2024/1257

8.5.2024

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2024/1257,

24. aprill 2024,

mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2]).

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses (EL) 2022/591, ([3]) mis käsitleb Euroopa Liidu üldist keskkonnaalast tegevusprogrammi aastani 2030, on üheks liidu kuuest temaatilisest eesmärgist kuni 31. detsembrini 2030 seatud nullsaaste, sealhulgas kahjulike kemikaalidega seotud eesmärgid, et muuta keskkond, sealhulgas õhk, vesi ja muld, mürgivabaks, kaotada valgus- ja mürasaaste ning kaitsta inimeste ja loomade tervist ning ökosüsteemide seisundit ja heaolu keskkonnaga seotud riskide ja negatiivse mõju eest.

(2) Komisjoni poolt 11. detsembril 2019 teatisena vastu võetud Euroopa roheline kokkulepe on liidu strateegia sellise ülemineku algatamiseks, mille eesmärk on saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalne, puhas ja ringmajandus, optimeerides ressursside haldamist ja minimeerides saastet ning tunnistades samal ajal vajadust põhjalikult ümberkujundava poliitika järele. Samuti on liit võtnud endale kohustuse järgida Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) kestliku arengu tegevuskava aastani 2030 ja selles seatud kestliku arengu eesmärke. Komisjoni 2020. aasta detsembris vastu võetud kestliku ja aruka liikuvuse strateegias ning komisjoni 2021. aasta mais vastu võetud ELi tegevuskavas „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas“ käsitletakse konkreetselt neid Euroopa rohelise kokkuleppe aspekte, mis puudutavad transpordi põhjustatavat saastet. Kõnealuse algatuse toetamiseks võetud muude eriti oluliste meetmete hulka kuuluvad näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/50/EÜ ([4]) uuesti sõnastamise ettepanek, komisjoni 2020. aasta märtsis esitletud Euroopa uus

([1]) ELT C 228, 29.6.2023, lk 103.
([2]) Euroopa Parlamendi 13. märtsi 2024. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 12. aprilli 2024. aasta otsus.
([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. aprilli 2022. aasta otsus (EL) 2022/591, mis käsitleb Euroopa Liidu üldist keskkonnaalast tegevusprogrammi aastani 2030 (ELT L 114, 12.4.2022, lk 22).
([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L 152, 11.6.2008, lk 1).

tööstusstrateegia, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631 ([5]) sätestatud sõiduautode ja kaubikute CO_2 heite normide läbivaatamine, mis tehti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/851, ([6]) ning ettepanek vaadata läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/1242 ([7]) sätestatud uute raskeveokite CO_2 heite normid.

(3) Siseturg on ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Selleks kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 ([8]) terviklik mootorsõidukite ja haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitus- ja turujärelevalvesüsteem.

(4) Tehnilised nõuded mootorsõidukite, mootorite ja varuosade tüübikinnitusele seoses heitkogustega (edaspidi „heitealane tüübikinnitus“) peaksid jääma ühtlustatuks, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ning kõigis liikmesriikides keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase.

(5) Edukas üleminek heiteta liikuvusele eeldab ühtset käsitlust ja sobivat soodsat keskkonda, mis ergutaks innovatsiooni ja säilitaks liidu tehnoloogilise juhtpositsiooni maanteetranspordisektoris. Selline keskkond hõlmab avaliku ja erasektori investeeringuid teadusuuringutesse ja innovatsiooni, vähese heitega ja heiteta sõidukite kasvavat pakkumist, laadimis- ja tankimistaristute väljaarendamist ja energiavõrkudega lõimimist, samuti kestlikku materjalitarnet ning akude kestlikku tootmist, korduskasutamist ja ringlussevõttu liidus. Sellise keskkonna loomiseks on vaja kooskõlastatud tegevust liidu, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.

(6) Selleks et toetada üleminekut keskkonnahoidlikule liikuvusele, taasindustrialiseerida liitu ja toetada selle kodanikke, on oluline hoida era- ja tarbesõidukite hinnad inimeste ja ettevõtete jaoks taskukohased. See aitaks säilitada elukvaliteeti, tööstuse konkurentsivõimet ja innovatsiooni ning toetada töökohtade loomist ja oskuste arendamist selles sektoris.

(7) Tuleks tagada sotsiaalselt vastuvõetav ja õiglane üleminek heiteta liikuvusele. Seetõttu on tähtis pidada silmas ülemineku sotsiaalset mõju kogu autotööstuse väärtusahela ulatuses ja tegeleda ennetavalt selle mõjuga tööhõivele. Õiglase ülemineku mehhanismi raames töötatakse tihedas dialoogis sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega välja sihtotstarbelised programmid liidu, riiklikul ja piirkondlikul tasandil, nagu õiglase ülemineku kavade väljatöötamine autotööstusest sõltuvate piirkondade jaoks ning haridus- ja tööotsimisalgatused töötajate ümber- ja täiendõppeks ning nende ümberpaigutamiseks, samuti haridus- ja tööhõivealgatused negatiivset mõju kogevates piirkondades ja kogukondades. Ülemineku käigus on vaja selles sektoris tugevdada naiste tööhõivet ja võrdseid võimalusi.

(8) Käesolev määrus on eraldi õigusakt määruse (EL) 2018/858 II lisas kehtestatud ELi tüübikinnitusmenetluse kohaldamisel. Määruse (EL) 2018/858 haldussätted, sealhulgas karistusi käsitlevad sätted, ning selle mõjus nõuetele vastavuse tagamise mehhanism on täielikult kohaldatavad.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. aprilli 2023. aasta määrus (EL) 2023/851, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2 heite norme kooskõlas liidu suurendatud kliimaeesmärkidega (ELT L 110, 25.4.2023, lk 5).

