Číslo radu RDE	:	MSxxxx
Pozri protokol/protokoly pre rad vozidiel	:	

5. 3. Doplní sa tento bod 2.7:

   2.7. *Skúška typu 6 (a)*

Identifikátor radu vozidiel		
Dátum skúšok	:	(deň/mesiac/rok)
Miesto skúšok	:	

([1]) Vypĺňajú technické služby: nehodiace sa prečiarknite a prípadne doplňte.

([2]) Pozri prílohu III „Vyhlásenie o súlade“ k (EÚ) 2025/1707 – vložením tohto odkazu sa nepodmieňuje udelenie typového schválenia podľa tohto nariadenia a vkladá ho udeľujúci schvaľovací úrad na účely vysledovateľnosti a správy dokumentov – identifikátor radu vozidiel z hľadiska OBM by mal byť identifikátorom uvedeným v prvom vyhlásení predloženom výrobcom podľa prílohy III „Vyhlásenie o súlade“ k (EÚ) 2025/1707. *Aktualizácie vyhlásenia o súlade by nemali viesť k žiadnej úprave identifikátora radu vozidiel z hľadiska OBM ani k rozšíreniu súvisiacich typových schválení.*

Metóda nastavenia vozidlového dynamometra	:	dobeh vozidla (referenčná hodnota jazdného zaťaženia)
Zotrvačná hmotnosť (kg)	:	
Ak dôjde k odchýlke od vozidla pre skúšku typu 1	:	
Pneumatiky	:	
Značka	:	
Typ	:	
Rozmery pneumatík (predných/zadných)	:	
Dynamický obvod (m)	:	
Tlak v pneumatikách (kPa)	:	

Znečisťujúce látky		CO (g/km)	HC (g/km)
Test	1		
	2		
	3		
Priemer			
Limitná hodnota			

6. Doplní sa tento bod 2.10:

2.10. *Výkon motora*

Pozri protokol/protokoly alebo číslo typového schválenia	:	

Dodatok 8b

Protokol o skúške jazdného zaťaženia

V náležitých prípadoch sa v súvislosti s úrovňou 1A poskytujú informácie stanovené doplnku 2 k prílohe A1 k predpisu OSN č. 154.

Dodatok 8c

Vzor skúšobného hárku

Skúšobný hárok zahŕňa zaznamenané údaje o skúške, ktoré nie sú uvedené v žiadnom protokole o skúške.

Technická služba alebo výrobca uchováva skúšobné hárky najmenej 10 rokov.

V náležitých prípadoch sú v súvislosti s úrovňou 1A minimálne požadované údaje pre skúšobný hárok informácie stanovené doplnku 3 k prílohe A1 k predpisu OSN č. 154.

Dodatok 8d

Protokol o skúške emisií z odparovania

V náležitých prípadoch sú v súvislosti s úrovňou 1A minimálne požadované údaje pre skúšku emisií z odparovania informácie stanovené doplnku 4 k prílohe A1 k predpisu OSN č. 154.

PRÍLOHA II

METODIKA ZHODY V PREVÁDZKE

1. ÚVOD

V tejto prílohe sa stanovuje metodika zhody v prevádzke na účely kontroly v porovnaní s emisnými limitmi vo výfuku (vrátane emisií pri nízkych teplotách) a emisií z odparovania počas dodatočnej životnosti vozidla, ako sa stanovuje v tabuľke 1 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

Uplatňujú sa všeobecné požiadavky na vykonávanie skúšania zhody v prevádzke stanovené v článku 10.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

Technické požiadavky na vykonanie skúšania zhody v prevádzke sú tie, ktoré sú stanovené v prílohe 4 k predpisu OSN č. 83 ([1]) s výnimkami uvedenými v ďalej uvedených bodoch.

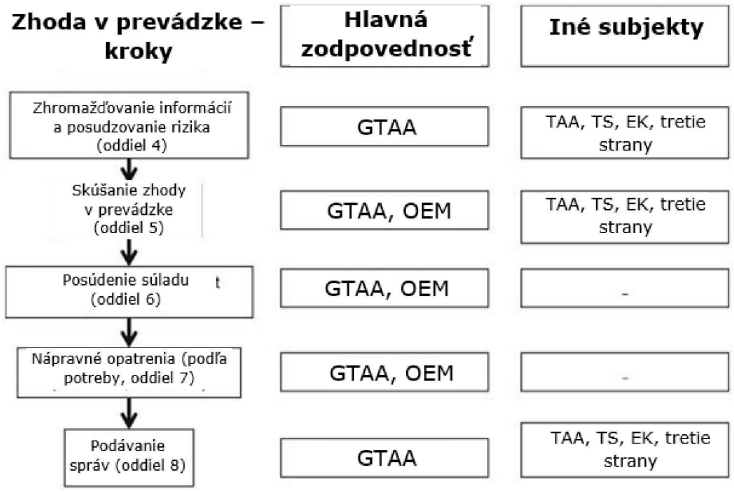
3.1. Opis postupu uvedeného v bode 2 znie takto:

2. OPIS POSTUPU:

Obrázok 1

Znázornenie postupu kontroly zhody v prevádzke

[kde GTAA označuje udeľujúci schvaľovací úrad, OEM označuje výrobcu a Iné subjekty sú vymedzené takto: TAA označuje iné schvaľovacie úrady než ten, ktorý udeľuje príslušné typové schválenie, TS označuje technické služby, EK označuje Komisiu, a uznané tretie strany, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v nariadení (EÚ) 2022/163 ([2])].



([1]) Predpis OSN č. 83 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na emisie znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo (Ú. v. EÚ L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/163 zo 7. februára 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o funkčné požiadavky na dohľad nad trhom s vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami (Ú. v. EÚ L 27, 8.2.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/163/oj).

3.2. Prvé tri odseky bodu 5 znejú takto:

„5. SKÚŠANIE ZHODY V PREVÁDZKE

Výrobca vykoná skúšanie zhody v prevádzke pre emisie vo výfuku, ktoré zahŕňa aspoň skúšku typu 1 pre všetky rady vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke. Výrobca môže vykonať aj skúšku emisií pri skutočnej jazde, skúšku korekcie vzhľadom na teplotu okolia (ATCT), skúšku typu 4 a skúšku typu 6 pre všetky rady vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke alebo časť týchto radov. Výrobca oznámi udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu všetky výsledky skúšania zhody v prevádzke prostredníctvom elektronickej platformy pre zhodu v prevádzke opísanej v bode 5.9 alebo iných vhodných prostriedkov, ak to nie je možné.

Udeľujúci schvaľovací úrad každý rok skontroluje primeraný počet radov vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke, ako je stanovené v bode 5.4. Výrobca zaznamená všetky výsledky skúšania zhody v prevádzke na elektronickej platforme pre zhodu v prevádzke opísanej v bode 5.9.

Uznané tretie strany môžu každoročne vykonať kontroly na akomkoľvek počte radov vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke. Udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu oznámia všetky výsledky skúšania zhody v prevádzke prostredníctvom elektronickej platformy pre zhodu v prevádzke opísanej v bode 5.9 alebo iných vhodných prostriedkov, ak to nie je možné.“

3.3. Prvý odsek bodu 5.7.1 znie takto:

„*5.7.1. Všeobecné požiadavky*

Vozidlo patrí do radu vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke, ako je opísané v bode 3, a vyhovelo kontrolám stanoveným v tabuľke v doplnku 1. Je zaregistrované v Únii a aspoň 90 % najazdeného času jazdilo v Únii. Skúšanie emisií sa môže uskutočniť v inom geografickom regióne, než je región, z ktorého boli vozidlá vybrané. V prípade skúšania zhody v prevádzke uskutočňovaného výrobcom možno so súhlasom udeľujúceho schvaľovacieho úradu skúšať vozidlá zaregistrované v krajine mimo EÚ alebo vozidlá, ktoré boli zaregistrované v EÚ no boli dočasne vyňaté z evidencie, ak patria do rovnakého radu vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke a je k nim priložený osvedčenie o zhode.“

3.4. Posledný odsek bodu 5.7.1 znie takto:

„Vozidlo je vylúčené zo skúšania zhody v prevádzke, ak palivo v palivovej nádrži daného vozidla nespĺňa uplatniteľné normy stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES (*) alebo ak je k dispozícii dôkaz či záznam o načerpaní nesprávneho druhu paliva.

_____

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/70/oj).“

3.5. Bod 5.8 znie takto:

„5.8. **Veľkosť vzorky**

Keď výrobcovia uplatňujú štatistický postup stanovený v bode 5.10 pri skúške typu 1, počet sérií vzoriek sa stanovuje na základe ročného objemu predaja radu v prevádzke v Únii, ako je opísané v tejto tabuľke:

Tabuľka 1

Počet sérií vzoriek na skúšanie zhody v prevádzke so skúškami typu 1

Registrácie vozidiel v EÚ v období odberu vzorky za kalendárny rok	Počet sérií vzoriek (pre skúšky typu 1)
do 100 000	1
100 001 až 200 000	2
nad 200 000	3

Každá séria vzorky zahŕňa dostatočný počet typov vozidiel (so zreteľom na emisie) s cieľom zabezpečiť pokrytie aspoň 20 % celého objemu registrácií radu vozidiel z hľadiska skúšky PEMS v EÚ za predchádzajúci rok. Ak sa rovnaký rad vozidiel z hľadiska skúšky PEMS delí medzi viacero značiek, skúšajú sa všetky značky. Ak si rad vyžaduje skúšku viac ako jednej série vzorky, vybrané vozidlá v druhej a tretej sérii vzoriek museli byť používané za odlišných podmienok okolia a/alebo typických podmienok použitia, než sú podmienky vozidiel vybraných do prvej vzorky.“

3.6. Bod 5.9 nad tabuľkou A4/2 znie takto:

„5.9. **Použitie elektronickej platformy pre zhodu v prevádzke a prístup k údajom vyžadovaným na skúšanie**

Komisia zriadila elektronickú platformu s cieľom uľahčiť výmenu údajov medzi výrobcami, inými subjektmi na jednej strane a udeľujúcim schvaľovacím úradom na druhej strane, ako aj uľahčiť rozhodovanie o neúspešnosti alebo úspešnosti vzorky.

Výrobca vyplní dokumentáciu o transparentnosti skúšania uvedenú v článku 6 ods. 8 vo formáte stanovenom v tabuľkách 1 a 2 doplnku 5 a v tabuľke 2 v tomto bode a postúpi ju schvaľovaciemu úradu, ktorý udeľuje typové schválenie z hľadiska emisií. Tabuľka 2 v doplnku 5 sa použije s cieľom umožniť výber vozidiel z toho istého radu na skúšanie a spolu s tabuľkou 1 uvedenou v doplnku 5 poskytuje dostatok informácií o vozidlách, ktoré sa majú podrobiť skúške.

Schvaľovací úrad, ktorý udeľuje typové schválenie vzhľadom na emisie, nahrá informácie uvedené v tabuľkách 1 a 2 doplnku 5 na elektronickú platformu uvedenú v prvom odseku do 5 pracovných dní od ich doručenia.“

3.7. V bode 5.10.1 sa za tretí pododsek dopĺňa tento nový pododsek:

„Pokiaľ ide o vozidlá, ktorých udávané maximálne hodnoty emisií pri skutočnej jazde uvedené v bode 48.2 osvedčenia o zhode, ktoré sú nižšie než emisné limity stanovené v tabuľke 1 uvedenej v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257, zhoda sa kontroluje porovnaním s týmito udávanými maximálnymi hodnotami emisií pri skutočnej jazde. Ak sa zistí, že vzorka nie je v zhode s danými udávanými maximálnymi hodnotami emisií pri skutočnej jazde, udeľujúci schvaľovací úrad požiada výrobcu, aby prijal nápravné opatrenia.“

3.8. V bode 5.10.1 sa dopĺňa nový posledný pododsek, ktorý znie takto:

„Opísané funkcie sa vykonávajú priamo v rámci elektronickej platformy po tom sprístupnené príslušných funkcií.“

3.9. Bod 5.10.2 znie takto:

„5.10.2. *Zhromažďovanie výsledkov týkajúcich sa zhody v prevádzke*

Výsledky skúšok od iných subjektov možno zhromažďovať na účely spoločného štatistického postupu. Na účely zhromažďovania výsledkov skúšok treba ešte pred začiatkom skúšania získať písomný súhlas všetkých zainteresovaných strán poskytujúcich výsledky skúšok do skupiny výsledkov a zaslať informácie schvaľovacím úradom, ako aj na elektronickú platformu. Jedna zo strán je poverená vedením skupiny a zodpovedá za oznamovanie údajov a komunikáciu s udeľujúcim schvaľovacím úradom.“

3.10. Prvý odsek bodu 5.10.3 znie takto:

„5.10.3. *Výsledok jednej skúšky – úspešná/neúspešná/neplatná*

Skúška zhody emisií v prevádzke sa považuje za ‚úspešnú‘ z hľadiska jednej alebo viacerých znečisťujúcich látok, ak je výsledok emisií rovný alebo nižší ako emisný limit stanovený v tabuľke 1 uvedenej v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 pre daný typ skúšky. Pri skúšaní vozidiel počas dodatočnej životnosti sa na úpravu emisných limitov podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 použijú multiplikačné faktory pre životnosť.“

3.11. Dopĺňajú sa tento bod 5.10.6:

„5.10.6. Zhoda v prevádzke pre dokončované vozidlá a vozidlá na špeciálne účely na viacstupňové typové schvaľovanie

Výrobca základného vozidla určí povolené hodnoty pre parametre uvedené v tabuľke 3. Povolené hodnoty parametrov pre jednotlivé rady sa zaznamenajú do informačného dokumentu typového schválenia vzhľadom na emisie (pozri doplnok 3 k prílohe I) a do Zoznamu č. 1 týkajúceho sa transparentnosti uvedeného v doplnku 5. Výrobca v poslednom stupni výroby smie používať emisné hodnoty základného vozidla len vtedy, ak dokončované vozidlo zostane v rámci povolených hodnôt parametrov. Hodnoty parametrov pre jednotlivé hotové vozidlá sa zaznamenajú do osvedčenia o zhode daného vozidla.

Tabuľka 3

Povolené hodnoty parametrov pre vozidlá na viacstupňové typové schválenie a vozidlá na špeciálne účely na viacstupňové typové schválenie na použitie typového schválenia vzhľadom na emisie základného vozidla

Hodnoty parametrov	Povolené hodnoty od – do
Skutočná hmotnosť hotového vozidla (kg)	
Technicky prípustná maximálna celková hmotnosť hotového vozidla (kg)	
Čelná plocha hotového vozidla (v cm^2)	
Valivý odpor (kg/t)	
Premietnutá čelná plocha vstupu vzduchu v maske chladiča (v cm^2)	

Ak sa skúša dokončované vozidlo alebo vozidlo na špeciálne účely na viacstupňové typové schvaľovanie a výsledok skúšky je nižší ako platný emisný limit, vozidlo sa považuje za vozidlo, ktoré úspešne absolvovalo skúšku pre rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke na účely bodu 5.10.3.

Ak je výsledok skúšky dokončovaného vozidla alebo vozidla na špeciálne účely na viacstupňové typové schvaľovanie vyšší ako platné emisné limity, ale nie je vyšší ako 1,3-násobok platných emisných limitov, subjekt vykonávajúci skúšku preskúma, či je dané vozidlo v súlade s hodnotami uvedenými v tabuľke 3. Každý nesúlad s týmito hodnotami sa oznámi udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu. Ak vozidlo nedosahuje tieto hodnoty, udeľujúci schvaľovací úrad preskúma dôvody nesúladu a prijme primerané opatrenia týkajúce sa výrobcu dokončovaného vozidla alebo vozidla na špeciálne účely na viacstupňové typové schvaľovanie v záujme obnovenia súladu vrátane odňatia typového schválenia. Ak vozidlo spĺňa hodnoty uvedené v tabuľke 3, považuje sa na účely bodu 6.1 za označené vozidlo pre rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke.

Ak výsledok skúšky 1,3-násobne prekračuje platné emisné limity, považuje sa za neúspešný pre rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke na účely bodu 6.1, ale nepovažuje sa za krajný výsledok pre príslušný rad z hľadiska zhody v prevádzke. Ak dokončované vozidlo alebo vozidlo na špeciálne účely na viacstupňové typové schvaľovanie nespĺňa hodnoty uvedené v tabuľke 3, táto skutočnosť sa oznámi udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu, ktorý preskúma dôvody nesúladu a prijme primerané opatrenia týkajúce sa výrobcu dokončovaného vozidla alebo vozidla na špeciálne účely na viacstupňové typové schvaľovanie v záujme obnovenia súladu vrátane odňatia typového schválenia.“

3.12. Bod 6.1 znie takto:

„6.1. Do desiatich pracovných dní od skončenia skúšania zhody v prevádzke pre vzorku, ako je uvedené v bode 5.10.5, udeľujúci schvaľovací úrad začne podrobné prešetrovania u výrobcu s cieľom rozhodnúť o tom, či je rad vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke (alebo jeho časť) v súlade s pravidlami zhody v prevádzke a či si vyžaduje prijatie nápravných opatrení. V prípade vozidiel na viacstupňové typové schvaľovanie alebo vozidiel na špeciálny účel udeľujúci schvaľovací úrad vykoná podrobné prešetrovanie aj vtedy, keď v rámci toho istého radu vozidiel z hľadiska zhody v prevádzke sú aspoň tri chybné vozidlá s rovnakou poruchou alebo v ňom je päť označených, ako je stanovené v bode 5.10.6.“

3.13. Bod 7.6 znie takto:

„7.6. Ak udeľujúci schvaľovací úrad neschváli druhý plán predložený výrobcom, prijme všetky primerané opatrenia v súlade s článkom 53 nariadenia (EÚ) 2018/858 s cieľom obnoviť zhodu vrátane odňatia typového schválenia, ak je to nutné.“

3.14. Bod 4 v doplnku 3 znie takto:

„4. dátum podania udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu alebo nahrania na elektronickú platformu;“

3.15. Opis uvedený v prvom riadku pod označením ID tabuľky 1 v doplnku 5 by mal znieť takto:

„Ako sa uvádza vo vzore osvedčenia o typovom schválení EÚ v doplnku 4 k prílohe I k tomuto predpisu“

3.16. Opis uvedený v riadku 2 po označením ID v tabuľke 1 doplnku 5 by mal znieť takto:

„Ako sa uvádza v oddiele II bode 0 doplnku 4 k prílohe I k tomuto predpisu a v bode 0.1 Dodatku k oznámeniu o typovom schválení k prílohe A2 k predpisu OSN č. 154 (*): Identifikátor interpolačného radu podľa vymedzenia v bode 6.2.1 daného predpisu

_____

(*) Predpis OSN č. 154 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na kritériové emisie, emisie oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (WLTP), séria zmien 02 (Ú. v. EÚ L, 2022/2124, 10.11.2022, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).“

3.17. Opis uvedený v prvom riadku ID tabuľky 7 v doplnku 5 by mal znieť takto:

„Ako sa uvádza v bode 0.2.3.4.1 prílohy A1 k predpisu OSN č. 154 pre RL a v bode 0.2.3.5 pre RM“

3.18. Typ údajov uvedený v riadku 18, 19, 42 a 43 pod označením ID v tabuľke 1 v doplnku 5 by mal znieť takto:

„Možné formáty: pdf, jpg.“

3.19. Opis uvedený v riadku 33 po označením ID v tabuľke 1 doplnku 5 by mal znieť takto:

„Nepovinné pre NOVC a OVC-HEV, korekcia emisií CS CO2 podľa vymedzenia v bode 2 doplnku 2 k prílohe B8 k predpisu OSN č. 154“

3.20. Do tabuľky 1 v dodatku 5 sa medzi riadky 44a a 49 sa doplnia tieto dodatočné riadky:

	Pre vozidlá na viacstupňové typové schválenie alebo vozidlá na špeciálne účely na viacstupňové typové schválenie			
„**45**	Povolená hmotnosť hotového vozidla v pohotovostnom stave (kg)	Číslo	kg	Ako sa uvádza v bode 0.2.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 (*) Od – do
45a	Povolená skutočná hmotnosť hotového vozidla	Číslo	kg	Ako sa uvádza v bode 0.2.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 Od – do
45b	Povolená technicky prípustná maximálna celková hmotnosť vozidla (kg)	Číslo	kg	Ako sa uvádza v bode 0.2.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 Od – do
46	Povolená čelná plocha pre hotové vozidlo	Číslo	cm^2	Ako sa uvádza v bode 0.2.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 Od – do

	Pre vozidlá na viacstupňové typové schválenie alebo vozidlá na špeciálne účely na viacstupňové typové schválenie			
47	Povolený valivý odpor	Číslo	kg/t	Ako sa uvádza v bode 0.2.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 Od – do
48	Povolená premietnutá čelná plocha vstupu vzduchu v maske chladiča	Číslo	cm2	Ako sa uvádza v bode 0.2.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 Od – do
	PRE VŠETKY VOZIDLÁ			

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).“

3.2.1. Tabuľka 2 v doplnku 5 znie takto:

„Tabuľka 2

Zoznam č. 2 týkajúci sa transparentnosti

Pole	Typ údajov	Opis
TVV	Text	Jedinečný identifikátor typu, variantu a verzie vozidla, ako sa uvádza v bode 0.2 osvedčenia o zhode v časti 1 doplnku k prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2020/683.
Rad PEMS ID	Text	Ako sa uvádza v bode 3.5.2 prílohy III k tomuto predpisu.
Značka	Text	Obchodné meno výrobcu uvedené v bode 0.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683.
Obchodný názov	Text	Obchodné mená TVV uvedené v bode 0.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683.
Iný názov	Text	Voľný text
Kategória a trieda	Výpočet (M_1, N_1 trieda I, N_1 trieda II, N_1 trieda III, N_2, N_3, M_2, M_3)	Kategória a trieda vozidla, tabuľka 1 v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.
Karoséria	Menovitý zoznam (AA sedan, AB hatchback, AC kombi, AC kupé, AE kabriolet, AF viacúčelové vozidlo, AG úžitkové kombi, BA nákladné vozidlo, BB dodávkové vozidlo, BC ťahač návesu, BD cestný ťahač, BE pick-up, BX podvozok s kabínou alebo krytom)	Typ karosérie podľa bodu 0.3.0.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683.

Pole	Typ údajov	Opis
Číslo TS z hľadiska emisií	Text	Ako sa uvádza vo vzore osvedčenia o typovom schválení EÚ v doplnku 4 k prílohe I k tomuto nariadeniu.
Číslo WVTA	Text	Identifikátor typového schválenia celého vozidla, ako sa vymedzuje v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2020/683.
Rad Evap ID	Text	Ako sa uvádza v bode 0.2.3.7 prílohy A1 k predpisu OSN č. 154
Menovitý výkon motora, palivo 1, palivo 2 (v relevantných prípadoch)	Číslo	Bod 3.2.1.8 prílohy A1 k predpisu OSN č. 154
Dvojité pneumatiky	Áno/nie	Udáva výrobca pôvodného zariadenia.
Objemy palivovej nádrže (diskrétne hodnoty)	Číslo	Objem palivovej nádrže (nádrží) podľa bodu 3.2.3.1.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683.
Utesnená palivová nádrž	Áno/nie	Bod 3.2.12.2.5.5.3 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2020/683.
WMI použitý v tomto WVTA + TVV	Text	Udáva výrobca pôvodného zariadenia (ISO 3779)
Identifikátor radu vozidiel z hľadiska OBM	Text	Ako sa uvádza vo vyhlásení o súlade v súvislosti s OBM, EVP a požiadavkami na zobrazovanie environmentálnych údajov vo vozidle v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1707.“

PRÍLOHA III

OVEROVANIE EMISIÍ PRI SKUTOČNEJ JAZDE (RDE)

1. ÚVOD

V tejto prílohe sa uvádza opis postupu určovania emisií pri skutočnej jazde.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Všeobecné požiadavky na vykonanie skúšky emisií pri skutočnej jazde (RDE) sú tie, ktoré sú stanovené v predpise OSN č. 168 ([1]), pokiaľ ide o úroveň 1A.

2.2. Pre typy vozidiel so zreteľom na emisie schválené podľa tejto prílohy nesmú byť konečné výsledky emisií pri skutočnej jazde vypočítané podľa tejto prílohy pri akejkoľvek možnej skúške emisií pri skutočnej jazde vykonanej v súlade s požiadavkami tejto prílohy vyššie ako ktorýkoľvek z príslušných emisných limitov Euro 7 stanovených v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

2.3. Výrobca môže vyhlásiť splnenie nižších emisných limitov, a to tak, že v osvedčení výrobcu o súlade s požiadavkami na emisie pri skutočnej jazde a v osvedčení o zhode každého vozidla udá nižšie hodnoty známe ako „udávané maximálne hodnoty emisií pri skutočnej jazde“, a to buď hodnoty NOx alebo hodnoty PN, alebo obe hodnoty. Tieto udávané maximálne hodnoty emisií pri skutočnej jazde sa v prípade vhodnosti použijú na kontrolu súladu vozidiel vrátane skúšok vykonaných počas kontroly zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

Technické požiadavky na vykonanie skúšky emisií pri skutočnej jazde sú tie, ktoré sú stanovené v bode 6 a v prílohách k predpisu OSN č. 168 s výnimkami uvedenými v ďalej uvedených bodoch.

3.1. Za bod 3.1 sa dopĺňa toto vymedzenie:

„‚Udávané maximálne hodnoty emisií pri skutočnej jazde‘ sú hodnoty emisií, ktoré sú nevyhnutne nižšie ako platné emisné limity, voliteľne udávané výrobcom a používané na kontrolu súladu v porovnaní s nižšími emisnými limitmi.“

3.2. Bod 10.8 predpisu OSN č. 168 znie takto:

„10.8. Oznamovanie údajov: Všetky údaje získané počas jednej skúšky emisií pri skutočnej jazde sa zaznamenajú podľa súborov na výmenu a oznamovanie údajov poskytnutých Komisiou ([2]).“

3.3. V predpise OSN č. 168 sa za bod 10.8 dopĺňajú tieto body:

„10.9. *Oznamovanie a šírenie informácií o skúške emisií pri skutočnej jazde v rámci typového schvaľovania*

10.9.1. Technická správa vypracovaná výrobcom sa sprístupní schvaľovaciemu úradu. Technická správa pozostáva zo 4 častí:

i) súbor na výmenu údajov;

ii) súbor na oznamovanie údajov;

iii) opis vozidla a motora uvedený v doplnku 4 k prílohe I k tomuto predpisu;

([1]) Predpis OSN č. 168 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie pri skutočnej jazde (RDE) [2024/211] (Ú. v. EÚ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

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

iv) vizuálny podporný materiál (fotografie a/alebo videá) k systému PEMS nainštalovanému v skúšanom vozidle, a to v kvalite a množstve, ktoré sú primerané na identifikáciu vozidla a na posúdenie, či inštalácia hlavnej jednotky PEMS, EFM, anténa GNSS a meteorologická stanica zodpovedajú odporúčaniam výrobcov prístrojov a všeobecným osvedčeným postupom skúšania systému PEMS.

10.9.2. Výrobca musí zabezpečiť dostupnosť informácií uvedených v bode 10.9.2.1 na verejne dostupnom webovom sídle, a to bezplatne a bez toho, aby musel používateľ odhaliť svoju totožnosť alebo sa prihlásiť. Výrobca musí Komisiu a schvaľovací úrad informovať o adrese uvedeného webového sídla.

10.9.2.1. Na webovom sídle musí byť možné vyhľadávanie so zástupnými znakmi v základnej databáze na základe jedného alebo viacerých z týchto údajov:

značka, typ, variant, verzia, obchodný(-é) názov/meno alebo číslo typového schválenia uvedené v osvedčení o zhode, podľa prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2020/683.

Ďalej opísané informácie musia byť pri vyhľadávaní dostupné pre všetky vozidlá:

— identifikátor radu PEMS, ku ktorému vozidlo patrí, v súlade so zoznamom č. 2 týkajúcim sa transparentnosti uvedenom prílohe II k tomuto nariadeniu,

— udávané maximálne hodnoty emisií pri skutočnej jazde uvedené v bode 48.2 osvedčenia o zhode opísané v prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2020/683.

10.9.2.2. Výrobca musí na požiadanie akejkoľvek uznanej tretej strane a Komisii bezplatne do 10 dní poskytnúť technickú správu uvedenú v bode 10.9.1. Výrobca musí technickú správu uvedenú v bode 10.9.1 na požiadanie poskytnúť aj iným osobám, a to za primeraný a úmerný poplatok, ktorý žiadateľa o informácie s oprávneným záujmom neodradí od toho, aby žiadal o príslušné informácie, ani nepresiahne interné náklady výrobcu na sprístupnenie požadovaných informácií.

Schvaľovací úrad musí na požiadanie akejkoľvek uznanej tretej strane a Komisii bezplatne poskytnúť informácie, ktoré sú uvedené v bodoch 10.9.1 a 10.9.2, a to do 10 dní od doručenia žiadosti. Schvaľovací úrad musí informácie uvedené v bodoch 10.9.1 a 10.9.2 na požiadanie poskytnúť i aj iným osobám, a to za primeraný a úmerný poplatok, ktorý žiadateľa o informácie s oprávneným záujmom neodradí od toho, aby žiadal o príslušné informácie, ani nepresiahne interné náklady úradu na sprístupnenie požadovaných informácií.“

3.4. Prvá veta v bode 6.1 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znie takto:

„Analyzátor PN pozostáva z jednotky na predkondiciovanie a detektora častíc, ktorý počíta minimálne s 50 % účinnosťou od približne 10 nm.“

3.5. Vysvetlivky k obrázku A5/1 v bode 6.1 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znejú takto:

„(Prerušované čiary znázorňujú nepovinné časti. Zahrievaná časť musí byť katalyticky aktívna. EFM = hmotnostný prietokomer výfukových plynov, d = vnútorný priemer, PND = zrieďovač počtu častíc.)“

3.6. Prvá veta štvrtého odseku v bode 6.1 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znie takto:

„Súčasťou analyzátora PN musí byť katalyticky aktívna zahrievaná časť pri teplote steny ≥ 573 K.“

3.7. Posledná veta v bode 6.1 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 sa neuplatňuje.

3.8. Tabuľka A5/3a v bode 6.2 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znie takto:

„d_p [nm]	10	15	30	50	70	100	200
analyzátor PN $E(d_p)$	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. Prvý odsek pod tabuľkou A5/3a v bode 6.2 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znie takto:

„Účinnosť $E(d_p)$ je vymedzená ako pomer zaznamenaných údajov zo systému analyzátora PN ku koncentrácii počtu častíc zaznamenanej referenčným kondenzačným počítadlom častíc (CPC) (s účinnosťou počítania prevyšujúcou 90 % v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility rovnajúcim sa 10 nm, s overenou linearitou a kalibráciou elektromerom) alebo elektromerom, pri súčasnom meraní monodisperzného aerosólu s priemerom mobility d_p, a je normalizovaná pri rovnakých teplotných a tlakových podmienkach.“

3.10. Tretia veta v bode 6.3 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znie takto:

„Referenčným nástrojom musí byť elektromer alebo kondenzačné počítadlo častíc (CPC) s účinnosťou počítania prevyšujúcou 90 % v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility rovnajúcim sa 10 nm, s overenou linearitou.“

3.11. Posledná veta prvého odseku v bode 6.3 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znie takto:

„Alternatívne sa ako referenčný nástroj na kontrolu linearity celého systému môže použiť systém na stanovenie počtu častíc v súlade s predpisom OSN č. 154 o WLTP s účinnosťou počítania prevyšujúcou 90 % v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility rovnajúcim sa 10 nm.“

3.12. Prvá a druhá veta v bode 6.4 prílohy 5 k predpisu OSN č. 168 znejú takto:

„Systém musí dosahovať > 99,9 % účinnosť odstraňovania častíc tetrakontánu [$CH_3(CH_2)_{38}CH_3$] veľkosti ≥ 30 nm so vstupnou koncentráciou ≥ 10 000 častíc na kubický centimeter pri minimálnom zriedení.

Systém musí takisto dosahovať > 99,9 % účinnosť odstraňovania tetrakontánu so stredným počítacím priemerom častíc > 50 nm a hmotnosťou > 1 mg/m³.“

3.13. V prílohe 8 k predpisu OSN č. 168 sa v bode 4.4.1.2 dopĺňa táto veta:

„V prípade vozidiel, ktoré sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť vozidla na 90 km/h, sa okná so strednou rýchlosťou vyznačujú priemernými rýchlosťami vozidla do 70 km/h.“

3.14. V prílohe 8 k predpisu OSN č. 168 sa v bode 4.4.1.3 dopĺňa táto veta:

„V prípade vozidiel, ktoré sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť vozidla na 90 km/h, sú okná s vysokou rýchlosťou charakterizované priemernými rýchlosťami vozidla od 70 km/h vrátane do 90 km/h.“

PRÍLOHA IV

MANIPULATÍVNE ZARIADENIA A MANIPULATÍVNE STRATÉGIE

1. ÚVOD

1.1. V tejto prílohe sa stanovujú skúšky, metódy a postupy na stanovenie neprítomnosti manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií v zmysle článku 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2024/1257 a v súlade s povinnosťami výrobcov podľa článku 4 daného nariadenia.

1.2. V tejto prílohe sa takisto špecifikuje dokumentácia, ktorou sa zabezpečuje riadne monitorovanie a presadzovanie pravidiel týkajúcich sa manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií. Jej cieľom je posilniť mechanizmy regulácie emisií, zvýšiť transparentnosť a zabezpečiť, aby vozidlá počas svojej životnosti spĺňali regulačné požiadavky, a to najmä limity výfukových emisií a limity emisií z odparovania podľa normy Euro 7 za podmienok stanovených v prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 a aby sa v ich prípade zároveň dodržiaval zákaz manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií.

1.3. Špecifikácie metodík, skúšok a postupov, ktoré sa týkajú integrity údajov, ako je manipulácia s údajmi súvisiacimi so snímačmi, spotrebou paliva alebo elektrickej energie, elektrickým dojazdom alebo životnosťou batérie, sú stanovené vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2025/1707.

1.4. V tejto prílohe sa takisto stanovujú úlohy a povinnosti zúčastnených subjektov pri zabezpečovaní súladu s uvedenými regulačnými požiadavkami a dodržiavaní zákazu manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií.

1.5. Na účely tejto prílohy by sa manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie mali vykladať tak, ako sú vymedzené v článku 3 bodoch 41 a 42 nariadenia (EÚ) 2024/1257. Pojem manipulatívna stratégia sa odlišuje od pojmov „základné emisné stratégie (BES)“ a „pomocné emisné stratégie (AES)“, ktoré sú vymedzené v článku 2 bodoch 17 a 18 tohto nariadenia a ktoré sa týkajú požiadaviek na dokumentáciu podľa tejto prílohy.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY – SKÚŠKY A METODIKY

2.1. S odkazom na ustanovenia článku 3 bodov 41 a 42 nariadenia (EÚ) 2024/1257 by sa mali rozlišovať i) manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie súvisiace s emisiami (výfukové, z odparovania alebo iné) a ii) manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie súvisiace s integritou údajov.

2.2. Pri posudzovaní situácií, ktoré by mohli zahŕňať používanie manipulatívnych zariadení alebo manipulatívnych stratégií pre výfukové emisie a emisie z odparovania, by sa malo vykonať rozsiahle posúdenie a výklad týchto situácií. Pri určovaní toho, či existujú manipulatívne zariadenia alebo manipulatívne stratégie, by sa mali zohľadniť všetky zariadenia alebo stratégie, ktoré znižujú účinnosť emisných limitov výfukových a nevýfukových emisií a požiadaviek na skúšobné podmienky podľa tohto nariadenia, ktoré spôsobujú, že vozidlo, ktoré nespĺňa požiadavky, sa javí ako vozidlo, ktoré ich spĺňa, alebo ktoré falšujú výsledky skúšok. Orgány dohľadu nad trhom by mali uplatňovať špecializované skríningové skúšky a opatrenia na presadzovanie právnych predpisov, aby sa predišlo obchádzaniu požiadaviek normy Euro 7.