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO_2-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

([8]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

(9) Nii turujärelevalveasutuste kui ka tüübikinnitusasutuste jaoks võivad oluliseks teabeallikaks olla füüsiliste või juriidiliste isikute esitatud põhjendatud kaebused. Sellega seoses võib käesoleva määruse kohaldamisele ja täitmise tagamisele kaasa aidata selliste lihtsate ja proportsionaalsete menetluste kehtestamine, mis võimaldavad füüsilistel ja juriidilistel isikutel esitada asjaomastele asutustele põhjendatud kaebusi, kui neil on põhjust arvata, et käesolevat määrust ei järgita. Liikmesriikide ametiasutused peaksid neid kaebusi käsitama riskitegurina, kui nad teevad otsuseid turujärelevalve või kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kohta.

(10) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada sõidukite heidet ja akude vastupidavust käsitlevad ühised haldussätted ja -nõuded, samal ajal kui tehnilised elemendid tuleks sätestada kontrollimenetlusega vastu võetavates rakendusaktides.

(11) Mootorsõidukite, mootorite ja varuosade tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses heitkogustega on praegu sätestatud kahes määruses, mida kohaldatakse vastavalt kerg- ja raskesõidukite heitealase tüübikinnituse suhtes, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 715/2007 ([9]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 595/2009 ([10]).

(12) Määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 sätestatud nõuete koondamine ühte määrusesse tagaks nii kerg- kui ka raskesõidukite heitealase tüübikinnituse süsteemi sisemise sidususe, võimaldades samal ajal selliste sõidukite jaoks erinevaid heite piirnorme ja katsemenetlusi.

(13) Lisaks võeti praegused raskesõidukite heite piirnormid vastu 2009. aastal tol ajal kättesaadava tehnoloogia alusel. Tehnoloogia on pärast seda edasi arenenud ja praeguste tehnoloogiate kombineerimisel saavutatav heitkoguste tase on palju madalam kui see tase, mis oli saavutatav rohkem kui 15 aasta tagusel ajal. See tehnoloogiline areng peaks kajastuma heite piirnormides, mis põhinevad uusimal olemasoleval tehnoloogial ja teadmistel saastekontrolli kohta ning kehtivad kõigi asjakohaste saasteainete suhtes.

(14) Summutitoru heitgaasides sisalduvate üle 23 nm läbimõõduga osakeste arvu (PN_{23}) on liidus kergsõidukite puhul kontrollitud alates 2011. aastast ja raskesõidukite puhul alates 2013. aastast. Võttes arvesse, et praegused tehnoloogiad ja ÜRO üldine tehniline norm nr 15 võimaldavad mõõta koos heitgaasidega eralduvate osakeste arvu kuni suuruseni 10 nm (PN_{10}), on asjakohane kohaldada osakeste PN_{10} piirnormi kõigi käesoleva määrusega hõlmatud sõidukite puhul. Koos heitgaasidega eralduvale PN_{10}-le esimest korda konkreetsete piirnormide kehtestamine annab tõuke osakeste arvu tõhustatud kontrolli ja mõõtmise üleilmseks ühtlustamiseks ning liit peaks kutsuma sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmset ÜRO foorumit (UN WP.29) üles asjaomaseid ÜRO sõidukieeskirju vastavalt ühtlustama.

(15) Lihtsustamise saaks saavutada sellega, et kaotatakse mittevajalikud katsed, viidatakse asjakohasel juhul kehtivate ÜRO eeskirjade kohastele standarditele ning tagatakse järjepidevad menetlused ja katsed heitealase tüübikinnituse eri etappide jaoks.

(16) Selleks et tagada nii kerg- kui ka raskesõidukite heitkoguste piiramine tegelikus liikluses, on vaja sõidukeid katsetada statistiliselt olulises tegelikus liikluses, kus on kehtestatud teatav piirangute, piiride ja muude sõidunõuete alammäär. Selline maanteekatsetus peaks põhinema tavapärasel sõidul ja välistama erapooliku sõidu.

(17) Määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 on sätestatud nõue, et sõidukid peavad järgima heitkoguste piirnorme kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul, mis ei vasta sõidukite keskmisele kasutuseale. Seepärast on asjakohane kehtestada sellised vastupidavusnõuded, mis kajastavad sõidukite keskmist eeldatavat kasutusiga liidus.

([9]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

(18) Liikmesriike julgustatakse töötama välja ja rakendama strateegiaid sõidukipargi uuendamise stimuleerimiseks, et hõlbustada sõidukipargi järkjärgulist üleminekut vähem heidet tekitavatele sõidukitele, aidates kaasa puhtama ja kestlikuma transpordi ökosüsteemi loomisele.

(19) Praegu on saadaval tehnoloogiad, mida kasutatakse laialdaselt kogu maailmas ning mis piiravad kütuseaurudes lenduvate orgaaniliste ühendite hulka bensiinisõiduki kasutamisel ja parkimisel. Seepärast on asjakohane kehtestada selliste lenduvate orgaaniliste ühendite heite piirnormid madalamal tasemel.

(20) Muu heide kui heitgaasid koosneb osakestest, mis eralduvad sõiduki rehvidest ja piduritest. Rehvide heide on hinnanguliselt suurim keskkonda sattuva mikroplasti allikas. Nagu on näidatud käesoleva määruse ettepanekule lisatud mõjuhinnangus, eeldatakse, et 2050. aastaks moodustab muu heide kui heitgaasid kuni 90 % kõigist maanteetranspordist eralduvatest osakestest, sest sõidukite elektrifitseerimise tõttu väheneb koos summutitoru heitgaasidega eralduvate osakeste hulk. Kõnealust muud heidet kui heitgaasid tuleks seetõttu mõõta ja piirata. Komisjon peaks toetama UN WP.29 tööd, et selle eesmärgid saaksid õigeaegselt täidetud ning selles kajastuksid kaugelevaatavad, tugevatel teaduslikel ja tehnilistel alustel põhinevad sihid, ning määrama kulumi piirnormid uusimate meetodite alusel. Juhul, kui UN WP.29 ei ole C_1-klassi rehvide puhul 1. juuliks 2026, C_2-klassi rehvide puhul 1. aprilliks 2028 ja C_3-klassi rehvide puhul 1. aprilliks 2030 vastu võtnud ühtseid sätteid rehvide kulumi piirnormide kohta, peaks komisjon võtma vastu delegeeritud õigusakti, et saavutada liidu eesmärk vähendada 2030. aastaks keskkonda sattuvat mikroplasti 30 % ja mis põhineb uusimatel kulumi piirnormidel. Asjaomase delegeeritud õigusakti ettevalmistamisel tuleks hinnata veoakudega sõidukite, sealhulgas pistikühendusega hübriidsõidukite ja akutoitega elektrisõidukite eriomadusi.

(21) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/2144 ([11]) reguleeritakse käiguvahetuse näidikuid (GSI), mille peamine eesmärk on minimeerida sõiduki kütusekulu, kui juht järgib selle märguandeid. Käesolevas määruses tuleks aga käsitleda nõudeid, mis on seotud tegelikus liikluses, sealhulgas käiguvahetuse näidiku järgimise korral, tekkiva saasteainete heitkogusega.

(22) Veoakudega sõidukid, sealhulgas pistikühendusega hübriidsõidukid ja akutoitega elektrisõidukid, aitavad kaasa maanteetranspordisektori süsinikuheite vähendamisele. Selleks et võita ja suurendada tarbijate usaldust selliste sõidukite vastu, peaksid need olema toimivad ja vastupidavad. Seepärast on oluline nõuda, et veoakud säilitaksid suure osa oma esialgsest võimsusest ka pärast aastaid kestnud kasutust. Selline nõue oleks eriti oluline kasutatud elektrisõidukite ostjate jaoks, kuna see tagaks sõiduki jätkuva ootuspärase toimimise. Seetõttu tuleks nõuda veoakude seisundi seireseadmeid kõigi veoakusid kasutavate sõidukite puhul. Lisaks tuleks kehtestada miinimumnõuded sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite akude vastupidavusele, võttes arvesse ÜRO üldist tehnilist normi nr 22.

(23) Selleks et jälgida sõiduki vastavust käesolevale määrusele, kasutavad pardaseiresüsteemid (OBM-süsteem) ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmed (OBFCM-seadmed) sõiduki loodud andmeid. Asjakohasel juhul tuleks nende andmete suhetes kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2023/2854 ([12]).

(24) Tuntud probleem on sõidukite omavoliline muutmine saastekontrollisüsteemi osade eemaldamiseks või deaktiveerimiseks. Selline tegevus põhjustab kontrollimatut heidet ja seetõttu tuleks seda vältida ning kohaldada tuleks mõjusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi. Läbisõidumõõdiku omavoliline muutmine toob kaasa

([11]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2854 ühtlustatud õigusnormide kohta, millega reguleeritakse õiglast juurdepääsu andmetele ja andmete kasutamist, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi (EL) 2020/1828 (andmemäärus) (ELT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

vale läbisõidunäidu ja takistab sõiduki korrektset kasutuskontrolli. Seetõttu on ülimalt oluline tagada nende süsteemide võimalikult suur turvakaitse koos turvasertifikaatide ja asjakohase omavolilise muutmise vastase kaitsega, et saastekontrollisüsteeme ega sõiduki läbisõidumõõdikut ei saaks omavoliliselt muuta.

(25) Selleks et omavolilise muutmise vastased meetmed ei takistaks põhjendamatult konkurentsi, tuleks käesolevas määruses jätta kehtima võimalus lubada sõltumatutel ettevõtjatel järelturul olevaid varuosi välja töötada, levitada, paigaldada ja aktiveerida. Seepärast ei tohiks tootjad keelata sõltumatute ettevõtjate juurdepääsu selliste varuosade väljatöötamise ja paigaldamise seisukohast rangelt vajalikule teabele ning vajalikele vahenditele ja protsessidele. Sõltumatutele ettevõtjatele tuleks anda heakskiit ja luba juurdepääsuks sõiduki turvaandmetele kooskõlas määrusega (EL) 2018/858.

(26) Liidu õhukvaliteedi eesmärkide saavutamine nõuab pidevaid jõupingutusi sõidukite heite vähendamiseks. Käesoleva määrusega tuleks keelata manipulatsiooniseadmete ja manipuleerimisstrateegiate kasutamine. See keeld on nende eesmärkide saavutamiseks hädavajalik. Selliste olukordade hindamisel, mis võivad hõlmata manipulatsiooniseadmete või manipuleerimisstrateegiate kasutamist, tuleks neid olukordi laiaulatuslikult hinnata ja tõlgendada kooskõlas katkestusseadmeid käsitleva Euroopa Liidu Kohtu praktikaga määruse (EÜ) nr 715/2007 kontekstis. Manipulatsiooniseadmete ja manipuleerimisstrateegiate olemasolu kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta kõiki seadmeid ja strateegiaid, mis vähendavad käesoleva määruse kohaste summutitoru heitgaaside ja muu heite kui heitgaaside piirnormide ja katsetingimuste nõuete tõhusust, mille tõttu nõuetele mittevastav sõiduk osutub nõuetele vastavaks või mille tulemuseks on valed katsetulemused. Selliste manipulatsiooniseadmete või manipuleerimisstrateegiatega sõidukite projekteerimise, ehitamise ja kokkupanemise eest tuleks kohaldada karistusi.