2.3. Pri posudzovaní takýchto situácií v rámci typového schvaľovania by sa mali rozlišovať a identifikovať špecifické situácie, v ktorých je zníženie účinnosti regulácie výfukových emisií a emisií z odparovania ([1]) odôvodnené technickými dôvodmi a nie je spôsobené manipuláciou. Osobitne dôležité je to za jazdných podmienok, ktoré približujú jednej alebo viacerým hraničným podmienkam skúšky regulovaných emisií. Výrobcovia musia v takýchto situáciách spĺňať kritériá vyhlásenia o technicky odôvodnených stratégiách regulácie emisií, ktoré sú aktívne len v prípade špecifického súboru podmienok okolia alebo prevádzkových podmienok, čím zdokumentujú a objasnia zníženie účinnosti regulácie emisií, ktoré možno pozorovať (napríklad dávkovanie činidla sa môže zastaviť pri veľmi nízkych teplotách z dôvodu fyzikálnych obmedzení hardvéru). Tieto technicky

([1]) Nariadenie (EÚ) 2024/1257, odôvodnenie 26.

odôvodnené emisné stratégie musia spĺňať prísne kritériá preukazujúce, že sú prijateľnými, a preto nepredstavujú manipulatívne zariadenie alebo manipulatívnu stratégiu podľa vymedzenia v nariadení (EÚ) 2024/1257, a to bez toho, aby boli dotknuté požiadavky stanovené v článku 4 ods. 2 toho istého nariadenia. Metodika posudzovania a schvaľovania AES je opísaná v dodatku 1 k tejto prílohe.

2.4. Výrobcovia musia zabezpečiť, aby žiadne vozidlo nebolo vybavené manipulatívnymi zariadeniami alebo stratégiami súvisiacimi s integritou údajov podľa vymedzení v článku 3 bodoch 41 a 42 nariadenia (EÚ) 2024/1257.

2.5. Výrobcovia nesmú zavádzať aktualizácie softvéru alebo kalibrácie, ktoré slúžia na manipuláciu s údajmi týkajúcimi sa snímačov, spotreby paliva alebo elektrickej energie, elektrického dojazdu alebo životnosti batérie, a to ani pred uvedením na trh, ani po ňom.

2.6. Výrobcovia musia udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu oznámiť všetky aktualizácie softvéru a kalibrácie, ktoré majú vplyv na integritu údajov týkajúcich sa snímačov, spotreby paliva alebo elektrickej energie, elektrického dojazdu alebo životnosti batérie.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY – DOKUMENTÁCIA

3.1. Výrobcovia musia pri typovom schvaľovaní zdokumentovať pomocné emisné stratégie (AES). Postupom posudzovania AES sa zabezpečuje konzistentné typové schvaľovanie konštrukčných prvkov alebo opatrení v súlade s článkom 14 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257. Aby mohli schvaľovacie úrady posúdiť správne používanie AES vzhľadom na zákaz manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií uvedený v článku 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2024/1257, výrobca poskytuje rozšírenú dokumentáciu opísanú v dodatku 1 k tejto prílohe.

3.2. Rozšírená dokumentácia zostáva prísne dôverná. Dokumentáciu môže uchovávať schvaľovací úrad alebo si ju na základe rozhodnutia schvaľovacieho úradu môže ponechať výrobca. Ak si túto dokumentáciu ponechá výrobca, schvaľovací úrad ju po preskúmaní a schválení označí a uvedie na nej dátum. Táto dokumentácia musí byť schvaľovaciemu úradu k dispozícii na kontrolu v čase schvaľovania alebo kedykoľvek počas platnosti schválenia.

3.3. Schvaľovacím úradom výrobcovia takisto musia predložiť formálnu dokumentáciu opísanú v dodatku 2 k tejto prílohe, ktorá obsahuje informácie o AES/BES, ktoré by nezávislému subjektu vykonávajúcemu skúšku umožnili identifikovať, či namerané emisie možno pripísať AES alebo BES alebo či sú potenciálne spôsobené manipulatívnym zariadením alebo výsledkom manipulatívnej stratégie.

3.4. Výrobcovia musia na požiadanie sprístupniť formálnu dokumentáciu všetkým schvaľovacím úradom, technickým službám, orgánom dohľadu nad trhom, uznaným tretím stranám a Komisii.

3.5. Výrobcovia musia zaviesť indikátor (ukazovateľ alebo časovač AES), ktorý indikuje, keď vozidlo jazdí v režime, v ktorom je AES, ktorá bola zdokumentovaná v rozšírenej dokumentácii, aktívna namiesto režimu BES. Indikátor musí byť k dispozícii prostredníctvom sériového portu štandardného diagnostického konektora, a to na výzvu generického snímacieho zariadenia. Režim AES, ktorý je v prevádzke, musí byť identifikovateľný prostredníctvom formálnej dokumentácie.

4. ÚLOHY A POVINNOSTI

4.1. V tomto bode sa stanovujú úlohy a povinnosti zúčastnených subjektov s cieľom zabezpečiť súlad s regulačnými požiadavkami:

— V prípade výrobcov vozidiel: zavádzajú sa ním kritériá na vyhlásenie o odôvodnených pomocných stratégiách regulácie emisií, ktoré sú aktívne na konkrétny účel a v reakcii na špecifický súbor podmienok okolia alebo prevádzkových podmienok. Tieto stratégie regulácie emisií musia spĺňať prísne technické kritériá na preukazujúce, že nepredstavujú manipulatívne zariadenie alebo manipulatívnu stratégiu podľa vymedzenia v nariadení (EÚ) 2024/1257.

— V prípade schvaľovacích úradov: zavádzajú sa ním kritériá schvaľovania technicky odôvodnených stratégií regulácie emisií. Schválenie takýchto stratégií regulácie emisií sa opiera o koncepciu „pomocných emisných stratégií“ (AES), ktorá je prispôsobená právnemu rámcu normy Euro 6. Táto príloha slúži na podporu dokumentácie AES a objasňuje jej úlohu, ktorou je pomáhať pri meraní a monitorovaní emisií prostredníctvom palubných monitorovacích systémov (OBM).

— V prípade orgánov dohľadu nad trhom: stanovuje sa v ňom rámec na detekciu manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií pomocou špecializovaných skríningových skúšok a opatrení na presadzovanie právnych predpisov s cieľom zabrániť obchádzaniu požiadaviek normy Euro 7.

— V prípade uznaných tretích strán a Európskej komisie: stanovujú sa v ňom úlohy pri vykonávaní skríningových skúšok.

4.2. Úlohy a povinnosti výrobcov vozidiel

4.2.1. Výrobcovia musia zabezpečiť neprítomnosť manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií súvisiacich s emisiami v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia: výrobcovia musia zabezpečiť, aby žiadne vozidlo nebolo vybavené manipulatívnymi zariadeniami alebo stratégiami podľa vymedzenia v článku 3 bodoch 41 a 42 nariadenia (EÚ) 2024/1257.

4.2.2. Výrobcovia musia zdokumentovať aktualizácie softvéru vo vozidlách v prevádzke, ktorými sa znižuje účinnosť stratégií regulácie emisií po typovom schválení.

4.2.3. Výrobcovia musia udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu oznámiť všetky aktualizácie alebo kalibrácie softvéru, ktoré majú vplyv na systémy regulácie výfukových emisií.

4.2.4. Výrobcovia musia pomocné emisné stratégie (AES) dokumentovať v rámci typového schválenia, ako sa uvádza v bode 3 „Technické požiadavky – dokumentácia“.

4.2.5. Výrobca musí spolupracovať so schvaľovacím úradom s cieľom umožniť mu vybrať maximálne 5 AES, ktoré budú monitorované prostredníctvom OBM podľa prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1707.

4.3. Úlohy a povinnosti schvaľovacích úradov

4.3.1. Schvaľovací úrad na žiadosť výrobcu vykoná predbežné posúdenie AES pre nové typy vozidiel so zreteľom na emisie spolu s výberom AES podľa bodu 4.2.5. V tomto prípade sa príslušná dokumentácia predloží schvaľovaciemu úradu v rozmedzí 2 až 12 mesiacov pred začatím postupu typového schvaľovania.

4.3.2. Schvaľovací orgán vykoná predbežné posúdenie na základe rozšírenej dokumentácie opísanej v písmene b) doplnku 2 k tejto prílohe, ktorú predložil výrobca. Schvaľovací úrad vykoná posúdenie v súlade s metodikou opísanou v dodatku 1 k tejto prílohe. Vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch sa schvaľovací úrad môže od uvedenej metodiky odchýliť.

4.3.3. Predbežné posúdenie AES pre nové typy vozidiel so zreteľom na emisie zostáva v platnosti na účely typového schválenia počas obdobia 18 mesiacov. Na žiadosť výrobcu môže schvaľovací úrad túto lehotu predĺžiť o ďalších 12 mesiacov.

4.3.4. V spolupráci s výrobcom schvaľovací úrad vyberie maximálne 5 AES, ktoré budú monitorované prostredníctvom OBM podľa prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1707. Pri výbere AES sa musia uprednostniť tie AES, ktoré majú najväčší očakávaný vplyv na emisie, ktorý je výsledkom kombinácie ich vplyvu na emisie, keď sú aktívne, a ich očakávanej miery aktivácie počas používania vozidiel.

4.3.5. Schvaľovací úrad označí rozšírenú dokumentáciu a uvedie na nej dátum. Ak schvaľovací úrad uchováva rozšírenú dokumentáciu, musí sa ponechať aspoň 10 rokov od udelenia schválenia.

4.3.6. Schvaľovací úrad vyhodnotí dokumentáciu aktualizácií softvéru, ktorými sa znižuje účinnosť stratégií regulácie emisií po typovom schválení, a podľa potreby rozšíri schválenie, pokiaľ sú požiadavky naďalej splnené.

4.3.7. Schvaľovací úrad môže odskúšať funkčnosť ukazovateľa alebo časovača AES indikujúcich, kedy je vozidlo v prevádzke v režime AES, a nie v režime BES.

4.3.8. Schvaľovacie úrady musia zabezpečiť harmonizované posudzovanie pomocných emisných stratégií (AES). Fórum na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov každoročne vypracuje zoznam režimov AES, ktoré schvaľovacie úrady považovali za neakceptovateľné (ak takéto režimy AES fórum považovalo za neakceptovateľné), pričom Komisia ho najneskôr do konca marca nasledujúceho roka sprístupní verejnosti.

4.4. Úlohy a povinnosti orgánov dohľadu nad trhom

4.4.1. Orgány dohľadu nad trhom môžu vykonávať skríningové skúšky s cieľom detegovať manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie súvisiace s emisiami.

4.4.2. Orgány dohľadu nad trhom by mali podľa individuálnej situácie rozhodnúť, ktoré metódy sú najvhodnejšie, a to na základe primeraného posúdenia rizika, v ktorom sa posudzuje možný nesúlad, pravdepodobnosť jeho výskytu a ďalšie možné ukazovatele, ako je závažnosť situácie.

4.4.3. Vyhľadávanie manipulatívnych zariadení alebo stratégií by mohlo zahŕňať dva odlišné prípady:

prípad A) „Detekcia pri hraničných podmienkach“: manipulatívne zariadenia alebo stratégie, ktorých spustenie sa aktivuje pri regulovaných hraničných podmienkach skúšky alebo pri podmienkach, ktoré ich nahrádzajú (ako je teplota okolia, nadmorská výška, trvanie jazdy, spotrebované palivo a rozsahy dynamiky jazdy), alebo

prípad B) „Detekcia pri skúške“: manipulatívne zariadenia alebo stratégie spúšťané prítomnosťou skúšobného vybavenia (napr. zvýšenie protitlaku na výfukovej trubici, signály na zadných ultrazvukových snímačoch, pripojenie zariadenia na zaznamenávanie údajov k portu systému OBD) alebo lokalizáciou vozidla (t. j. čokoľvek, čo informuje vozidlo, že prebieha skúška na výfukové emisie na ceste). Tieto manipulatívne zariadenia alebo manipulatívne stratégie slúžiace na „detekciu pri skúške“ sa využívajú predovšetkým pri cestných skúškach so systémom PEMS, keďže pri vozidlách skúšaných v laboratóriu sa zvyčajne musí používať špeciálny „režim vozidlového dynamometra“, ktorým sa umožňuje skúšanie emisií bez spustenia bezpečnostných zariadení atď.

4.4.4. Je nevyhnutné, aby bolo do všetkých kampaní zameraných na skríningové skúšanie zahrnuté prinajmenšom skúšanie vozidla pomocou regulačných metodík. Ide o dôležitý krok, ktorým sa zabezpečí, že v prípade vozidla sa nevyskytnú poruchy, nedostatočná údržba ani iné podobné problémy, v dôsledku ktorých by došlo k nenáležitému nárastu úrovne emisií.

4.4.5. Na detekciu prítomnosti manipulatívnych zariadení alebo stratégií podľa prípadu A treba, aby sa vozidlá skúšali za rôznych regulovaných skúšobných podmienok, ktoré sa označujú ako „modality“. Súbor modalít nie je pevne stanovený, ale otvorený, a to vzhľadom na potrebu detegovať špecifické správanie technológie v reakcii na zložitý súbor parametrov, ako aj na potrebu zachovať nepredvídateľnosť podmienok.

4.4.6. Orgány dohľadu nad trhom musia presadzovať zákaz manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií súvisiacich s emisiami. Ak sa identifikuje manipulatívne zariadenie alebo manipulatívna stratégia súvisiace s emisiami, orgány dohľadu nad trhom postupujú v súlade s kapitolou XI nariadenia (EÚ) 2018/858.

4.4.7. Orgány dohľadu nad trhom musia zabezpečiť jednotné uplatňovanie kritérií posudzovania skríningových skúšok so zreteľom na najnovšiu verziu príslušných nezáväzných usmernení uverejnených Európskou komisiou a na informácie dostupné v rámci fóra na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov.

4.5. Úlohy a povinnosti Komisie a uznaných tretích strán

4.5.1. Komisia a uznané tretie strany môžu vykonávať skríningové skúšky s cieľom detegovať manipulatívne zariadenia a manipulatívne stratégie súvisiace s emisiami podľa bodu 4.4.1.

Dodatok 1

Metodika posudzovania a schvaľovania pomocných emisných stratégií (AES) a základných emisných stratégií (BES)

V tomto dodatku sa uvádza štruktúrovaný prístup k posudzovaniu a schvaľovaniu pomocných emisných stratégií (AES) a základných emisných stratégií (BES).

1. Dokumentácia AES a BES

1.1. Výrobcovia musia zahrnúť technický opis svojej BES do rozšírenej dokumentácie podľa dodatku 2.

1.2. Výrobcovia musia zdokumentovať všetky AES s prípadným vynechaním určitej AES podľa bodu 1.5. Výrobcovia musia odôvodniť použitie zdokumentovanej AES na základe jedného alebo viacerých z týchto kritérií:

a) AES je potrebná na bezpečnú prevádzku vozidla;

b) AES je potrebná, aby sa predišlo náhlemu a nenapraviteľnému poškodeniu komponentu hnacej sústavy ([1]);

c) AES je aktívna len počas naštartovania motora;

d) AES je potrebná z dôvodu fyzických obmedzení systému regulácie emisií.

1.3. Pre každú zdokumentovanú AES výrobcovia musia predložiť:

— opis technickej motivácie pre AES. Bude to podložené podpornými dôkazmi, ako sú skúšky životnosti alebo analýzy rizík, ktoré preukazujúce technickú nevyhnutnosť AES,

— opis presných podmienok, ktoré vedú k aktivácii a deaktivácii AES. Ten podľa potreby zahŕňa parametre motora, parametre okolia a akúkoľvek relevantnú podmienku,

— odhad vplyvu AES na emisie a CO_2 v čase, keď je aktívna,

— odhad očakávanej miery aktivácie AES počas používania vozidiel.

1.4. Informácie uvedené v bode 1.3sa zahrnú do rozšírenej dokumentácie podľa dodatku 2.

1.5. Výrobcovia môžu z rozšírenej dokumentácie vynechať ktorúkoľvek AES za predpokladu, že spĺňajú jednu alebo viacero z týchto podmienok:

— AES, ak je aktívna, nevedie k prekročeniu limitných hodnôt vymedzených v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257,

— AES, ak je aktívna, neznižuje účinnosť systémov regulácie emisií,

— podmienky, ktoré vedú k aktivácii AES, sú v podstatnej miere zahrnuté do skúšobných postupov.

2. Posúdenie AES a BES

2.1. Orgány schvália BES, ktorá spĺňa požiadavky na dokumentáciu uvedené v bode 1.1.

([1]) Ako sa vymedzuje v spoločnej rezolúcii č. 2 (M.R.2) k dohodám EHK OSN z roku 1958 a 1998.

2.2. Orgány musia zdokumentovanú AES schváliť, ak je to technicky odôvodnené jedným alebo viacerými kritériami podľa odseku1.2, za predpokladu, že sú splnené aj tieto kritériá:

— technická motivácia pre AES je uspokojivá a podložená náležitými dôkazmi,

— podmienky, ktoré vedú k aktivácii a deaktivácii AES, sú stanovené podľa technických charakteristík príslušných systémov regulácie emisií, a nie podľa hraničných podmienok alebo iných podmienok, na ktoré sa vzťahuje regulačná skúška.

3. Schválenie AES a BES

Schvaľovací úrad na základe obsahu rozšírenej dokumentácie schváli AES a BES predložené výrobcom.

Rozšírená dokumentácia musí mať najviac 100 strán.

Rozšírenú dokumentáciu môžu v prípade potreby dopĺňať prílohy a ďalšie priložené dokumenty, ktoré obsahujú dodatočné a doplnkové prvky. Výrobca pošle novú konsolidovanú verziu rozšírenej dokumentácie (s vyznačenými zmenami) schvaľovaciemu úradu vždy, keď sa zavádzajú zmeny v AES. Schvaľovací úrad novú verziu AES vyhodnotí a schváli.

Rozšírená dokumentácia musí obsahovať vyhlásenie o verziách softvéru používaných na kontrolu týchto AES/BES vrátane náležitých kontrolných súčtov alebo referenčných hodnôt týchto verzií softvéru a kalibrácií, ako aj pokynov pre úrad o spôsobe čítania kontrolných súčtov alebo referenčných hodnôt; po každom použití novej verzie softvéru alebo kalibrácii, ktorá má vplyv na AES/BES, sa toto vyhlásenie aktualizuje a zasiela schvaľovaciemu úradu, u ktorého je táto rozšírená dokumentácia uložená. Výrobcovia môžu požiadať o použitie alternatívnej metódy ku kontrolnému súčtu, ak poskytuje rovnocennú úroveň vysledovateľnosti verzie softvéru a riadenie kalibrácie.