(27) Sõidukitele paigaldatud andureid kasutatakse juba pardadiagnostikasüsteemi (OBD-süsteem) abil heitkoguste kõrvalekallete avastamiseks ja nendega seotud remonditööde algatamiseks. Paraku ei tuvasta praegu kasutusel olev OBD-süsteem rikkeid õigeaegselt ja täpselt ega nõua piisavalt, et rikked aegsasti parandataks. Selle tulemusena on võimalik, et sõidukid tekitavad heidet palju rohkem kui lubatud. Seni OBD-süsteemis kasutatud andureid saaks kasutada ka sõidukite summutitoru heitgaaside näitajate pidevaks jälgimiseks ja kontrollimiseks OBM-süsteemi abil. Samuti annab OBM-süsteem kasutajale hoiatuse mootori või saastekontrollisüsteemide remonditööde tegemiseks, kui sellised remonditööd on vajalikud. Seepärast on asjakohane nõuda sellise süsteemi paigaldamist ja selle tehniliste nõuete reguleerimist. Sellistest süsteemidest tulenevate meetmetega ei tohiks kahjustada liiklusohutust.

(28) Tootjad võivad otsustada toota sõidukeid, mis sisaldavad täiustatud võimalusi, näiteks geotarastust. Teise võimalusena saavad tootjad toota Euro 7ext-sõidukeid, mis on N_2-kategooria sõidukid, mille täismass on 3,5–5 tonni ja mis pärinevad N_1-kategooria sõidukitüübist ning millele võib tootja taotlusel anda N_2-kategooria sõidukitüübi heitealase tüübikinnituse, kui sõiduk vastab N_1-kategooria sõidukitüübi nõuetele. Tarbijatel ja liikmesriikide ametiasutustel peaks olema võimalik selliseid sõidukeid asjakohase dokumentatsiooni abil tuvastada.

(29) Sõidukite kasutajatele tuleks teha kättesaadavaks sõidukitüüpide keskkonnaandmed. Seepärast peaks igal sõidukil olema keskkonnapass. Samuti peaks sõiduki kasutajatel olema juurdepääs ajakohasele teabele kütusekulu, veoakude seisukorra ja saasteainete heite kohta ning muule asjakohasele pardasüsteemide ja pardamõõteseadmete loodud teabele.

(30) Kui komisjon teeb ettepaneku registreerida pärast 2035. aastat uusi kergsõidukeid, mis kasutavad üksnes CO_2-neutraalseid kütuseid, väljaspool sõidukite CO_2 normide kohaldamisala, siis tuleb käesolevat määrust liidu õiguse ja liidu kliimaneutraalsuse eesmärkide kohaselt muuta, et lisada võimalus anda sellistele sõidukitele tüübikinnitus.

(31) Väiketootjate müüdud sõidukite heide moodustab liidu heitest tühise osa. Seetõttu peaks mõnede selliste tootjate suhtes kohaldatavate nõuete puhul olema lubatud mõningane paindlikkus. Väiketootjatel peaks olema võimalik asendada tüübikinnituse ajal teatavad katsed vastavustunnistustega ning eriti väikestel tootjatel tuleks lubada kasutada laboris toimuvaid katsetusi, mis põhinevad juhuslikel tegelikel sõidutsüklitel.

(32) Määrused (EL) 2019/631 ja (EL) 2019/1242 reguleerivad liidu uute mootorsõidukite keskmist CO_2 heitkogust. Heitealases tüübikinnituses tuleks kehtestada menetlused ja meetodid, millega saab täpselt määrata üksiksõiduki CO_2 heidet, kütuse- ja elektrikulu, elektrisõiduki sõiduulatust ja võimsust, sealhulgas ajakohastada ja arendada sõiduki energiakulu arvutamise vahendit (VECTO), et võtta muu hulgas paremini arvesse raskemate autorongide energiatõhusust.

(33) Kuigi mõistet „seisund“ kasutatakse tavaliselt selleks, et viidata veoaku seisundile selle kasutusaja teatavas etapis, ei ole seda mõistet üldiselt määratletud ja see määratakse kindlaks eri meetodite abil, kasutades näiteks mõisteid „sertifitseeritud energiaseisund“ ja „sertifitseeritud sõiduulatuse seisund“. Mõlemad parameetrid väljendavad protsentides sertifitseeritud akuenergiat või elektrisõiduki järelejäänud sõiduulatust teataval ajahetkel.

(34) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, mis puudutavad järgmist:

— tootjate kohustused seoses tüübikinnituse ja menetluste, katsete ja metoodikaga, mida tuleb kohaldada vastavustunnistuse, toodangu vastavuse kontrolli, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrolli, turujärelevalve ja sõiduki keskkonnapassi puhul;

— nõuded, katsed, meetodid ja parandusmeetmed, mis on seotud sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike vastupidavusega ning OBM-süsteemide registreerimis- ja kommunikatsioonisuutlikkusega, sealhulgas mootorsõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrolli ja tehnoülevaatuse eesmärgil;

— meetodid ja katsed, millega saab: i) mõõta summutitoru heitgaaside heidet laboris ja maanteedel ning mobiilsete heitemõõtmissüsteemide kasutamist tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrollimiseks; ii) määrata mootorsõiduki CO_2 heidet, kütuse- ja elektrikulu, elektrisõiduki sõiduulatust ja mootori võimsust; iii) määrata O_3- ja O_4-kategooria haagiste energiatõhusust; iv) mõõta karteri heidet, kütuseaure ja pidurite tekitatud heidet; v) hinnata vastavust aku vastupidavuse miinimumnõuetele; vi) hinnata kasutusel olevate mootorite ja sõidukite nõuetele vastavust; vii) hinnata originaal- ja varusaastekontrollisüsteemide nõuetekohast toimimist, tõhusust, regenereerimist ja vastupidavust; viii) tagada manipulatsiooniseadmete ja manipuleerimisstrateegiatega seotud meetmed, sealhulgas nõrkade külgede hindamine ja omavolilise muutmise vastane kaitse, ja neid hinnata; ix) hinnata konkreetsete nimetuste alusel kinnitatud sõidukitüüpide toimimist; x) hinnata väiketootjate ja eriti väikeste tootjate toodetud sõidukite vastavust heitealaste tüübikinnituste nõuetele; xi) teha kindlaks manipulatsiooniseadmete ja manipuleerimisstrateegiate puudumist ning xii) mõõta rehvi kulumit;

— meetodid, nõuded ja katsed, sealhulgas vastavuskünnised, millega tagada OBFCM-seadmete, OBD-süsteemi ja OBM-süsteemi ning selliste seadmete ja süsteemide andurite toimimine ning selliste seadmete ja süsteemide salvestatud andmete väline andmevahetus;

— käiguvahetuse näidikute meetodid, nõuded ja tehnilised kirjeldused;

— juhi hoiatamise süsteemide ja meeldetuletusmeetodite tunnused ja toimimine ning nende toimimise hindamise meetodid;

— nõuded katseseadmete toimivusele;

— etalonkütuste tehniline kirjeldus;

— keskkonnapassi vorming, andmed ja keskkonnapassi andmete edastamise viis;

— nõuded ja teave, mida sõidukite, sealhulgas mitmeastmeliste sõidukite tootjad peavad esitama, ning

— heitealase tüübikinnituse tehnilised elemendid, haldus- ja dokumendinõuded ning turujärelevalvekontrollid, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja toodangu vastavuse kontrollid ning aruandekohustused.

(35) Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([13]). Selleks et tagada järjepidevus seoses teatavate kehtivate õiguslike kohustustega, mis käsitlevad saasteainete heite mõõtmise meetodeid, peaksid M_1- ja N_1-kategooria sõidukite summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude mõõtmise meetodid vastama neile, mis on sätestatud määruses (EL) 2017/1151, nagu seda kohaldatakse rakendusakti vastuvõtmise ajal.

(36) Selleks et asjakohasel juhul muuta või täiendada käesoleva määruse mitteolemuslikke osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad Euro 7 sõidukite, pidurite või rehvide katsetamisel kogutud andmetel põhinevaid katsetingimusi; katsetamisnõudeid, võttes eelkõige arvesse tehnilist arengut ja Euro 7 sõidukite katsetamisel kogutud andmeid; tootjatele uuenduslikel tehnoloogiatel põhinevate sõidukite täiendavate valikuvõimaluste ja nimetuste kehtestamist; pidurite tekitatud osakeste heite piirnormide kehtestamist, formaldehüüdi heite piirnormide kehtestamist M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukitele, katsetingimusi M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukitele ning teatavatel tingimustel kulumi piirnormide kehtestamist rehvitüüpidele, samuti miinimumnõuete kehtestamist aku vastupidavusele ja vastupidavuskordajate kehtestamist, mis põhinevad Euro 7 sõidukite katsetamisel kogutud andmetel; erinõuete kehtestamist väiketootjatele M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite jaoks ning katsenõuete ja tunnistuste kohaldamist. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ([14]) sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(37) Liit on osaline 20. märtsi 1958. aasta kokkuleppes, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehniliste nõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist ([15]). Käesolevas määruses sätestatud nõuded tuleks viia kooskõlla ÜRO eeskirjades või nende ÜRO eeskirjade hilisemates võimalikes muudatustes sätestatud standarditega, kus see on vajalik, eelkõige seoses pidurite tekitatud osakeste heite piirnormidega, rehvitüüpide kulumise piirnormidega ning miinimumnõuete kehtestamisega aku vastupidavusele.

(38) Kui ÜRO eeskirja ettepanekus või ÜRO eeskirja muudatuses sisalduvad piirangud või nõuded on kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 218 lõikega 9 ja nõukogu otsusega 97/836/EÜ ([16]) heaks kiidetud, tuleks need piirangud või nõuded käesolevasse määrusesse lisada. Sellest tulenevalt peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu sellekohaseid delegeeritud õigusakte.

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

([14]) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

([15]) EÜT L 346, 17.12.1997, lk 81.

([16]) Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus 97/836/EÜ Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (1958. aasta muudetud kokkulepe) (EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78).

(39) Selguse, otstarbekuse ja lihtsustamise huvides tuleks määrused (EÜ) nr 595/2009 ja (EÜ) nr 715/2007 kehtetuks tunnistada ning asendada käesoleva määrusega, kuna mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnituse õigusnorme on ajakohastatud ning need on konsolideeritud käesolevas määruses.

(40) Selguse, otstarbekuse ja lihtsustamise huvides tuleks käesoleva määrusega kehtetuks tunnistada järgmised määruste (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 alusel vastu võetud õigusaktid: komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, ([17]) komisjoni määrus (EL) 2017/1151, ([18]) komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ([19]) ning komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 ([20]).

(41) Kui käesolevas määruses sätestatud meetmetega kaasneb isikuandmete töötlemine, tuleks neid töödelda kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) 2016/679 ([21]) ning (EL) 2018/1725 ([22]) ning kõnealuste määrustega kooskõlas olevate liikmesriikide asjakohaste õigusaktidega.

(42) Oluline on anda liikmesriikidele, liikmesriikide ametiasutustele ja ettevõtjatele piisavalt aega, et valmistuda käesoleva määrusega ja selle alusel vastu võetud rakendus- või delegeeritud õigusaktidega kehtestatud uute normide kohaldamiseks. Seetõttu tuleks kohaldamise alguskuupäev edasi lükata ning uute ja olemasolevate tüüpide jaoks tuleks kehtestada erinevad kohaldamise alguskuupäevad. Kui kergsõidukite puhul peaks kohaldamise alguskuupäev olema nii vara kui tehniliselt ja majanduslikult võimalik, siis raskesõidukite ja haagiste puhul saab kohaldamise alguskuupäeva kahe aasta võrra edasi lükata, sest raskesõidukite puhul on üleminek heiteta sõidukitele pikem.