Rozšírená dokumentácia musí obsahovať aj vyhlásenie výrobcu o neprítomnosti manipulatívnych zariadení alebo manipulatívnych stratégií. Schválenie rozšírenej dokumentácie nepredstavuje dôkaz o neprítomnosti manipulatívnych zariadení alebo manipulatívnych stratégií.

Dodatok 2

DOKUMENTÁCIA

Formálna dokumentácia

Výrobca môže použiť jednu formálnu dokumentáciu pre viacero typových schválení vzhľadom na emisie. Formálna dokumentácia zahŕňa tieto informácie:

Bod	Vysvetlenie
1. **Číslo typového schválenia vzhľadom na emisie**	Zoznam čísiel typových schválení vzhľadom na emisie, ktorých sa týka toto vyhlásenie o BES – AES: vrátane odkazu na typové schválenie, označenia softvéru, čísla kalibrácie alebo kontrolných súčtov každej verzie a každej príslušnej riadiacej jednotky, napríklad motora a dodatočných úprav
Spôsob čítania verzie softvéru a kalibrácie	Napr. vysvetlenie snímacieho zariadenia
2. **Základné emisné stratégie**	
BES x	Opis stratégie x
BES y	Opis stratégie y
3. **Pomocné emisné stratégie**	
Opis pomocných emisných stratégií	Hierarchické vzťahy medzi AES: ktorý režim AES sa uprednostňuje, ak je prítomný viac ako jeden
AES x	— opis a odôvodnenie AES — merané a/alebo modelované parametre pre aktiváciu AES — iné parametre používané na aktiváciu AES — nárast emisií znečisťujúcich látok a CO_2 počas používania AES v porovnaní s BES — odhad očakávanej miery aktivácie AES počas používania vozidiel
AES y	Ako vyššie

Rozšírená dokumentácia

Rozšírená dokumentácia má takúto štruktúru:

Rozšírená dokumentácia k uplatňovaniu AES č. YYY/OEM v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1257

Časti	Odsek	Bod	Vysvetlenie
Úvodné dokumenty		Úvodný list schvaľovaciemu úradu	Odkaz na dokument s uvedením verzie, dátumu vydania dokumentu, podpisu relevantnej osoby vo výrobnej organizácii
		Tabuľka verzií	Obsah úprav každej verzie: a ktorá časť je upravená
		Opis príslušných typov (emisie)	
		Tabuľka priložených dokumentov	Zoznam všetkých priložených dokumentov

Časti	Odsek	Bod	Vysvetlenie
		Krížové odkazy	(Uveďte, kde možno nájsť jednotlivé požiadavky nariadenia)
		Vyhlásenie o neprítomnosti manipulatívnych zariadení a manipulatívnych stratégií	+ podpis
Základný dokument	0	Skratky	
	1	VŠEOBECNÝ OPIS	
	1.1	Všeobecný opis motora	Opis hlavných vlastností: zdvihový objem, dodatočná úprava, …
	1.2	Všeobecná architektúra systému	Blokový diagram systému: zoznam snímačov a ovládacích prvkov, vysvetlenie všeobecných funkcií motora
	1.3	Údaje o verzii softvéru a kalibrácie	Napr. vysvetlenie snímacieho zariadenia
	2	Základné emisné stratégie	
	2.x	BES x	Opis stratégie x
	2.y	BES y	Opis stratégie y
	3	Pomocné emisné stratégie	
	3.0	Opis pomocných emisných stratégií	Hierarchické vzťahy medzi AES: opis a odôvodnenie (napr. bezpečnosť, spoľahlivosť atď.)
	3.x	AES x	3.x.1 odôvodnenie AES 3.x.2 merané a/alebo modelované parametre pre charakterizáciu AES 3.x.3 spôsob fungovania AES – použité parametre 3.x.4 účinok AES na znečisťujúce látky a CO_2 3.x.5 odhad očakávanej miery aktivácie AES počas používania vozidiel
	3.y	AES y	3.y.1 3.y.2 atď.
	Tu sa končí limit 100 strán.		
	Príloha		Zoznam typov, ktorých sa týkajú tieto BES a AES: vrátane odkazu na typové schválenie, označenia softvéru, čísla kalibrácie, kontrolných súčtov každej verzie a každej riadiacej jednotky (motora a/alebo prípadnej dodatočnej úpravy)

Časti	Odsek	Bod	Vysvetlenie
Priložené dokumenty		Technická poznámka pre odôvodnenie AES č. xxx	Posúdenie rizika alebo odôvodnenie skúškou alebo prípadný príklad náhleho poškodenia
		Technická poznámka pre odôvodnenie AES č. yyy	
		Protokol o skúške pre kvantifikáciu vplyvu konkrétnej AES	Skúšobný protokol pre všetky špecifické skúšky vykonané na odôvodnenie AES, podrobnosti o skúšobných podmienkach, opis vozidla, dátum skúšok, vplyv na emisie a/alebo CO_2 s aktiváciou alebo bez aktivácie AES

PRÍLOHA V

OVEROVANIE EMISIÍ PLYNOV Z KĽUKOVEJ SKRINE

(SKÚŠKA TYPU 3)

1. ÚVOD

1.1. Výrobca musí zabezpečiť, aby vetrací systém motora neumožňoval únik emisií akýchkoľvek plynov z kľukovej skrine do atmosféry. Na účely typového schválenia musí výrobca udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu poskytnúť podpísané vyhlásenie o súlade, pokiaľ ide o požiadavky na emisie z kľukovej skrine vozidiel so zážihovými motormi.

1.2. Vzor vyhlásenia výrobcu o súlade s požiadavkami na skúšku typu 3 je stanovený v dodatku 1 k tejto prílohe.

1.3. Ak udeľujúci schvaľovací úrad požiada, aby sa pri typovom schvaľovaní alebo v prípade skúšok zhody výroby, kontrol zhody v prevádzke alebo kontroly dohľadu nad trhom uskutočnila preukazovacia skúška, v tejto prílohe sa opisuje postup skúšky typu 3, ktorou sa overujú emisie plynov z kľukovej skrine, ako sa uvádza v bode 5.3.3 predpisu OSN č. 83.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Všeobecné požiadavky na vykonávanie skúšky typu 3 sú stanovené v bodoch 1 a 2 prílohy 6 k predpisu OSN č. 83 s výnimkami uvedenými v bode 2.2.

2.2 Ako koeficienty jazdného zaťaženia sa použijú koeficienty pre vozidlo s nízkymi hodnotami (VL). Ak VL neexistuje, použije sa jazdné zaťaženie pre vozidlo s vysokými hodnotami (vehicle high, VH). V tom prípade sa vozidlo VH vymedzuje v súlade s bodom 4.2.1.1.1 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154. Ak sa používa metóda interpolácie, vozidlá VL a VH sú špecifikované v bode 4.2.1.1.2 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

3.1 Technické požiadavky sú tie, ktoré sú uvedené v bodoch 3 až 6 prílohy 6 k predpisu OSN č. 83.

Dodatok 1

VYHLÁSENIE VÝROBCU O SÚLADE S POŽIADAVKAMI NA SKÚŠKU TYPU 3

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidlá uvedené v prílohe I k tomuto vyhláseniu ([1]), sú v súlade s požiadavkami typu 3.

V súlade s prílohou V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257:

[ ] je nainštalovaný uzavretý systém kľukovej skrine.

[ ] emisie z kľukovej skrine sú smerované priamo alebo nepriamo do výfuku vozidla.

[ ] emisie z kľukovej skrine sú smerované do akéhokoľvek iného systému, ktorý bráni uvoľneniu emisií plynov z kľukovej skrine do atmosféry.

V [….. Miesto ([2])]

Dňa [….. Dátum] [*Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu* ([3])]

Prílohy

Príloha I: Typ/typy, rad/rady vozidla alebo vozidiel opísané iným deskriptorom vozidla (resp. deskriptormi), na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie (v relevantných prípadoch).

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Usadený v Únii.
([3]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

PRÍLOHA VI

STANOVENIE EMISIÍ Z ODPAROVANIA

(SKÚŠKA TYPU 4)

1. ÚVOD

V tejto prílohe je uvedená metóda stanovenia emisií z odparovania z ľahkých vozidiel opakovateľným a reprodukovateľným spôsobom, ktorá je určená ako reprezentatívna pre skutočnú prevádzku vozidla.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

Všeobecné požiadavky na vykonanie skúšky typu 4 sú tie, ktoré sú stanovené v bode 6.6 predpisu OSN č. 154. Za limitnú hodnotu sa považuje hodnota uvedená v tabuľke 3 v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

Technické požiadavky na vykonanie skúšky typu 4 sú tie, ktoré sú stanovené v prílohe C3 k predpisu OSN č. 154.

PRÍLOHA VII

OVEROVANIE ŽIVOTNOSTI SYSTÉMOV NA REGULÁCIU ZNEČISŤUJÚCICH LÁTOK

(SKÚŠKA TYPU 5)

1. VYHLÁSENIE

1.1. Na účely typového schválenia musí výrobca udeľujúcemu schvaľovaciemu úradu poskytnúť podpísané vyhlásenie o súlade systémov regulácie emisií s požiadavkami na stálosť emisií.

Vyhlásenie o súlade musí obsahovať aj uplatniteľné faktory zhoršenia určené v súlade s postupmi uvedenými v prílohe C4 k predpisu OSN č. 154 alebo akýmikoľvek inými vhodnými prostriedkami podľa výberu výrobcu.

Vzor vyhlásenia výrobcu o súlade s požiadavkami na stálosť emisií systémov regulácie emisií je stanovený v dodatku 1 k tejto prílohe.

1.2. Ak sa požaduje skúška počas hlavnej životnosti alebo dodatočnej životnosti na účely kontroly zhody v prevádzke alebo kontroly dohľadu nad trhom, pri tejto skúške sa musí postupovať podľa požiadaviek na preukázanie súladu s limitmi výfukových emisií na účely typového schválenia. Okrem toho sa pri tejto skúške musia používať zvyčajné postupy skúšania zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom, ako je kontrola vozidla pred skúškou.

1.3. Faktory zhoršenia sa nesmú uplatňovať, ak je počet najazdených kilometrov vozidla vyšší ako 15 000 km.

1.4. V prípade skúšok vykonaných v dodatočnom období životnosti sa na hodnotenie skúšok musí použiť uplatniteľný multiplikačný faktor pre životnosť stanovený v tabuľke 2 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

Dodatok 1

VYHLÁSENIE VÝROBCU O SÚLADE S POŽIADAVKAMI NA SKÚŠKU TYPU 5

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidlá uvedené v prílohe I k tomuto vyhláseniu ([1]) sú v súlade s požiadavkami typu 5 týkajúcimi sa stálosti regulácie výfukových emisií počas hlavnej životnosti a dodatočnej životnosti podľa vymedzenia uvedeného v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

Pre skúšky typu 1 (WLTP) vykonávané na účely typového schválenia alebo skúšky zhody výroby sa na určenie konečných výsledkov emisií znečisťujúcich látok musia použiť tieto (štandardné) faktory zhoršenia:

Faktory zhoršenia (DF) ([2]) v prípade vznetového motora							
	NO_X	CO	THC	NMHC	$HC+NO_X$	PM	PN
Multiplikačné			–	–			
Aditívne			–	–			

Faktory zhoršenia (DF)[10] v prípade zážihového motora							
	NO_X	CO	THC	NMHC	$HC+NO_X$	PM	PN
Multiplikačné (predvolené)	1,600	1,500	1,300	1,300	–	1,000	1,000
Multiplikačné					–		
Aditívne					–		

V [….. Miesto ([3])]

Dňa [….. Dátum]

[*Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu* ([4])]

Prílohy

Príloha I: Typ/typy, rad/rady vozidla alebo vozidiel opísané iným deskriptorom vozidla (resp. deskriptormi), na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie (v relevantných prípadoch).

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Zaokrúhlené na 3 desatinné miesta.
([3]) Usadený v Únii.
([4]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

PRÍLOHA VIII

OVEROVANIE PRIEMERNÝCH EMISIÍ PRI NÍZKYCH TEPLOTÁCH OKOLIA

(SKÚŠKA TYPU 6)

1. ÚVOD

1.1. V tejto prílohe sa opisuje potrebné vybavenie a postup pre skúšku typu 6 na overenie emisií pri nízkych teplotách okolia.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Všeobecné požiadavky na skúšku typu 6 sú tie, ktoré sú stanovené v bode 5.3.5 predpisu OSN č. 83.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

3.1. Technické požiadavky a špecifikácie sú tie, ktoré sú uvedené v bodoch 2 až 6 prílohy 8 k predpisu OSN č. 83.

PRÍLOHA IX

ŠPECIFIKÁCIE REFERENČNÝCH PALÍV

1. REFERENČNÉ PALIVÁ

1.1. Špecifikácie referenčných palív, ktoré sa majú použiť, sú špecifikácie stanovené v prílohe B3 k predpisu OSN č. 154.

2. REFERENČNÉ PALIVÁ PRE SKÚŠKY EMISIÍ PRI NÍZKYCH TEPLOTÁCH OKOLIA – SKÚŠKA TYPU 6

2.1. Špecifikácie referenčných palív, ktoré sa majú použiť v rámci skúšky typu 6, sú špecifikácie stanovené v prílohe 10 a prílohe 10a k predpisu OSN č. 83.

PRÍLOHA X

UKAZOVATEĽ RADENIA PREVODOVÝCH STUPŇOV (GSI)

1. ÚVOD

1.1. V tejto prílohe sa objasňujú niektoré požiadavky týkajúce sa výfukových emisií znečisťujúcich látok pri skutočnom používaní, a to aj v prípade, keď sa riadi ukazovateľom radenia prevodových stupňov (GSI).

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Nariadením (EÚ) 2019/2144 sa upravujú ukazovatele radenia prevodových stupňov, ktorých hlavným účelom je minimalizovať spotrebu paliva vozidla, keď vodič dodržiava ich indikácie.

2.2. Musia sa uplatňovať technické špecifikácie pre ukazovatele radenia prevodových stupňov stanovené v ČASTI 2 prílohy IX k nariadeniu (EÚ) 2021/535 ([1]).

3. OBJASNENIE POŽIADAVIEK

3.1. Technické špecifikácie ukazovateľov radenia prevodových stupňov stanovené v ČASTI 2 prílohy IX k nariadeniu (EÚ) 2021/535 sa uplatňujú na vozidlá kategórie M_1 vybavené manuálnou prevodovkou, ktorú možno ovládať len v manuálnom režime.

3.2. Bod 5.2 ČASTI 2 prílohy IX k nariadeniu (EÚ) 2021/535 o funkčných požiadavkách na ukazovatele radenia prevodových stupňov (GSI) sa chápe tak, že slúži ako objasnenie s neúplným zoznamom príkladov.

Pokiaľ ide o ustanovenie, že stratégia GSI musí uľahčovať včasné fungovanie zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok a minimalizovať čas potrebný na ich zahriatie, „včasné fungovanie zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok“ sa chápe ako zabezpečenie súladu s požiadavkami na výfukové emisie znečisťujúcich látok stanovenými v tomto nariadení.

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/535 z 31. marca 2021, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska ich všeobecných konštrukčných vlastností a bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 117, 6.4.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/535/oj).

PRÍLOHA XI

PALUBNÉ DIAGNOSTICKÉ SYSTÉMY (OBD) PRE MOTOROVÉ VOZIDLÁ

1. ÚVOD

1.1. V tejto prílohe sa stanovujú funkčné aspekty palubných diagnostických systémov (OBD) na reguláciu emisií motorových vozidiel.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Na účely tejto prílohy sa uplatňujú požiadavky na systémy OBD stanovené v bode 6.8 predpisu OSN č. 154.

2.2. Vzor vyhlásenia výrobcu o súlade s požiadavkami na OBD na účely typového schválenia je stanovený v dodatku 1 k tejto prílohe.

3. ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA NEDOSTATKOV SYSTÉMOV OBD

3.1. Administratívne ustanovenia týkajúce sa nedostatkov systémov OBD podľa článku 7 ods. 3 sú tie, ktoré sú stanovené v bode 4 prílohy C5 k predpisu OSN č. 154 s nasledujúcimi výnimkami.

3.2. Odkaz na „prahové hodnoty OBD“ v bode 4.2.2 prílohy C5 k predpisu OSN č. 154 sa chápe ako odkaz na prahové hodnoty OBD v tabuľke 4A bodu 6.8.2 predpisu OSN č. 154.

3.3. Druhý pododsek bodu 4.6 prílohy C5 k predpisu OSN č. 154 sa chápe takto:

„Schvaľovací úrad oznámi svoje rozhodnutie týkajúce sa žiadosti o schválenie systému s nedostatkom v súlade s článkom 7 ods. 3 tohto nariadenia.“

4. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

4.1. Na účely tejto prílohy sa uplatňuje vymedzenie pojmov, požiadavky a skúšky týkajúce sa systémov OBD stanovené v bodoch 3.10, 4, 5.10, 6.8 a v prílohe C5 k predpisu OSN č. 154. Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na OBD v súlade s bodom 2.2 tejto prílohy nahrádza požiadavky na preukazovacie skúšky OBD v čase typového schvaľovania ([1]).

4.2 Odkazy na cieľovú životnosť by sa mali chápať ako odkazy na dodatočnú životnosť, ako sa stanovuje v tabuľke 1 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

([1]) Vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami na OBD v súlade s bodom 2.2 tejto prílohy nahrádza požiadavky na preukazovacie skúšky OBD a požiadavky na podávanie správ o pomere prevádzkovej výkonnosti (IUPR) stanovené v doplnku 1 k prílohe C5 k predpisu OSN č. 154.

Dodatok 1

VYHLÁSENIE VÝROBCU O SÚLADE S POŽIADAVKAMI NA OBD NA ÚČELY TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že:

1. vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidlá uvedené v prílohe I k tomuto vyhláseniu ([1]) sú v súlade s ustanoveniami nariadenia (EÚ) 2024/1257 a jeho vykonávacích právnych predpisov týkajúcich sa systému OBD;
2. v prílohe II k tomuto vyhláseniu sa uvádzajú všetky výnimky a/alebo nedostatky uplatniteľné na tieto vozidlá v súvislosti s ustanoveniami o OBD uvedenými v tomto nariadení.