(43) M_2- ja M_3-kategooria sõidukite jaoks, mille suhtes on määrusega (EL) 2019/1242 kehtestatud 100 % heitevaba eesmärk alates 2030. aasta aruandlusperioodist, tuleks käesolevas määruses kehtestada üleminekumeetmed, et tagada sidusus määruses (EL) 2019/1242 sätestatud kohustustega ning see, et nõutavad investeerimispingutused jäävad proportsionaalseks.

(44) Kuna käesoleva määruse eesmärke – kehtestada ühised tehnilised nõuded ja haldussätted M- ja N-kategooria sõidukite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta seoses nende heitega ning saavutada keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase – ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kuna määruse ulatuse ja mõju tõttu on neid parem saavutada Euroopa Liidu tasandil, võib liit võtta meetmed kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

([17]) Komisjoni 25. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 582/2011, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ I ja III lisa (ELT L 167, 25.6.2011, lk 1).

([18]) Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

([19]) Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO_2 heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1).

([20]) Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO_2 heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusele ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145).

([21]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

([22]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

REGULEERIMISESE, KOHALDAMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse ühised tehnilised nõuded ja haldussätted mootorsõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta seoses nende CO_2 ja saasteainete heite, kütuse- ja elektrikulu ning aku vastupidavusega.

2. Käesolevas määruses sätestatakse ka normid, mis käsitlevad heitealast tüübikinnitust, toodangu vastavust, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust, pardaseiresüsteemide turujärelevalvet, saastekontrollisüsteemide ja veoakude vastupidavust, turvasätteid omavolilise muutmise piiramiseks ja küberturbemeetmeid ning CO_2 heite, elektrisõiduulatuse, kütuse- ja elektrikulu ning energiatõhususe täpset kindlaksmääramist.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2- ja N_3-kategooria mootorsõidukite ning O_3- ja O_4-kategooria haagiste suhtes, nagu on sätestatud määruse (EL) 2018/858 artiklis 4, sealhulgas ühes või mitmes etapis konstrueeritud ja ehitatud sõidukite suhtes, ning nimetatud sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike suhtes, samuti C_1-, C_2- ja C_3-klassi rehvide suhtes, nagu on ette nähtud ÜRO eeskirjas nr 117, ([23]) välja arvatud jääoludes haardevõimele vastavad talverehvid.

Artikkel 3

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse vastavaid määruse (EL) 2018/858 mõisteid.

Lisaks kasutatakse käesolevas määruses järgmisi mõisteid:

1) „heitealane tüübikinnitus“ – ELi tüübikinnitus, mis on kooskõlas käesolevas määruses CO_2 ja saasteainete heidet, kütuse- ja elektrikulu ning aku vastupidavust reguleerivate haldussätete ja tehniliste nõuetega;

2) „tüübikinnitust andev asutus“ – tüübikinnitusasutus, kes annab heitealase tüübikinnituse;

3) „toodangu vastavus“ – tegevus, mida tehakse tootja ruumides valitud uute sõidukite, eraldi seadmestike või osadega, et tagada turule lastud toodete vastavus käesolevas määruses sätestatud nõuetele;

4) „kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavus“ – ringluses olevate sõidukite, süsteemide, eraldi seadmestike või osadega tehtavad toimingud käesolevas määruses sätestatud vastupidavusnõuete täitmise kontrollimiseks;

5) „mootor“ – sõiduki sisepõlemismootor;

6) „heide“ – mootorsõiduki summutitoru heitgaasid ja muu heide kui heitgaasid;

7) „summutitoru heitgaasid“ – igasugune järgmine mootorsõiduki või mootori summutitorust eralduv heide: CO_2, gaasilised, tahked ja vedelad ühendid ning karteri heide;

8) „gaasilised saasteained“ – gaasiliste keemiliste ühendite heide, välja arvatud CO_2;

([23]) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 117 – ühtsed sätted, milles käsitletakse rehvide tüübikinnitust seoses veeremismüra taseme ja märja pinnaga haardumisega ja/või veeretakistusega.

9) „CO_2“ – summutitorust eralduv süsinikdioksiid;

10) „lämmastikoksiidid“ või „NO_x“ – summutitorust eralduva lämmastikoksiidi (NO) ja lämmastikdioksiidi (NO_2) summa;

11) „dilämmastikoksiid“ või „N_2O“ – summutitorust eralduv dilämmastikoksiid;

12) „osakesed“ või „PM“ – summutitorust või piduritest eralduvad ja filtrile kogutavad osakesed;

13) „osakesed läbimõõduga vähem kui 10 µm“ või „PM_{10}“ – osakesed, mille läbimõõt on vähem kui 10 µm;

14) „osakeste arv“ või „PN“ – summutitorust või piduritest eralduvate osakeste koguarv;

15) „PN_{10}“ – selliste summutitorust või piduritest eralduvate osakeste koguarv, mille läbimõõt on vähemalt 10 nm;

16) „süsinikmonooksiid“ või „CO“ – summutitorust eralduv süsinikmonooksiid;

17) „metaan“ või „CH_4“ – summutitorust eralduv metaan;

18) „süsivesinike koguheide“ või „THC“ – summutitorust eralduv süsivesinike kogusumma;

19) „süsivesinikud, välja arvatud metaan“ või „NMHC“ – summutitorust eralduvate süsivesinike, välja arvatud metaan, kogusumma;

20) „orgaanilised gaasid, välja arvatud metaan“ või „NMOG“ – summutitorust eralduvate oksüdeerumata ja oksüdeerunud süsivesinike, välja arvatud metaan, summa;

21) „ammoniaak“ või „NH_3“ – summutitorust eralduv ammoniaak;

22) „formaldehüüd“ või „HCHO“ – summutitorust eralduv formaldehüüd;

23) „WHTC“ – üleilmsed ühtlustatud muutuvad sõidutsüklid vastavalt ÜRO eeskirja nr 49 ([24]) 4. lisa punktile 7.2.1;

24) „WHSC“ – üleilmsed ühtlustatud püsivad sõidutsüklid vastavalt ÜRO eeskirja nr 49 4. lisa punktile 7.2.2;

25) „elektrikulu“ – määr, millega sõiduk kasutab veoakust või akust elektrienergiat kindlaksmääratud kasutustingimustes;

26) „kütusekulu“ – määr, millega sõiduk kasutab kütust kindlaksmääratud kasutustingimustes;

27) „sõiduki energiakulu arvutamise vahend“ või „VECTO“ – simulatsioonivahend, mida kasutatakse raskesõidukite CO_2 heite, kütuse-, elektrikulu ja elektrisõiduulatuse määramiseks;

28) „kütuseaurud“ – sõiduki kütusesüsteemist eralduvate süsivesinike aurud, välja arvatud summutitoru heitgaasidena eralduvad süsivesinike aurud;

29) „karteri heide“ – gaasilised saasteained, mis eralduvad mootori seest või väljaspool mootorit asuvast ruumist, mis on sisemise või välimise torustiku abil ühendatud karteripõhjaga;

30) „piduri tekitatud osakeste heide“ – sõiduki pidurisüsteemist eralduvad osakesed;

31) „rehvi kulum“ – rehvi kulumise tõttu rehvist kaduma läinud ja keskkonda paisatud materjali mass;

32) „muu heide kui heitgaasid“ – kütuseaurud, rehvide kulum ja piduritest eralduv heide;

33) „saasteainete heide“ – heitgaasid ja muu heide, välja arvatud CO_2 heide;

34) „saastetõrjeseade“ – sõiduki seade, mis ohjab või piirab saasteainete heidet;

35) „saastekontrollisüsteemid“ – sõidukisse paigaldatud saastetõrjeseadmed, sealhulgas kõik juhtimisseadmed ja tarkvara, mis reguleerivad nende kasutamist;

([24]) ÜRO Majanduskomisjoni eeskiri nr 49 „Ühtsed sätted, milles käsitletakse meetmeid, mis tuleb võtta sõidukite diisel- ja ottomootoritest pärinevate gaasiliste saasteainete ja tahkete osakeste heite vastu“.

36) „originaal-saastekontrollisüsteemid“ – saastekontrollisüsteem või selliste süsteemide koost, mille suhtes on asjaomasele sõidukile antud tüübikinnitus;

37) „varu-saastekontrollisüsteemid“ – saastekontrollisüsteem või selliste süsteemide koost, mis on ette nähtud originaal-saastekontrollisüsteemi asendamiseks ja millele saab tüübikinnituse anda kui eraldi seadmestikule;

38) „pardadiagnostikasüsteem“ või „OBD-süsteem“ – sõiduki pardasüsteem, mis suudab luua sõiduki pardadiagnostika (OBD) teavet, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 49, ning mis suudab edastada seda teavet pardaväliselt;

39) „pardaseiresüsteem“ või „OBM-süsteem“ – sõiduki pardasüsteem, mis on võimeline jälgima summutitorust eralduvaid heitgaase ja tuvastama selle piirnormide ületamisi ning edastama seda teavet koos seisundialase teabega pardaväliselt;

40) „kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseade“ või „OBFCM-seade“ – sõiduki pardal olev tark- või riistvara, mis tuvastab ja kasutab sõiduki, mootori, kütuse või elektrienergia ning kasuliku koormuse (massi) parameetreid, et määrata kindlaks ja salvestada sõidukis kütuse- ja elektrikulu andmeid ning muid sõiduki kütuse- või elektrikulu ja energiatõhususe määramiseks vajalikke parameetreid;

41) „manipulatsiooniseade“ – konstruktsioonielement, mis võimaldab sõidukil sõidu, kuid mitte regulatiivsete katsete ajal käesoleva määruse nõuetest kõrvale kalduda, mistõttu tundub katse käigus, et sõiduk on nõuetekohane, või manipuleerida andmetega andurite, kütuse- või elektrikulu, elektrisõiduulatuse või aku vastupidavuse kohta;

42) „manipuleerimisstrateegia“ – strateegia, mis võimaldab sõidukil sõidu, kuid mitte regulatiivsete katsete ajal käesoleva määruse nõuetest kõrvale kalduda, mistõttu tundub katse käigus, et sõiduk on nõuetekohane, või manipuleerida andmetega andurite, kütuse- või elektrikulu, elektrisõiduulatuse või aku vastupidavuse kohta;

43) „tegelikus liikluses tekkivad heitkogused“ – sõiduki heide tingimustes, mis on sätestatud III lisa tabelites 1 ja 2;

44) „läbisõidumõõdik“ – seade, mis näitab alates sõiduki valmistamisest läbitud teepikkust.