V [….. Miesto ([2])]

Dňa [….. Dátum]

[*Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu* ([3])]

Prílohy

Príloha I: Typ/typy, rad/rady vozidla alebo vozidiel opísané iným deskriptorom vozidla (resp. deskriptormi), na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie (v relevantných prípadoch)

Príloha II: Zoznam všetkých výnimiek a/alebo nedostatkov uplatniteľných na tieto vozidlá v súvislosti s ustanoveniami o OBD uvedenými v tomto nariadení

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Usadený v Únii.
([3]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

PRÍLOHA XII

TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDIEL VYBAVENÝCH EKOLOGICKÝMI INOVÁCIAMI A STANOVENIE EMISIÍ CO_2 A SPOTREBY PALIVA VOZIDIEL PREDLOŽENÝCH NA VIACSTUPŇOVÉ TYPOVÉ SCHVÁLENIE ALEBO SCHVÁLENIE JEDNOTLIVÉHO VOZIDLA

1. TYPOVÉ SCHVÁLENIE VOZIDIEL VYBAVENÝCH EKOLOGICKÝMI INOVÁCIAMI

1.1. V súlade s článkom 7 nariadenia (EÚ) 2023/2767 výrobca, ktorý chce využiť zníženie svojich priemerných špecifických emisií CO_2 pomocou úspor emisií CO_2 dosiahnutých prostredníctvom ekologickej inovácie, musí schvaľovací orgán požiadať o osvedčenie o typovom schválení EÚ vzhľadom na emisie, ktoré má byť udelené vozidlu vybavenému ekologickou inováciou.

1.2. Schvaľovací úrad určí úspory emisií CO_2 dosiahnuté prostredníctvom ekologickej inovácie v súlade s článkom 30 nariadenia (EÚ) 2018/858 použitím metodiky stanovenej vo vykonávacom rozhodnutí Komisie o schválení uvedenej inovačnej technológie ako ekologickej inovácie v súlade s článkom 6 nariadenia (EÚ) 2023/2767.

2. STANOVENIE EMISIÍ CO_2 A SPOTREBY PALIVA VOZIDIEL PREDLOŽENÝCH NA VIACSTUPŇOVÉ TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE ALEBO SCHVAĽOVANIE JEDNOTLIVÉHO VOZIDLA

2.1. V prípade viacstupňového typového schválenia sa na účely určenia emisií CO_2 a spotreby paliva nedokončeného a dokončovaného vozidla uplatňujú postupy uvedené v prílohe XXI.

2.2. Odchylne od bodu 2.1 na žiadosť výrobcu v poslednom stupni výroby, ak je základné vozidlo nedokončené a ak výrobca základného vozidla sprístupnil nástroj na výpočet hodnôt konečnej spotreby paliva a CO_2, ako sa uvádza v prílohe B7 k predpisu OSN č. 154, na základe parametrov dokončovaných vozidiel, emisie CO2 a spotrebu paliva dokončovaného vozidla musí výrobca v poslednom stupni výroby vypočítať na základe parametrov dokončovaného vozidla, ako sa stanovuje v bode 3.2.4 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154.

Výrobca základného vozidla na základe parametrov reprezentatívneho vozidla predloženého na viacstupňové schválenie v súlade s bodom 4.2.1.4 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154 stanoví na tento účel rad vymedzený vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, ako sa uvádza v bode 6.3.4 predpisu OSN č. 154.

Výrobca základného vozidla vypočíta koeficienty jazdného zaťaženia vozidla HM a vozidla LM radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia v súlade s bodom 5 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154 a stanoví emisie CO_2 a spotrebu paliva uvedených vozidiel v rámci skúšky typu 1. Výpočet jazdného zaťaženia a jazdného odporu pre konkrétne vozidlo predložené na viacstupňové schválenie vykoná výrobca dokončovaného vozidla v súlade s bodom 5.1 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154. Tieto hodnoty sa zahrnú do nástroja na výpočet s cieľom určiť emisie CO_2 a spotrebu paliva dokončovaného vozidla.

2.3. Odchylne od bodu 2.1, ak je základným vozidlom dokončené vozidlo, výrobca v poslednom stupni výroby určí emisie CO_2 dokončovaného vozidla na základe informácií od výrobcu základného vozidla. Emisie CO_2 sa určujú v súlade s metódou interpolácie CO_2 použitím príslušných údajov z dokončovaného vozidla alebo sa vypočítajú na základe parametrov dokončovaného vozidla uvedených v bode 3.2.4 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154 a použitím nástroja na výpočet uvedeného v bode 2.2, ak ho výrobca základného vozidla poskytol. Ak nemožno použiť interpoláciu CO_2 alebo nástroj na výpočet nie je dostupný, so súhlasom schvaľovacieho úradu možno emisie CO_2 dokončovaného vozidla považovať za emisie CO_2 vozidla VH týkajúce sa základného vozidla.

2.4. Výrobca v poslednom stupni výroby musí v osvedčení o zhode uviesť informácie o dokončovaných vozidlách a doplní informácie o základných vozidlách v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2020/683.

V prípade vozidiel predložených na viacstupňové schválenie obsahuje osvedčenie o typovom schválení jednotlivého vozidla tieto informácie:

a) emisie CO_2 merané v súlade s metodikou uvedenou v bode 2.1, prípadne v bodoch 2.2 alebo 2.3;

b) hmotnosť dokončovaného vozidla v prevádzkovom stave;

c) typ, variant a verzia základného vozidla;

d) číslo typového schválenia základného vozidla;

e) názov a adresa výrobcu základného vozidla;

f) hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave.

PRÍLOHA XIII

TYPOVÉ SCHVAĽOVANIE VZHĽADOM NA EMISIE NÁHRADNÝCH ZARIADENÍ NA REGULÁCIU ZNEČISŤUJÚCICH LÁTOK AKO SAMOSTATNÝCH TECHNICKÝCH JEDNOTIEK

1. ÚVOD

1.1. Táto príloha obsahuje doplňujúce požiadavky na typové schvaľovanie zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok ako samostatných technických jednotiek.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Označenie

Pôvodné náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok musia byť označené aspoň týmito identifikačnými znakmi:

a) názov alebo obchodná značka výrobcu vozidla;

b) značka a identifikačné číslo dielov pôvodného náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok zaznamenané v informáciách uvedených v bode 2.3.

2.2. Dokumentácia

K pôvodným náhradným zariadeniam na reguláciu znečisťujúcich látok musia byť priložené tieto informácie:

a) názov alebo obchodná značka výrobcu vozidla;

b) značka a identifikačné číslo dielov pôvodného náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok zaznamenané v informáciách uvedených v bode 2.3;

c) vozidlá, ktoré sú vybavené typom pôvodného náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok, na ktorý sa vzťahuje bod 2.3 doplnku k dodatku 4 k prílohe I, prípadne aj označenie identifikujúce, či je pôvodné náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok vhodné na montáž do vozidla, ktoré je vybavené palubným diagnostickým systémom (OBD);

d) montážne pokyny, ak je to potrebné.

Tieto informácie musia byť dostupné v katalógu výrobkov, ktorý na predajné miesta dodáva výrobca vozidla.

2.3. Výrobca vozidla poskytuje technickej službe a/alebo schvaľovaciemu úradu potrebné informácie v elektronickom formáte, ktorý zabezpečí väzbu medzi príslušnými číslami dielov a dokumentáciou typového schválenia.

Tieto informácie musia obsahovať:

a) značku/značky a typ/typy vozidla;

b) značku/značky a typ/typy pôvodného náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok;

c) číslo/čísla dielu/dielov pôvodného náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok;

d) číslo typového schválenia príslušného typu/typov vozidla so zreteľom na emisie.

3. ZNAČKA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ PRE SAMOSTATNÚ TECHNICKÚ JEDNOTKU

3.1. Každé náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré sa zhoduje s typom schváleným podľa tohto nariadenia ako samostatná technická jednotka, musí byť označené značkou typového schválenia EÚ.

3.2. Túto značku tvorí obdĺžnik, vnútri ktorého je uvedené malé písmeno „e“, po ktorom nasleduje rozlišovacie číslo členského štátu, ktorý udelil typové schválenie EÚ v súlade so systémom číslovania uvedeným v nariadení (EÚ) 2020/683.

Značka typového schválenia EÚ má okrem toho v blízkosti obdĺžnika „základné schvaľovacie číslo“ uvedené v bode 4 čísla typového schválenia uvedeného v prílohe IV k nariadeniu (EÚ) 2020/683 a predchádzajú mu dve číslice označujúce poradové číslo pridelené poslednej väčšej technickej zmene tohto nariadenia k dátumu udelenia typového schválenia EÚ pre samostatnú technickú jednotku. Poradové číslo pre toto nariadenie je 00.

3.3. Značka typového schválenia EÚ sa musí pripevniť k náhradnému zariadeniu na reguláciu znečisťujúcich látok tak, aby bola ľahko čitateľná a nezmazateľná. Má byť podľa možnosti vždy viditeľná pri montáži náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok do vozidla.

3.4. V dodatku 3 k tejto prílohe je uvedený príklad značky typového schválenia EÚ.

4. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

4.1. Požiadavky na typové schválenie náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok sú tie, ktoré sú stanovené v bode 5 predpisu OSN č. 103 s výnimkami uvedenými v bodoch 4.1.1 až 4.1.4.

4.1.1. „Skúšobný cyklus“ v bode 5 predpisu OSN č. 103 sa chápe ako tá istá skúška typu 1 a ten istý skúšobný cyklus typu 1, ktoré boli použité na účely pôvodného typového schválenia vozidla.

4.1.2. Pojem „katalyzátor“ používaný v bode 5 predpisu EHK OSN č. 103 sa chápe ako „zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“.

4.1.3. Pokiaľ ide o náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok, ktorými má byť vybavený typ vozidiel schválený podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257, pojem „regulované znečisťujúce látky“ uvedený v bode 5.2.3 predpisu OSN č. 103 sa nahrádza pojmom „všetky znečisťujúce látky“ uvedeným v tabuľke 1 prílohy 1 k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

4.1.4. Pokiaľ ide o náhradné zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok, ktorými má byť vybavený typ vozidiel schválený podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257, požiadavkami na životnosť a súvisiacimi faktormi zhoršenia uvedenými v bode 5 predpisu OSN č. 103 sa rozumejú požiadavky a faktory uvedené v prílohe VII k tomuto nariadeniu.

4.2. V prípade vozidiel so zážihovými motormi, ak sú emisie THC a NMHC zmerané počas preukazujúcej skúšky nového pôvodného katalyzátora podľa bodu 5.2.1 predpisu OSN č. 103 vyššie ako hodnoty zmerané počas typového schvaľovania vozidla, rozdiel sa pripočítava k prahovým hodnotám OBD. Prahové hodnoty OBD sú špecifikované v tabuľke 4A v bode 6.8.2 predpisu OSN č. 154.

4.3. Revidované prahové hodnoty OBD sa budú uplatňovať počas skúšok kompatibility OBD stanovených v bode 5.5 až 5.5.5 predpisu EHK OSN č. 103. Konkrétne vtedy, ak sa uplatňuje prekročenie povolené v bode 1 doplnku 1 k prílohe C5 k predpisu OSN č. 154.

4.4. Požiadavky na náhradné periodicky regeneratívne systémy

4.4.1. Požiadavky týkajúce sa emisií

4.4.1.1. Vozidlo/vozidlá uvedené v článku 13 ods. 3, 4 a 5 vybavené typom náhradného periodicky regeneratívneho systému, o ktorého schválenie sa žiada, sa podrobuje (-ú) skúškam opísaným v doplnku 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154, aby sa porovnala jeho (ich) výkonnosť s rovnakým vozidlom vybaveným pôvodným periodicky regeneratívnym systémom.

4.4.1.2. „Skúška typu 1“ a „skúšobný cyklus typu 1“ uvedené v doplnku 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154 a „skúšobný cyklus“ uvedený v bode 5 predpisu OSN č. 103 sa chápu ako tá istá skúška typu 1 a ten istý skúšobný cyklus typu 1, ktoré boli použité na účely pôvodného typového schválenia vozidla.

4.4.2. Stanovenie základu pre porovnávanie

4.4.2.1. Vozidlo musí byť vybavené novým pôvodným periodicky regeneratívnym systémom. Emisné vlastnosti tohto systému sa určujú na základe skúšobného postupu stanoveného v dodatku 1 prílohy B6 k predpisu OSN č. 154.

4.4.2.1.1. „Skúška typu 1“ a „skúšobný cyklus typu 1“ uvedené v doplnku 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154 a „skúšobný cyklus“ uvedený v bode 5 predpisu OSN č. 103 sa chápu ako tá istá skúška typu 1 a ten istý skúšobný cyklus typu 1, ktoré boli použité na účely pôvodného typového schválenia vozidla.

4.4.2.2. Na žiadosť žiadateľa o schválenie náhradného komponentu musí schvaľovací úrad nediskriminačne sprístupniť informácie uvedené v bode 3.2.12.2.10.2 informačného dokumentu uvedeného v prílohe A1 k predpisu OSN č. 154 pre každé skúšané vozidlo.

4.4.3. Skúška výfukových plynov s náhradným periodicky regeneratívnym systémom.

4.4.3.1. Periodicky regeneratívny systém pôvodného vybavenia skúšaného vozidla, resp. vozidiel, sa musí nahradiť náhradným periodicky regeneratívnym systémom. Emisné vlastnosti tohto systému sa určujú na základe skúšobného postupu stanoveného v doplnku 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154.

4.4.3.1.1. „Skúška typu 1“ a „skúšobný cyklus typu 1“ uvedené v doplnku 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154 a „skúšobný cyklus“ uvedený v bode 5 predpisu OSN č. 103 sa chápu ako tá istá skúška typu 1 a ten istý skúšobný cyklus typu 1, ktoré boli použité na účely pôvodného typového schválenia vozidla.

4.4.3.2. Na stanovenie faktora D náhradného periodicky regeneratívneho systému možno použiť ktorúkoľvek metódu skúšky motora na skúšobnom zariadení uvedenú v doplnku 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154.

4.4.4. Iné požiadavky

Požiadavky stanovené v bodoch 5.2.3, 5.3, 5.4 a 5.5 predpisu OSN č. 103 sa vzťahujú na náhradné periodicky regeneratívne systémy. V týchto bodoch sa slová „katalyzátor“ chápu ako slová znamenajúce „periodicky regeneratívny systém“. Výnimky uvedené v odsekoch bodu 4.1 tejto prílohy sa uplatňujú aj na periodicky regeneratívne systémy.

5. DOKUMENTÁCIA

5.1. Každé náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok musí byť zreteľne a nezmazateľne označené názvom a obchodnou značkou výrobcu a doplnené týmito informáciami:

a) vozidlá (vrátane roku výroby), pre ktoré sa náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok schvaľuje, prípadne aj vrátane označenia identifikujúceho, či je náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok vhodné na montáž do vozidla, ktoré je vybavené palubným diagnostickým systémom (OBD);

b) montážne pokyny, ak je to potrebné.

Tieto informácie musia byť dostupné v katalógu výrobkov, ktoré výrobca náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok dodal na predajné miesta.

6. ZHODA VÝROBY

6.1. Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby sa prijímajú v súlade ustanoveniami uvedenými v článku 31 nariadenia (EÚ) 2018/858.

6.2. Osobitné ustanovenia

6.2.1. Kontroly uvedené v bode 3 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2018/858 zahŕňajú súlad s charakteristikami podľa vymedzenia uvedeného v článku 3 bode 5 tohto nariadenia.

6.2.2. Na účely uplatnenia článku 31 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/858 sa môžu vykonať skúšky opísané v bode 4.4.1 tejto prílohy a v bode 5.2 predpisu EHK OSN č. 103 (požiadavky týkajúce sa emisií). V tomto prípade môže držiteľ typového schválenia alternatívne požiadať o to, aby sa ako základ na porovnanie nepoužilo pôvodné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok, ale náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré sa použilo počas skúšok typového schvaľovania (alebo iná vzorka, ktorá preukázateľne zodpovedá schválenému typu). Hodnoty emisií namerané na overovanej vzorke potom v priemere nemôžu prekročiť hodnoty namerané na referenčnej vzorke o viac ako 15 %.

Dodatok 1

VZOR

Informačný dokument č. …

týkajúci sa typového schválenia EÚ náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok

V prípade potreby sa nasledujúce údaje poskytnú v troch vyhotoveniach spolu so súpisom obsahu. Všetky výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A4 alebo poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Pokiaľ sa predkladajú fotografie, musia byť dostatočne detailné.

Ak majú systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky elektronické riadenie, treba poskytnúť informácie o jeho vlastnostiach.

0. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu): …

0.2. Typ: …

0.2.1. Obchodné mená, ak sú k dispozícii: …

0.5. Názov a adresa výrobcu: …

Meno a adresa prípadného splnomocneného zástupcu: …

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia EÚ: …

0.8. Adresa/adresy montážneho závodu/závodov: …

1. OPIS ZARIADENIA

1.1. Značka a typ náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok: …

1.2. Výkresy náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok s identifikovaním najmä všetkých charakteristík uvedených v článku 3 bode 5 tohto nariadenia:

1.3. Opis typu alebo typov vozidiel so zreteľom na emisie, pre ktoré je určené náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok: …

1.3.1. Číslo/čísla a/alebo symbol/symboly charakterizujúce typ/typy motora a vozidla so zreteľom na emisie: …

1.3.2. Je náhradné zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok skonštruované tak, aby bolo kompatibilné s požiadavkami systému OBD? (áno/nie) ([1])

1.4. Opis a výkresy znázorňujúce polohu náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok vzhľadom na výfukové potrubie (-ia) motora: …

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.

Dodatok 2

VZOR OSVEDČENIA O TYPOVOM SCHVÁLENÍ EÚ

[Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ EÚ

Odtlačok pečiatky správneho orgánu

Oznámenie týkajúce sa:

— typového schválenia EÚ ([1]), …,

— rozšírenia typového schválenia EÚ ([2]), …,

— zamietnutia typového schválenia EÚ ([3]), …,

— odňatia typového schválenia EÚ ([4]), …,

typu komponentu/samostatnej technickej jednotky ([5])

so zreteľom na nariadenie (EÚ) 2024/1257 vykonávané nariadením (EÚ) 2025/1706.

Nariadenie (EÚ) 2024/1257 alebo nariadenie (EÚ) 2025/1706 naposledy zmenené …

Číslo typového schválenia EÚ: …

Dôvod rozšírenia: …

ODDIEL I

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu): …

0.2. Typ: …

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na komponente/samostatnej technickej jednotke ([6]): …

0.3.1. Umiestnenie takého označenia: …

0.5. Názov a adresa výrobcu: …

0.7. V prípade komponentov a samostatných technických jednotiek umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia EÚ: …

0.8. Názov/názvy a adresa/adresy montážneho závodu/závodov: …

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je určený): …

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Nehodiace sa prečiarknite.
([3]) Nehodiace sa prečiarknite.
([4]) Nehodiace sa prečiarknite.
([5]) Nehodiace sa prečiarknite.
([6]) Ak prostriedok identifikácie typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné z hľadiska opisu typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka toto osvedčenie o typovom schválení, takéto znaky budú v dokumentácii zastúpené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

ODDIEL II

1. Doplňujúce informácie

1.1. Značka a typ náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok: …

1.2. Typ/typy vozidla/vozidiel so zreteľom na emisie, pre ktoré zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok spĺňa podmienky kladené na náhradný diel: …

1.3. Typ/typy vozidla/vozidiel, v prípade ktorých bolo zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok podrobené skúškam: …

1.3.1. Preukázala sa kompatibilita zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok s požiadavkami systému OBD? (áno/nie) ([7]): …

2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok: …

3. Dátum skúšobného protokolu: …

4. Číslo skúšobného protokolu: …

5. Poznámky: …

6. Miesto: …

7. Dátum: …

8. Podpis: …

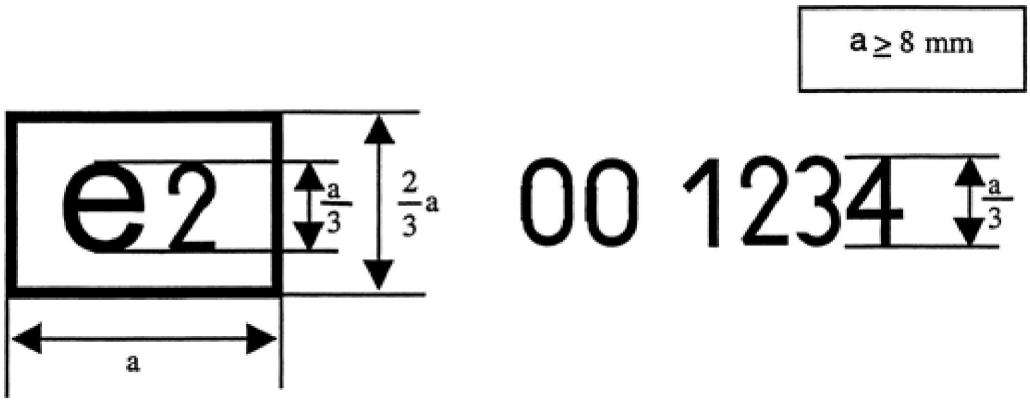
Prílohy:	Informačná dokumentácia

([7]) Nehodiace sa prečiarknite.

Dodatok 3

Vzor značiek typového schválenia vzhľadom na emisie

(pozri bod 3.2 tejto prílohy)



Uvedená značka typového schválenia pripevnená na komponente náhradného zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok znázorňuje, že príslušný typ bol schválený vo Francúzsku (e 2) na základe tohto nariadenia. Prvé dve číslice (00) označujú, že tento komponent bol schválený podľa tohto nariadenia. Nasledujúce štyri číslice (1234) sú číslice, ktoré schvaľovací úrad pridelil náhradnému zariadeniu na reguláciu znečisťujúcich látok ako základné schvaľovacie číslo.

PRÍLOHA XIV

PREVENCIA NEOPRÁVNENÝCH ZÁSAHOV, BEZPEČNOSŤ A KYBERNETICKÁ BEZPEČNOSŤ

1. ÚVOD

V tejto prílohe sa stanovujú opatrenia týkajúce sa typového schválenia systémov na prevenciu neoprávnených zásahov, systémov zaisťujúcich bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť.

2. VYMEDZENIE POJMOV

Na účely tejto prílohy sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedené v predpise OSN č. 155 ([1]).

„Útoky“ sa chápu tak, že zahŕňajú pokusy o neoprávnené zásahy, pokusy o obchádzanie bezpečnosti a kybernetické útoky.

3. POŽIADAVKY NA TYPOVÉ SCHVÁLENIE

3.1. **Povinnosti výrobcov**

Je zodpovednosťou výrobcu, aby bol typ vozidla (so zreteľom na emisie) vybavený dostatočnými opatreniami proti neoprávneným zásahom, opatreniami na zaistenie bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti, ktorými sa zabezpečí jeho odolnosť voči neoprávneným zásahom, kyberneticko-bezpečnostným a bezpečnostným hrozbám, ktoré vznikajú vo všetkých fázach jeho životného cyklu.

Na splnenie tejto povinnosti sa v prípade všetkých systémov uvedených v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257 v čo najväčšej možnej miere minimalizujú zraniteľnosti, ktoré môžu viesť k neoprávneným zásahom, a to na základe najlepších poznatkov dostupných v čase typového schvaľovania.

To sa považuje za splnené vtedy, keď:

a) typ vozidla so zreteľom na emisie spĺňa požiadavky predpisu OSN č. 155
a

b) sa v analýze zraniteľností/hrozieb a prípadne aj v posúdení rizika vyhotovených výrobcom zohľadňujú ciele nariadenia (EÚ) 2024/1257, a to najmä:

   i) v prípade systému vstrekovania paliva a činidla, motora a riadiacich jednotiek motora a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok sa v analýze zraniteľností/hrozieb a posúdení rizika vyhotovených výrobcom zohľadňujú prinajmenšom zraniteľnosti/hrozby na vysokej úrovni, príklady zraniteľností alebo metód útoku a príklady zmierňujúcich opatrení uvedené v tabuľke 4.1 v dodatku 1 k tejto prílohe;

   ii) v prípade systému OBM, systému OBD a zariadenia OBFCM sa v analýze zraniteľností/hrozieb a posúdení rizika vyhotovených výrobcom zohľadňujú prinajmenšom zraniteľnosti/hrozby na vysokej úrovni, príklady zraniteľností alebo metód útoku a príklady zmierňujúcich opatrení uvedené v tabuľke 4.2 v dodatku 1 k tejto prílohe;

   iii) v prípade počítadla kilometrov sú udávaná celková vzdialenosť a hodnoty celkovej vzdialenosti chránené podľa predpisu OSN č. 39 ([2]) v znení série zmien 02;

   iv) v prípade trakčných batérií a súvisiacich systémov riadenia, elektromotora a súvisiacich riadiacich jednotiek a environmentálneho pasu vozidla sa v analýze zraniteľností/hrozieb a posúdení rizika vyhotovených výrobcom zohľadňujú prinajmenšom zraniteľnosti/hrozby na vysokej úrovni, príklady zraniteľností alebo metódy útoku a príklady zmierňujúcich opatrení uvedené v tabuľke 4.3 v dodatku 1 k tejto prílohe.

Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky bodu 7.2.2.2 písm. g) predpisu OSN č. 155, výrobca musí monitorovať prípady úspešných útokov na ktorýkoľvek zo systémov uvedených v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257, odhaľovať ich, reagovať na ne a informovať o nich schvaľovací úrad.

([1]) Predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj).

([2]) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 39 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska rýchlomera a zariadenia na počítanie kilometrov vrátane ich montáže [2018/1857] (Ú. v. EÚ L 302, 28.11.2018, s. 106, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1857/oj).

3.2. **Povinnosti schvaľovacích úradov**

Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky bodu 5.1.1 predpisu OSN č. 155, schvaľovacie úrady musia overiť, či sú analýza zraniteľnosti/hrozieb a posúdenie rizík realizované výrobcom primerané a dostatočné. Týmto overením sa zabezpečí, že výrobca primerane riadil zraniteľnosti a hrozby uvedené v tabuľkách v dodatku 1. Príklady uvedené v týchto tabuľkách sa použijú na referenčné účely.

Schvaľovací úrad môže požadovať dodatočnú dokumentáciu na overenie správneho vykonávania navrhovaných zmierňujúcich opatrení.

Schvaľovacie úrady sa vyzývajú, aby si vymieňali najlepšie postupy a skúsenosti v rámci fóra na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/858.

3.3. **Povinnosti orgánov dohľadu nad trhom**

V súlade s požiadavkami uvedenými v článku 8 nariadenia (EÚ) 2018/858 ([3]) orgány dohľadu nad trhom vykonávajú pravidelné skúšky s cieľom overiť dostatočnosť opatrení proti neoprávneným zásahom, opatrení na zaistenie bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti. Orgány dohľadu nad trhom sú zodpovedné za výber vozidiel, uplatňovanie skúšobných metód, nadväzujúce činnosti, podávanie správ a nápravné alebo reštriktívne opatrenia.

3.3.1. *Výber vozidiel na účely dohľadu nad trhom*

Pri vykonávaní skúšok v rámci dohľadu nad trhom musia orgány dohľadu nad trhom na základe posúdenia rizika vybrať typy vozidiel so zreteľom na emisie, ktoré sa majú skúšať. Pri skúškach podľa bodu 3.3.2 sa budú uprednostňovať typy vozidiel (so zreteľom na emisie), ktoré podľa posúdenia rizika predstavujú väčšie riziko.

V posúdení rizika sa musia zohľadniť tieto aspekty:

a) dôkazy o tom, že na trhu sú široko dostupné výrobky umožňujúce účinné neoprávnené zásahy, ktoré sú určené na použitie v určitých typoch vozidiel so zreteľom na emisie;

b) dôkazy o známych zraniteľnostiach s vplyvom na určité typy vozidiel so zreteľom na emisie;

c) dôkazy o rozšírenom výskyte neoprávnených zásahov v prípade určitých typov vozidiel so zreteľom na emisie (okrem iného vrátane údajov OBM predložených výrobcami vozidiel);

d) počet vozidiel v prevádzke patriacich k určitým typom vozidiel so zreteľom na emisie;

e) ďalšie relevantné informácie vrátane výsledkov skúšok uznaných tretích strán a informácií vymieňaných v rámci fóra na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/858.

3.3.2. *Skúšobné metódy*

Orgány dohľadu nad trhom môžu použiť akúkoľvek skúšobnú metódu na stanovenie toho, či sú vozidlá patriace k určitému typu vozidla so zreteľom na emisie dostatočne chránené pred útokmi, ktoré by mohli ovplyvniť riadne fungovanie systémov uvedených v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257. Orgány dohľadu nad trhom sa vyzývajú, aby si vymieňali najlepšie postupy a skúsenosti v rámci fóra na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov zriadeného v nariadení (EÚ) 2018/858.

Pred vykonaním skúšok sa overí dobrý stav každého skúšobného vozidla, pričom sa zabezpečí najmä riadne fungovanie systémov uvedených v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257 a že neboli vystavené útokom v rozsahu skúšok. Overením sa zabezpečí, aby nebol uložený žiadny relevantný poruchový kód, ani nebolo zapnuté žiadne príslušné výstražné svetlo, aby žiadny zo stavov monitorovania znečisťujúcich látok nemal označenie „chyba“ a aby úroveň detekcie neoprávnených zásahov stanovená v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1707 nahlásená palubným monitorovacím systémom bola označená ako „úroveň 0“.

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

Toto overenie zahŕňa prípadne aj vykonanie skúšky *ex ante* typu 1 alebo skúšky emisií pri skutočnej jazde podľa tohto nariadenia. V skúške s reprodukciou útoku sa nesmie pokračovať dovtedy, kým výsledky skúšky *ex ante* nebudú spĺňať platné emisné limity.

Cieľom skúšok vykonávaných orgánmi dohľadu nad trhom je reprodukovať útoky, ktorým budú určité typy vozidiel so zreteľom na emisie pravdepodobne vystavené v teréne z dôvodu vysokého pomeru prínosov a nákladov. Medzi ne môžu patriť pokusy o neoprávnené zásahy do vozidiel využívaním existujúcich zraniteľností súvisiacich s neoprávnenými zásahmi, bezpečnosťou a kybernetickou bezpečnosťou alebo inštaláciou výrobkov slúžiacich na vykonávanie neoprávnených zásahov, ktoré sú dostupné na trhu. Výber útokov vychádza z posúdenia rizika opísaného v bode 3.3.1.

3.3.3. *Vyhodnotenie skúšky*

Orgán dohľadu nad trhom určí výsledok skúšky vyhodnotením účinkov útoku na výfukové emisie alebo na integritu údajov, ktoré využívajú systémy uvedené v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257, pričom zohľadní reakciu vozidla na útoky. Podľa povahy útoku prijme orgán v súvislosti s jedným alebo aj s oboma aspektmi rozhodnutie o „vyhovujúcom výsledku“, „nadväzujúcich opatreniach“ alebo „nevyhovujúcom výsledku“.

„Vyhovujúci“ výsledok si nevyžaduje žiadne ďalšie opatrenia.

Po výsledku „nadväzujúce opatrenia“ musia nasledovať činnosti opísané v bode 3.3.4.

Po „nevyhovujúcom výsledku“ musia nasledovať činnosti opísané v bode 3.3.5.

Po útoku môže orgán dohľadu nad trhom vozidlo kondicionovať jazdou na určitú vzdialenosť, počas viacerých jázd alebo za iných podmienok, ktoré sa považujú za vhodné na odhalenie útoku.

3.3.3.1. Hodnotenie účinkov na výfukové emisie (znečisťujúce látky monitorované OBM)

Po útoku a voliteľnom kondicionovaní sa musí vykonať skúška *ex post* typu 1 alebo skúška emisií pri skutočnej jazde. Skúšky *ex ante* a *ex post* musia byť rovnakého typu. Ak sa vykonajú dve skúšky emisií pri skutočnej jazde, skúšky sa musia vykonať na tej istej trase s podobným správaním pri riadení vozidla a za porovnateľných environmentálnych a dopravných podmienok.

Po skúške emisií *ex post* sa výsledok skúšky musí určiť pre každú znečisťujúcu látku monitorovanú systémom OBM. Výsledok skúšky sa považuje za „vyhovujúci“, ak sa zaznamená jedna z týchto skutočností:

a) výfukové emisie sa podstatne nezvyšujú v porovnaní s emisiami pri skúške emisií *ex ante*. Pod podstatným zvýšením sa rozumie zvýšenie výfukových emisií o viac ako 100 % platného emisného limitu a situáciu, keď emisie pri skúške *ex-post* prekročia platnú prahovú hodnotu OBD;

b) výfukové emisie sú podstatne zvýšené až na 2,5-násobok platného emisného limitu, zatiaľ čo úroveň detekcie neoprávnených zásahov je nastavená na „úroveň 1“ alebo vyššiu;

c) výfukové emisie sú podstatne zvýšené na úroveň rovnajúcu 2,5-násobku platného emisného limitu alebo vyššiu, zatiaľ čo úroveň detekcie neoprávnených zásahov je nastavená na „úroveň 2“ a označenie zodpovedajúceho stavu OBM sa zmenilo na „chybu“.

Ak výsledok skúšky nie je priamo „vyhovujúci“, vozidlo sa môže ďalej kondicionovať, aby sa poskytol dlhší čas na hodnotenie systému OBM na zmenu stavov monitorovania znečisťujúcich látok a úrovne detekcie neoprávnených zásahov.

Ak sa po ďalšom kondicionovaní stavy monitorovania alebo úroveň detekcie neoprávnených zásahov nezmenia tak, aby viedli k „vyhovujúcemu výsledku“, výsledok skúšky sa považuje za „nadväzujúce opatrenia“, ak sa zaznamená jeden z týchto výsledkov:

a) výfukové emisie sú podstatne zvýšené až na 2,5-násobok platného emisného limitu, zatiaľ čo úroveň detekcie neoprávnených zásahov je nastavená na „úroveň 0“;

b) výfukové emisie sú podstatne zvýšené na úroveň rovnajúcu sa 2,5-násobku platného emisného limitu alebo vyššiu, zatiaľ čo označenie zodpovedajúceho stavu OBM sa zmenilo na označenie „chyba“ a úroveň detekcie neoprávnených zásahov je nastavená na „úroveň 1“ alebo nižšiu.

Ak výsledkom nie je ani „vyhovujúci výsledok“, ani „nadväzujúce opatrenia“, daný výsledok sa považuje za „nevyhovujúci“.

Vozidlá, ktoré nie sú vybavené systémom OBM, sa musia z hodnotenia účinkov na výfukové emisie podľa tohto bodu vylúčiť.

3.3.3.2. Hodnotenie účinkov na výfukové emisie (znečisťujúce látky, ktoré OBM nemonitoruje)

Po útoku a voliteľnom kondicionovaní sa musí vykonať skúška *ex post* typu 1 alebo skúška emisií pri skutočnej jazde. Skúšky *ex ante* a *ex post* musia byť rovnakého typu. Ak sa vykonajú dve skúšky emisií pri skutočnej jazde, skúšky sa musia vykonať na tej istej trase s podobným správaním pri riadení vozidla a za porovnateľných environmentálnych a dopravných podmienok.

Po skúške emisií *ex post* sa v prípade všetkých znečisťujúcich látok, ktoré systém OBM nemonitoruje, musí výsledok skúšky považovať za „nadväzujúce opatrenia“, ak sú znečisťujúce látky podstatne zvýšené na úroveň presahujúcu platné prahové hodnoty OBD uvedené v bode 6.8.2 predpisu OSN č. 154, pričom indikátor poruchy (MI) nie je aktivovaný. Vo všetkých ostatných prípadoch sa výsledok považuje za „vyhovujúci“.

Ak výsledok skúšky nie je priamo „vyhovujúci“, vozidlo sa môže ďalej kondicionovať, aby sa systému OBD poskytol dlhší čas na hodnotenie s cieľom aktivovať indikátor poruchy.

3.3.3.3. Hodnotenie účinkov na integritu údajov

Po útoku a voliteľnom kondicionovaní sa výsledok považuje za „vyhovujúci“, ak sa útokom nepodarí upraviť údaje systémov uvedených v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257.

Ak je útok úspešný, pričom sa v jeho dôsledku sa upravia údaje systémov uvedených v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257, orgán dohľadu nad trhom musí vyhodnotiť výsledok na základe týchto dvoch kritérií:

a) vplyv: aká je relevantnosť zmeny údajov z hľadiska vplyvu na životné prostredie alebo na ciele nariadenia (EÚ) 2024/1257;

b) reakcia: či vozidlo reagovalo primeraným poskytnutím informácií o neplatnosti zmenených údajov.

Ak sa vplyv pokladá za zanedbateľný, výsledok sa považuje za „vyhovujúci“.

Ak sa vplyv pokladá za významný a orgán pokladá reakciu za primeranú, výsledok sa považuje za „vyhovujúci“.

Ak sa vplyv pokladá za významný a reakcia sa pokladá za nedostatočnú, za výsledok sa považujú „nadväzujúce opatrenia“. V takýchto prípadoch musí orgán dohľadu nad trhom kontaktovať výrobcu, aby ho informoval o výsledku skúšky, charakteristikách vozidla a povahe vykonaných skúšok.

Výrobca môže navrhnúť ďalšie kondicionovanie s cieľom poskytnúť vozidlu dodatočný čas na reakciu na útok alebo opakované skúšky na podobných vozidlách. Po ďalšom kondicionovaní alebo opakovaných skúškach sa vyhodnotí reakcia vozidla. Ak orgán dohľadu nad trhom naďalej považuje reakciu vozidla za nedostatočnú, výsledok sa potvrdí ako „nadväzujúce opatrenia“. Ak sa reakcia vozidla pokladá za primeranú, výsledok sa považuje za „vyhovujúci“.

3.3.4. *Činnosti v rámci nadväzujúcich opatrení*

V prípade útoku, keď sa zaznamenal výsledok považovaný za „nadväzujúce opatrenia“, sa musí podrobne vyšetriť, podľa potreby aj v spolupráci s výrobcom a udeľujúcim schvaľovacím úradom, a to s cieľom zistiť:

a) ktoré zraniteľnosti boli využité a či boli identifikované v čase typového schválenia;

b) ak sa v čase typového schvaľovania došlo k identifikovaniu zraniteľností, či boli riadne uplatnené zmierňujúce opatrenia;

c) či sa zraniteľnosti týkajú iných typov vozidiel so zreteľom na emisie.

Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky kapitoly XI nariadenia (EÚ) 2018/858, výrobca v lehote dohodnutej s orgánom dohľadu nad trhom navrhne orgánu dohľadu nad trhom technické riešenie na zvýšenie odolnosti vozidla voči útokom, a to buď účinným zmiernením využívania danej zraniteľnosti alebo zavedením metód na odhalenie útoku a iniciovanie náležitej reakcie spolu s plánom na vykonanie tohto technického riešenia. Orgán dohľadu nad trhom vyhodnotí technické riešenie a sprievodný plán vykonávania a prípadne požiada aj o úpravy.

Keď orgán dohľadu nad trhom prijme technické riešenie a plán vykonávania, výrobca pristúpi k uskutočneniu technického riešenia podľa dohody s orgánom dohľadu nad trhom.

Ak orgán dohľadu nad trhom nie je s technickým riešením a plánom vykonávania spokojný, výsledok sa považuje za „nevyhovujúci".

Výsledky vyšetrovania útokov s výsledkom „nadväzujúce opatrenia" sa oznámia fóru na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/858.

3.3.5. *Podávanie správ, nápravné a administratívne opatrenia v nadväznosti na „nevyhovujúci výsledok"*

Situácia, keď sa pri útoku zaznamenal „nevyhovujúci výsledok", sa musí podrobne vyšetriť, podľa potreby aj v spolupráci s výrobcom a udeľujúcim schvaľovacím úradom, a to s cieľom zistiť:

a) ktoré zraniteľnosti boli využité a či boli identifikované v čase typového schválenia;

b) ak sa v čase typového schvaľovania došlo k identifikovaniu zraniteľností, či boli riadne uplatnené zmierňujúce opatrenia;

c) či sa zraniteľnosti týkajú iných typov vozidiel so zreteľom na emisie.

Podrobné údaje o skúškach s „nevyhovujúcim výsledkom" sa musia nahlásiť výrobcovi, pričom orgány dohľadu nad trhom ho musia požiadať, aby bezodkladne prijal opatrenia v súlade s kapitolou XI k nariadeniu (EÚ) 2018/858 s cieľom zabezpečiť účinné zmiernenie využitej zraniteľnosti, pokiaľ možno aktualizáciou softvéru prenášanú vzduchom (tzv. over-the-air) príslušných systémov vozidla podľa predpisu OSN č. 156 ([4]).

Pri určovaní vhodnosti nápravných opatrení orgány musia zvážiť stav technológie typu vozidla so zreteľom na emisie, technickú uskutočniteľnosť možných zmierňujúcich opatrení a pravdepodobnosť využitia zraniteľnosti (aproximovanú pomerom prínosov a nákladov útoku). Výrobca môže vhodnými podpornými dôkazmi preukázať, že zraniteľnosť nemožno účinne zmierniť alebo že z dôvodu technických obmedzení konštrukcie vozidla sa nedá zabezpečiť náležitá reakcia na detekciu neoprávnených zásahov. Ak výrobca orgánu dohľadu nad trhom komplexne preukáže, že zmiernenie nie je technicky uskutočniteľné, výrobca nie je povinný zabezpečiť nápravné opatrenia.

Výsledky vyšetrovania útokov s „nevyhovujúcim výsledkom" sa oznámia fóru na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/858. Ak sa identifikujú zraniteľnosti, ktoré nemožno účinne zmierniť z dôvodu technických obmedzení, fórum na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov zváži žiadosť o zodpovedajúce dodatočné zmierňujúce opatrenia pri budúcich typových schváleniach.

3.4. **Úlohy a povinnosti Komisie a uznaných tretích strán**

Komisia a uznané tretie strany môžu overiť, či sú vozidlá patriace k určitému typu vozidla so zreteľom na emisie dostatočne chránené pred pokusmi o neoprávnené zásahy, bezpečnostnými a kybernetickými útokmi s vplyvom na systémy uvedené v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257 podľa metód opísaných v bode 3.3.2.

([4]) Predpis OSN č. 156 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na aktualizáciu softvéru a systém riadenia aktualizácií softvéru [2021/388] (Ú. v. EÚ L 82, 9.3.2021, s. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).

4. ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA

4.1. **Administratívne ustanovenia týkajúce sa prevencie neoprávnených zásahov, bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti**

Dokumentáciu na preukázanie súladu s bodom 3.1 musí výrobca sprístupniť v dvoch častiach: a) oficiálny dokumentačný súbor na typové schválenie podľa požiadaviek na dokumentáciu uvedených v bode 3.3 predpise OSN č. 155, ktorý sa poskytne schvaľovaciemu úradu v čase predloženia žiadosti o typové schválenie. Schvaľovací úrad tento dokumentačný súbor použije ako základnú referenciu pre schvaľovací postup. Schvaľovací úrad zabezpečí, aby tento dokumentačný súbor ostal dostupný aspoň 10 rokov od definitívneho zastavenia výroby typu vozidla (so zreteľom na emisie). b) výrobca si môže ponechať dodatočné materiály týkajúce sa požiadaviek tohto predpisu, v čase typového schválenia ich však musí sprístupniť na kontrolu. Výrobca zabezpečí, aby všetky materiály sprístupnené na kontrolu počas typového schvaľovania ostali prístupné aspoň počas obdobia 10 rokov, ktoré sa začína dátumom definitívneho zastavenia výroby typu vozidla (so zreteľom na emisie).

V prípadoch, keď sa na informácie vzťahuje právo duševného vlastníctva alebo sú osobitným know-how výrobcu alebo jeho dodávateľov, poskytne výrobca alebo jeho dodávatelia dostatočné informácie, ktoré umožnia riadne uskutočnenie kontrol uvedených v tomto predpise. S takýmito informáciami sa zaobchádza ako s dôvernými.

Výrobca musí predložiť vyhlásenie výrobcu o súlade s požiadavkami tohto nariadenia, pokiaľ ide o prevenciu neoprávnených zásahov, bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť na účely typového schválenia. Toto vyhlásenie sa musí vyhotoviť vo formáte uvedenom v dodatku 2 k tejto prílohe.

Dodatok 1

ZRANITEĽNOSTI/HROZBY NA VYSOKEJ ÚROVNI, PRÍKLADY ZRANITEĽNOSTÍ ALEBO METÓD ÚTOKU A PRÍKLADY ZMIERŇUJÚCICH OPATRENÍ

Výrobcovia pri analýze zraniteľností/hrozieb a posudzovaní rizík pre systémy uvedené v článku 4 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257 zvážia všetky relevantné zraniteľnosti alebo metódy útoku spojené s každou zraniteľnosťou/hrozbou na vysokej úrovni a podľa potreby vykonajú primerané zmierňujúce opatrenia na ochranu typu vozidla so zreteľom na emisie. Príklady zraniteľností alebo metód útoku, ktoré sa majú zvážiť, a príklady zmierňujúcich opatrení, ktoré sa majú vykonať, sú uvedené v tabuľke 4.1, tabuľke 4.2 a tabuľke 4.3 pre každý systém a pre každú zraniteľnosť/hrozbu na vysokej úrovni. Príklady odkazujúce na časť A a časť B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155 sa musia posudzovať v kontexte osobitného systému, na ktorý sa vzťahujú.

Tabuľka 4.1

Zraniteľnosti/hrozby na vysokej úrovni, príklady zraniteľností alebo metód útoku a príklady zmierňujúcich opatrení

Systém	Zraniteľnosť/hrozba na vysokej úrovni	Príklady zraniteľností alebo metód útoku	Príklady zmierňujúcich opatrení
Systémy na reguláciu znečisťujúcich látok	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu riadiacej jednotky motora/snímača (ECU/SCU)	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 9.1, 12.1, 17.1, 18.3	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnené vloženie softvéru použitím nástrojov na prepisovanie dát elektronickej riadiacej jednotky s cieľom deaktivovať alebo zmeniť komponenty na reguláciu emisií, potlačiť podnecovanie OBD/OBM alebo predísť diagnostickým poruchovým kódom DTC	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 28.2, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich s emisiami a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom
	Manipulácia komunikačných správ vo vozidle úpravami údajov	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 11.3, 20.3, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Vkladanie, odpočúvanie alebo zmena komunikačných správ vozidla (napr. CAN), napríklad emulátormi	Opatrenia na odhaľovanie škodlivých interných správ alebo aktivít, napr. kontroly hodnovernosti, analýza načasovania alebo autentifikácia založená na osvedčeniach s cieľom zachovať integritu údajov o emisiách
	Manipulácia signálov vo vozidle úpravami hardvéru	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 11.1, 25.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnená zmena signálov súvisiacich s emisiami alebo manipulácia s nimi (napr. teplota okolia alebo výfukových plynov) fyzikálnymi úpravami, napríklad modifikačnými zariadeniami	Diagnostické funkcie, kontroly hodnovernosti alebo systémy detekcie anomálií

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

Systém	Zraniteľnosť/hrozba na vysokej úrovni	Príklady zraniteľností alebo metód útoku	Príklady zmierňujúcich opatrení
Systém vstrekovania paliva a činidla	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 9.1, 20.4, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnená úprava softvéru na riadenie motora s cieľom upraviť vstrekovanie paliva alebo činidla, napr. zmena vstrekovaného množstva	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 25.1, 27.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich so vstrekovaním paliva alebo činidla a neoprávnená úprava tohto vnútorného obvodu	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom
Motor a riadiace jednotky motora	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 9.1, 20.4, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Inštalácia nepovoleného firmvéru s cieľom upraviť funkčné parametre motora	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti alebo metódy útoku uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 11.3, 18.3, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek motora a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom

Tabuľka 4.2

Zraniteľnosti/hrozby na vysokej úrovni, príklady zraniteľností alebo metód útoku a príklady zmierňujúcich opatrení

Systém	Zraniteľnosť/hrozba na vysokej úrovni	Príklady zraniteľností alebo metód útoku	Príklady zmierňujúcich opatrení
Systém OBM	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 9.1, 20.4, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Úprava alebo deaktivácia údajov o vozidle nahlásených systémom OBM	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 25.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich s OBM a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom

Systém	Zraniteľnosť/hrozba na vysokej úrovni	Príklady zraniteľností alebo metód útoku	Príklady zmierňujúcich opatrení
Systém OBD	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 19.1, 18.3, 20.4, 20.5, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Inštalácia nepovoleného firmvéru s cieľom upraviť diagnostické správanie	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 25.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich s OBD a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom
Zariadenie OBFCM	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 9.1, 20.4, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Úprava údajov o spotrebe paliva nahlásených zariadením	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 25.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich s OBFCM a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom

Tabuľka 4.3

Zraniteľnosti/hrozby na vysokej úrovni, príklady zraniteľností alebo metód útoku a príklady zmierňujúcich opatrení

Systém	Zraniteľnosť/hrozba na vysokej úrovni	Príklady zraniteľností alebo metód útoku	Príklady zmierňujúcich opatrení
Trakčné batérie a súvisiace systémy riadenia	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 12.2, 20.3, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Zmena softvéru s cieľom upraviť rýchlosť nabíjania/vybíjania a údaje o životnosti batérie	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 27.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich s batériou a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom

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

Systém	Zraniteľnosť/hrozba na vysokej úrovni	Príklady zraniteľností alebo metód útoku	Príklady zmierňujúcich opatrení
Elektromotor a súvisiace riadiace jednotky	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 5.1, 9.1, 20.4, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Inštalácia nepovoleného firmvéru s cieľom upraviť invertor alebo regulátor motora	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 25.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek komponentov súvisiacich s elektromotorom a jeho neoprávnená úprava	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom
Environmentálny pas vozidla (EVP)	Neoprávnená úprava údajov alebo softvérového kódu ECU/SCU	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 9.1, 20.4, 23.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Úprava environmentálnych údajov týkajúcich sa EVP	Techniky/návrhy kontroly prístupu a postupy na zabezpečenú aktualizáciu softvéru, napr. autentifikácia aktualizácie, kontrola integrity, proces zabezpečeného spustenia
	Neoprávnený prístup k hardvéru ECU/SCU a jeho neoprávnená úprava	Zraniteľnosti uvedené v časti A prílohy 5 k predpisu OSN č. 155: 25.1, 32.1	Zodpovedajúce zmierňujúce opatrenia v časti B prílohy 5 k predpisu OSN č. 155
		Neoprávnený prístup k vnútornému obvodu riadiacich jednotiek a jeho neoprávnená úprava s cieľom upraviť environmentálne údaje týkajúce sa EVP	Opatrenia na prevenciu alebo detekciu prístupu, napr. s hardvérom odolným voči neoprávneným zásahom alebo hardvérom indikujúcim, že došlo k neoprávneným zásahom

Dodatok 2

VYHLÁSENIE VÝROBCU O SÚLADE S POŽIADAVKAMI NA PREVENCIU NEOPRÁVNENÝCH ZÁSAHOV, BEZPEČNOSŤ A KYBERNETICKÚ BEZPEČNOSŤ NA ÚČELY TYPOVÉHO SCHVÁLENIA VZHĽADOM NA EMISIE

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že:

1. vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidlá uvedené v prílohe I k tomuto vyhláseniu ([1]) sú v súlade s ustanoveniami nariadenia (EÚ) 2024/1257 a jeho vykonávacích právnych predpisov týkajúcich sa prevencie neoprávnených zásahov, bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti;
2. informačná dokumentácia o prevencii neoprávnených zásahov, zaistení bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti uvedená v prílohe II k tomuto vyhláseniu, v ktorej sa opisujú podrobné technické kritériá pripojené k tomuto vyhláseniu, je správna a úplná pre všetky vozidlá, na ktoré sa toto vyhlásenie vzťahuje;
3. v prílohe III k tomuto vyhláseniu sa uvádzajú všetky výnimky uplatniteľné na tieto vozidlá v súvislosti s ustanoveniami o prevencii neoprávnených zásahov, zaistení bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti stanovenými v tomto nariadení.

V [….. Miesto ([2])]

Dňa [….. Dátum]

[*Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu*(([3])[2])]

Prílohy

Príloha I: Zoznam typov, radov alebo iných kódov konštrukčnej série vozidiel so zreteľom na emisie, na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie

Príloha II: Informačný dokumentačný súbor o prevencii neoprávnených zásahov, zaistení bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti

Príloha III: Zoznam všetkých výnimiek a/alebo nedostatkov uplatniteľných na tieto vozidlá v súvislosti s ustanoveniami o prevencii neoprávnených zásahov, bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti uvedenými v tomto nariadení.

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Usadený v Únii.
([3]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

PRÍLOHA XV

(vyhradené)

PRÍLOHA XVI

POŽIADAVKY NA VOZIDLÁ, V KTORÝCH SA POUŽÍVA ČINIDLO PRE SYSTÉM DODATOČNEJ ÚPRAVY VÝFUKOVÝCH PLYNOV

1. ÚVOD

1.1. V tejto prílohe sa stanovujú požiadavky na vozidlá, v prípade ktorých sa počíta s používaním činidla pre systém dodatočnej úpravy na zníženie emisií.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Všeobecné požiadavky na vozidlá, v ktorých sa používa činidlo pre systém dodatočnej úpravy výfukových plynov, sú tie, ktoré sú stanovené v bode 6.9 predpisu OSN č. 154.

2.2. Vzor vyhlásenia výrobcu o súlade s požiadavkami na činidlo je stanovený v dodatku 1 k tejto prílohe.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

3.1. Technické požiadavky na vozidlá, v ktorých sa používa činidlo pre systém dodatočnej úpravy výfukových plynov, sú tie, ktoré sú stanovené v dodatku 6 predpisu OSN č. 154. Odkaz na preukázanie stanovené v bode 8.7 doplnku 6 k predpisu OSN č. 154 sa neuplatňuje.

3.2. Odkaz na prílohu A1 v bode 4.1 doplnku 6 k predpisu OSN č. 154 sa chápe ako odkaz na dodatok 3 k prílohe I k tomuto nariadeniu.

Dodatok 1

VYHLÁSENIE VÝROBCU O SÚLADE S POŽIADAVKAMI NA ČINIDLO

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že:

v prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidiel uvedených v prílohe I k tomuto vyhláseniu ([1]) sú v súlade s požiadavkami týkajúcimi sa správneho fungovania systémov, v ktorých sa používa spotrebné činidlo v súlade s prílohou XVI k tomuto nariadeniu.

V [….. Miesto ([2])]

Dňa [….. Dátum]

[*Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu* ([3])]

Prílohy

Príloha I: Typ/typy, rad/rady vozidla alebo vozidiel opísané iným deskriptorom vozidla (resp. deskriptormi), na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie (v relevantných prípadoch).

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Usadený v Únii.
([3]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

PRÍLOHA XVII

(vyhradené)

PRÍLOHA XVIII

ZMENY VYKONÁVACIEHO NARIADENIA (EÚ) 2020/683

Vysvetlivky uvedené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2020/683 sa menia takto:

1. Vysvetlivka (116) sa nahrádza takto:

„(116) Doplňte číslo emisnej triedy Euro a prípadne doplňte:

— znak, ktorý zodpovedá ustanoveniam používaným pri typovom schvaľovaní,

— ak sa uplatňuje nariadenie (ES) č. 715/2007 („Euro 6“), príslušný znak stanovený v tabuľke 1 dodatku 6 k prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/1151,

— ak sa uplatňuje nariadenie (EÚ) 2024/1257 („Euro 7“), príslušný emisný znak stanovený v tabuľke 1 dodatku 6 k prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2025/1706.“

2. Dopĺňajú sa tieto vysvetlivky (190) a (191):

„(190) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/1706, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií („Euro 7“).

(191) Ak sa uplatňuje nariadenie (EÚ) 2024/1257 („Euro 7“): doplnia sa čísla osvedčení o typovom schválení všetkých príslušných vykonávacích aktov v súlade s príkladom e) uvedeným v bode 3.1 prílohy IV. Takisto sa doplnia identifikátory radu vozidiel z hľadiska OBM, ako sa uvádza v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie 2025/1707. Uveďte čísla všetkých príslušných osvedčení o typovom schválení v jednotlivých riadkoch v tabuľke. Počet riadkov v tabuľke musí zodpovedať počtu čísel osvedčení o typovom schválení a identifikátorov radu vozidiel z hľadiska OBM.

V ostatných prípadoch sa bod 48.3 neuplatňuje.“

Príloha IV sa mení takto:

1. V bode 2.2 (bod 2) sa dopĺňa toto písmeno d):

„d) číslo vykonávacieho nariadenia prijatého v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1257, ktorým sa stanovujú uplatniteľné požiadavky.“

2. Na konci bodu 2.3 (oddiel 3) sa dopĺňa tento odsek:

„Ak existuje typové schválenie vzhľadom na emisie v súlade s príslušným vykonávacím aktom, ktorý sa uplatňuje podľa nariadenia (EÚ) 2024/1257, za číslom posledného pozmeňujúceho vykonávacieho aktu musí priamo nasledovať jedno z dvoch písmen z tabuľky príslušného vykonávacieho aktu, t. j. bez umiestnenia hviezdičky medzi toto číslo a príslušný dvojpísmenový znak.“

3. V bode 3.1 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2025/1706 ([190]):

e2* 2025/1706*2025/1706MA*00003*00“

Doplnok k prílohe VIII sa mení takto:

1. Vo vzore B – časti 2 (dokončené a dokončované vozidlá kategórie M_1, N_1 a N_2) a vzore C – časti 2 (nedokončené vozidlá kategórie M_1, N_1 a N_2) sa dopĺňa tento bod 48.3:

„48.3 Čísla príslušných osvedčení o typovom schválení a identifikátory radu vozidiel z hľadiska OBM“([191]):“

PRÍLOHA XIX

(vyhradené)

PRÍLOHA XX

MERANIE ČISTÉHO VÝKONU A MAXIMÁLNEHO 30-MINÚTOVÉHO VÝKONU ELEKTRICKÝCH POHONNÝCH SÚSTAV

1. ÚVOD

1.1. V tejto prílohe sa stanovujú požiadavky na meranie: a) meranie čistého výkonu motora, b) maximálneho 30-minútového výkonu elektrických pohonných sústav.

1.2. Posledné uvedené sa týka elektrických hnacích jednotiek pozostávajúcich z regulátorov a motorov, ktoré sa využívajú ako jediný spôsob pohonu vozidiel, a to aspoň na istý úsek daného času.

2. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE

2.1. Všeobecné špecifikácie vykonávania skúšok a výkladu ich výsledkov sú tie, ktoré sú stanovené v bode 5 predpisu OSN č. 85 s výnimkami uvedenými v tejto prílohe.

2.2. Skúšobné palivo

2.2.1. Body 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 a 5.2.3.4 predpisu OSN č. 85 sa chápu takto:

2.2.2. Použije sa také palivo, ktoré je dostupné na trhu. V akomkoľvek spornom prípade sa ako palivo použije vhodné referenčné palivo špecifikované v prílohe IX k tomuto nariadeniu.

2.3. Korekčné faktory výkonu

2.3.1. Odchylne od bodu 5.1 prílohy 5 k predpisu OSN č. 85, ak je motor preplňovaný turbodúchadlom vybavený systémom, ktorý umožňuje kompenzovať teplotu prostredia a nadmorskú výšku, korekčné faktory α_a alebo α_d sa na žiadosť výrobcu nastavia na hodnotu 1.

PRÍLOHA XXI

CELOSVETOVO HARMONIZOVANÝ SKÚŠOBNÝ POSTUP PRE ĽAHKÉ VOZIDLÁ (WLTP) (SKÚŠKA TYPU 1)

1. ÚVOD

V tejto prílohe je opísaný postup určovania úrovní emisií plynných zlúčenín, tuhých častíc, počtu častíc, emisií CO_2, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a dojazdu v elektrickom režime v prípade ľahkých vozidiel.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

2.1. Všeobecné požiadavky na vykonanie skúšky typu 1 sú tie, ktoré sú stanovené v predpise OSN č. 154, pokiaľ ide o úroveň 1A.

2.2. Limitné hodnoty uvedené v bode 6.3.10 tabuľke 1A predpisu OSN č. 154 sa nahrádzajú limitnými hodnotami stanovenými v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2024/1257.

2.3. Ak schvaľovací úrad v súvislosti so skúškou korekcie na základe teploty okolia (ATCT) nevyžaduje jej vykonanie, musí sa použiť vzor vyhlásenia výrobcu stanovený v dodatku 1 k tejto prílohe.

2.4. Vzor vyhlásenia výrobcu o splnení požiadaviek na regeneráciu je stanovený v dodatku 2 k tejto prílohe.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

Technické požiadavky na vykonanie skúšky typu 1 sú tie, ktoré sú stanovené v bode 6.3 a v časti B príloh k predpisu OSN č. 154 s výnimkami uvedenými v ďalej uvedených bodoch.

3.1. Tabuľka A4/2 v bode 4.2.2.1 prílohy B4 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„Trieda energetickej účinnosti	Rozsah RRC pre pneumatiky kategórie C1	Rozsah RRC pre pneumatiky kategórie C2	Rozsah RRC pre pneumatiky kategórie 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
Trieda energetickej účinnosti	Hodnota RRC, ktorá sa použije pri interpolácii pre pneumatiky kategórie C1	Hodnota RRC, ktorá sa použije pri interpolácii pre pneumatiky kategórie C2	Hodnota RRC, ktorá sa použije pri interpolácii pre pneumatiky kategórie 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

(*) Ak je skutočná hodnota RRC nižšia než táto hodnota, na interpoláciu sa použije skutočná hodnota valivého odporu pneumatiky alebo akákoľvek vyššia hodnota nepresahujúca hodnotu RRC uvedenú na tomto mieste.“

3.2 Bod 4.3.1.2.1.3 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„4.3.1.2.1.3. Akákoľvek iná konfigurácia odberu vzoriek pre trubicu PTS, v prípade ktorej je možné preukázať ekvivalentný prienik tuhých častíc veľkosti 15 nm, sa považuje za prijateľnú.“

3.3 Bod 4.3.1.2.1.5 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„4.3.1.2.1.5. Akákoľvek iná konfigurácia odberu vzoriek pre trubicu OT, v prípade ktorej je možné preukázať ekvivalentný prienik tuhých častíc veľkosti 15 nm, sa považuje za prijateľnú.“

3.4 Prvý odsek v bode 4.3.1.3.3 písm. g) prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„g) dosiahnuť faktor zníženia koncentrácie častíc fr(di), ktorý je v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility 15 nm maximálne o 100 % vyšší, v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility 30 nm maximálne o 30 % vyšší a v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility 50 nm maximálne o 20 % vyšší, no ktorý je maximálne o 5 % nižší ako je faktor zníženia koncentrácie častíc s priemerom elektrickej mobility 100 nm pre odstraňovač VPR ako celok;“

3.5 Bod 4.3.1.3.3 písm. i) prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„i) dosiahnuť viac než 99,9 % odparenie častíc tetrakontánu [$CH_3(CH_2)_{38}CH_3$] so stredným počítacím priemerom > 50 nm a hmotnosťou > 1 mg/m^3 zahrievaním a znížením čiastkových tlakov tetrakontánu.“

3.6 Tabuľka A5/2 v bode 4.3.1.3.4 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„Tabuľka A5/2

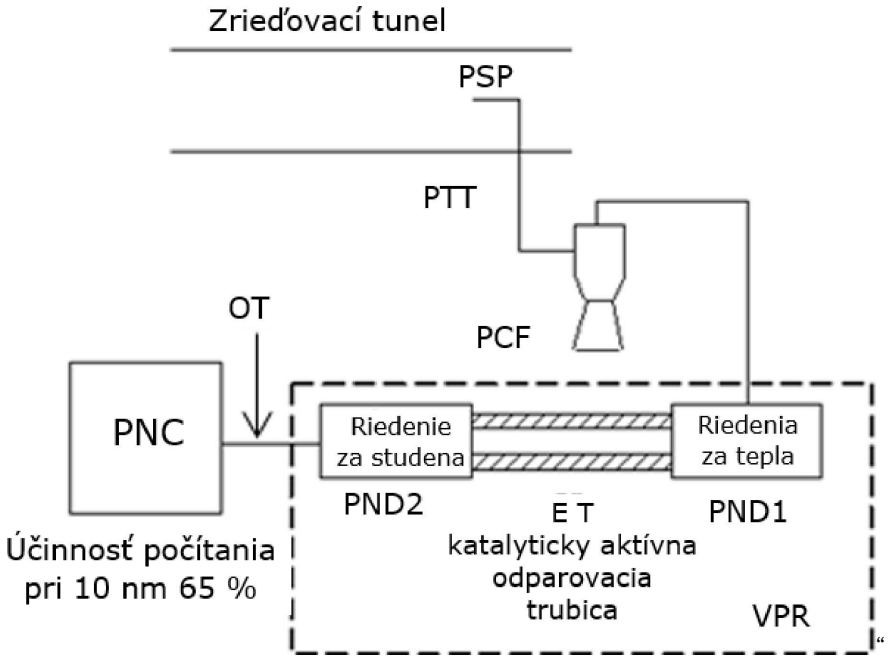
Účinnosť počítania počítadla častíc PNC

Menovitý priemer elektrickej mobility častíc (nm)	Účinnosť počítania počítadla častíc PNC (%)
10	65 ± 15
15	> 90“

3.7 Obrázok A5/14 v bode 4.3.1.4 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 sa vykladá takto:

„*Obrázok A5/14*

Odporúčaný systém odberu vzoriek častíc



“

3.8 Posledná veta v bode 4.3.1.4 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„Odparovacia trubica (ET) musí byť katalyticky aktívna pri teplote stien 350 °C (±10 °C).“

3.9 Body 5.7 až 5.7.1 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 sa neuplatňujú.

3.10 Bod 5.7.1.3 písm. b) prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„b) druhého počítadla PNC v plnom prietoku s účinnosťou počítania prevyšujúcou 90 % v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility rovnajúcim sa 10 nm, ktoré bolo kalibrované opísanou metódou. Pri kalibrácii sa zohľadní účinnosť počítania druhého počítadla PNC.“

3.11 Bod 5.7.1.4 v prílohe B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„5.7.1.4. Kalibrácia musí zahŕňať aj kontrolu účinnosti počítania počítadla častíc PNC, pokiaľ ide o častice s priemerom elektrickej mobility 10 nm, podľa požiadaviek uvedených v bode 4.3.1.3.4 písm. h) tejto prílohy. Kontrola účinnosti počítania pre častice s priemerom 15 nm sa počas pravidelnej kalibrácie nevyžaduje.“

3.12 Posledný odsek v bode 5.7.2.1 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„Odstraňovač VPR musí byť charakterizovaný z hľadiska faktora zníženia koncentrácie tuhých častíc pre tuhé častice s priemerom elektrickej mobility 15, 30, 50 a 100 nm. Faktor zníženia koncentrácie tuhých častíc fr(d), ktorý je v prípade častíc s priemerom elektrickej mobility 15 nm maximálne o 100 % vyšší, v prípade častíc s priemerom 30 nm maximálne o 30 % vyšší a v prípade častíc s priemerom 50 nm maximálne o 20 % vyšší, no ktorý je maximálne o 5 % nižší, než je faktor zníženia pre častice s priemerom elektrickej mobility 100 nm. Na účely validácie musí byť aritmetický priemer faktora zníženia koncentrácie tuhých častíc vypočítaný pre častice s priemerom elektrickej mobility 30 nm, 50 nm a 100 nm v rozsahu ±10 % aritmetického priemeru faktora zníženia koncentrácie tuhých častíc fr stanoveného počas poslednej úplnej kalibrácie odstraňovača VPR.“

3.13 Prvý odsek v bode 5.7.2.2 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„Skúšobný aerosól na účely týchto meraní musí pozostávať z tuhých častíc s priemerom elektrickej mobility 30, 50 a 100 nm a minimálnou koncentráciou 5 000 častíc na cm^3 a z tuhých častíc s priemerom elektrickej mobility 15 nm a minimálnou koncentráciou 3 000 častíc na cm^3 na vstupe odstraňovača VPR. Skúšobný aerosól musí byť tepelne stabilný pri prevádzkových teplotách odstraňovača VPR. Počet častíc sa meria pred komponentmi a za nimi.“

3.14 Druhá veta v bode 5.7.2.2 a text za druhou rovnicou uvedenou v bode 5.7.2.2 prílohy B5 k predpisu OSN č. 154 sa vypúšťa.

3.15 Bod 5.7.2.3 v prílohe B5 k predpisu OSN č. 154 znie takto:

„5.7.2.3. Odstraňovač VPR musí preukázať viac než 99,9 % odstránenie častíc tetrakontánu [$CH_3(CH_2)_{38}CH_3$] so stredným počítacím priemerom > 50 nm a hmotnosťou > 1 mg/m^3.“

Dodatok 1

VYHLÁSENIE VÝROBCU O SKÚŠKE KOREKCIE NA ZÁKLADE TEPLOTY OKOLIA (ATCT)

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že:

v prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidiel uvedených v prílohe I k tomuto vyhláseniu ([1]), sa na účely následného spracovania príslušných skúšok typu 1 podľa WLTP pri teplote 23 °C zohľadňujú tieto korekčné faktory radu (FCF).

Toto vyhlásenie vychádza zo skúšobných podmienok a nastavení, ako sa vymedzuje v prílohe B6a a prípadne prílohe B6 (úroveň 1A) k predpisu OSN č. 154.

Opis vozidla (vymedzí výrobca pôvodného zariadenia)	FCF ([1])
X	
Y	
Z	

([1]) Výrobcovia deklarujú korekčný faktor radu zaokrúhlený na 4 desatinné miesta.

V [….. Miesto ([2])]

Dňa [….. Dátum]

[Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu ([3])]

Prílohy

Príloha I: Typ/typy, rad/rady vozidla alebo vozidiel opísané iným deskriptorom vozidla (resp. deskriptormi), na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie (v relevantných prípadoch).

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Usadený v Únii.
([3]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Dodatok 2

VYHLÁSENIE VÝROBCU O POŽIADAVKÁCH NA REGENERÁCIU

(výrobca): …..

(adresa výrobcu): …..

vyhlasuje, že:

v prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto typové schválenie/vozidiel uvedených v prílohe I k tomuto vyhláseniu, sa v súlade s doplnkom 1 k prílohe B6 k predpisu OSN č. 154 použijú tieto faktory Ki:

Faktory regenerácie (Ki) [1] **v prípade vznetového motora**

	NO_X	CO	$THC+NO_X$	PM	Emisie CO_2
Multiplikačné ([1])					
Aditívne[29]					

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.

Faktory regenerácie (Ki)([28]) v prípade zážihového motora	NO_X	CO	THC	NMHC	PM	Emisie CO_2
Multiplikačné[29]						
Aditívne[29]						

alternatívne (v relevantných prípadoch):

[ ] faktory Ki s hodnotou 1,0, keďže k periodickej regenerácii dochádza aspoň raz počas skúšky typu 1 a došlo k nej už aspoň raz počas prípravy vozidla.

[ ] faktory Ki s hodnotou 1,0, keďže odstup medzi dvoma po sebe nasledujúcimi periodickými regeneráciami je viac ako 4 000 km opakovaných jazdných skúšok typu 1.

[ ] faktory Ki CO2 s hodnotou 1,05, keďže emisné limity sú počas regenerácií splnené.

Okrem toho sa na účely skúšok v režime na udržanie nabitia batérie typu 1 podľa WLTP vykonaných na účely typového schválenia, zhody výroby, zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom musia uplatňovať tieto faktory Ki na vozidlá uvedené v prílohe I k tomuto vyhláseniu.

V [….. Miesto ([2])]

Dňa [….. Dátum]

[*Meno a podpis osoby splnomocnenej výrobcom alebo zástupcu výrobcu* ([3])]

([1]) Zaokrúhlené na 4 desatinné miesta.
([2]) Usadený v Únii.
([3]) „Zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorú riadne vymenoval výrobca, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene vo veciach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 41 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Prílohy

Príloha I: Typ/typy, rad/rady vozidla alebo vozidiel opísané iným deskriptorom vozidla (resp. deskriptormi), na ktoré sa vzťahuje toto vyhlásenie.

PRÍLOHA XXII

ZARIADENIA NA PALUBE VOZIDLA NA MONITOROVANIE SPOTREBY PALIVA A ELEKTRICKEJ ENERGIE

1. ÚVOD

V tejto prílohe je stanovené vymedzenie pojmov a požiadavky uplatniteľné pre zariadenia na palube vozidla určené na monitorovanie spotreby paliva a/alebo elektrickej energie.

2. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

Všeobecné požiadavky na zariadenia OBFCM sú tie, ktoré sú stanovené v bode 6.3.9 predpisu OSN č. 154.

3. TECHNICKÉ POŽIADAVKY

Technické požiadavky na zariadenie OBFCM, sú tie, ktoré sú stanovené v doplnku 5 k predpisu OSN č. 154.