45) „omavoliline muutmine“ – mootori või elektrimootori, sõiduki saastetõrjeseadmete või saastekontrollisüsteemi, jõuseadme, veoaku, läbisõidumõõdiku, OBFCM-seadme, OBD-süsteemi või OBM-süsteemi, sealhulgas nende süsteemide tarkvara või muude loogilise kontrolli elementide ja nende andmete deaktiveerimine või muutmine, mille tagajärjel ei vasta sõiduk käesolevale määruse nõuetele;

46) „oma tootmisüksus“ – tootmis- või koostetehas, mida tootja kasutab oma uute sõidukite, sealhulgas kohasel juhul ekspordiks mõeldud sõidukite tootmiseks või monteerimiseks;

47) „oma projekteerimiskeskus“ – üksus, kus kogu sõiduk projekteeritakse ja välja töötatakse ning mis on tootja kontrolli all ja tema kasutuses;

48) „väiketootja“ – sõidukitootja, kelle toodetud uusi M_1-kategooria mootorsõidukeid on liidus iga kalendriaasta kohta registreeritud vähem kui 10 000 või uusi N_1-kategooria mootorsõidukeid vähem kui 22 000 või uusi M_2- ja M_3-kategooria mootorsõidukeid kahe kategooria peale kokku vähem kui 450 või uusi N_2- ja N_3-kategooria mootorsõidukeid kahe kategooria peale kokku vähem kui 6 000 ja kes:

   a) ei kuulu omavahel seotud tootjate rühma või

   b) kuulub omavahel seotud tootjate rühma, kelle toodetud uusi M_1-kategooria mootorsõidukeid on liidus iga kalendriaasta kohta kokku registreeritud vähem kui 10 000 või uusi N_1-kategooria mootorsõidukeid vähem kui 22 000 või uusi M_2- ja M_3-kategooria mootorsõidukeid kahe kategooria peale kokku vähem kui 450 või uusi N_2- ja N_3-kategooria mootorsõidukeid kahe kategooria peale kokku vähem kui 6 000, või

   c) kuulub omavahel seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja oma projekteerimiskeskus;

49) „eriti väike tootja“ – väiketootja, kelle toodetud uusi M_1-kategooria mootorsõidukeid registreeriti eelmisel kalendriaastal liidus vähem kui 1 000 või uusi N_1-kategooria mootorsõidukeid vähem kui 1 000;

50) „ainult sisepõlemismootoriga sõiduk“ või „ICEV“ – sõiduk, mille kõik veojõuallikad on sisepõlemismootorid, sealhulgas vesinikkütusega mootorid;

51) „täiselektrisõiduk“ või „PEV“ – sõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, kus veojõuallikateks on ainult elektrimasinad, ning mille veojõuallika energiasalvestussüsteem koosneb üksnes laetavatest elektrienergia salvestussüsteemidest;

52) „kütuseelement“ – energiamuundur, mis muudab keemilise energia (sisend) elektrienergiaks (väljund) või vastupidi;

53) „kütuseelemendiga sõiduk“ või „FCV“ – sõiduk, mille jõuseade koosneb ainult kütuseelemendist (-elementidest) ja elektrimasinast (-masinatest) veojõuallikana;

54) „kütuseelemendiga hübriidsõiduk“ või „FCHV“ – kütuseelemendiga sõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, mis sisaldab vähemalt üht kütusemahutisüsteemi ja vähemalt üht laetavat elektrienergia salvestussüsteemi veojõuallika energiasalvestussüsteemina;

55) „hübriidsõiduk“ või „HV“ – vähemalt kahte liiki veojõuallikaid ja vähemalt kahte liiki veojõuallika energiasalvestussüsteeme sisaldava jõuseadmega varustatud sõiduk;

56) „hübriidelektrisõiduk“ või „HEV“ – hübriidsõiduk, mille üks veojõuallikas on elektrimasin;

57) „välise laadimisega hübriidelektrisõiduk“ või „OVC-HEV“ – hübriidelektrisõiduk, mida saab laadida välisest allikast;

58) „välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk“ – sõiduk, millel on liikumapanemiseks vähemalt kaks erinevat energiamuundurit ja kaks erinevat energiasalvestussüsteemi ja mida ei saa laadida välisest allikast;

59) „geotarastustehnoloogia“ – tehnoloogia, mis ei võimalda hübriidsõidukil teatavas geograafilises piirkonnas töötada sisepõlemismootoriga, st heitevaba režiimi võimaldamiseks;

60) „heitevaba režiim“ – valitav režiim, mille puhul hübriidsõidukit käitatakse sisepõlemismootorit kasutamata;

61) „töökorras sõiduki mass“ – tootja spetsifikatsioonile vastava standardvarustusega sõiduki mass koos juhi, kütuse ja vedelike massiga, kusjuures kütusepaak (paagid) peab (peavad) olema täidetud vähemalt 90 % ulatuses, ning olemasolu korral ka kere, kabiini, haakeseadise, varurataste ja tööriistade massiga;

62) „veoaku“ – akusüsteem, mis salvestab energiat peamiselt sõiduki liikumapanemiseks;

63) „elektrisõiduulatus“ – vahemaa, mis läbitakse akutoiterežiimis kuni veoaku tühjenemiseni;

64) „heitevaba sõiduulatus“ – maksimaalne vahemaa, mille sõiduk on suuteline läbima ilma summutitoru heitgaaside väljalasketa, mis täiselektrisõidukite puhul vastab elektrisõiduulatusele;

65) „vastupidavus“ – süsteemi või seadme, komponendi või sõiduki mis tahes osa võime säilitada oma nõutavat toimivust teatava aja jooksul;

66) „aku vastupidavus“ – veoaku sõidukisisene vastupidavus, mõõdetuna selle seisundi alusel;

67) „seisund“ – sõiduki või veoaku konkreetse toimivusnäitaja mõõdetud või hinnanguline seisund selle kasutusea teatavas punktis, väljendatuna protsentides sertifitseerimisel või uue sõiduki puhul kindlaksmääratud toimivuse suhtes;

68) „sõiduki keskkonnapass“ – digitaalne salvestus, mis sisaldab teavet sõiduki keskkonnatoime kohta registreerimise hetkel, sealhulgas saasteainete heite piirnormide, CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, elektrisõiduulatuse ja mootori või elektrimootori võimsuse, aku vastupidavuse ja muude seonduvate väärtuste kohta;

69) „süsteem, mis hoiatab juhti ülemäärase summutitoru heitgaasi korral“ – süsteem, mis on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud sõidukisse, et anda kasutajale teavet ülemäärase summutitoru heitgaasi kohta ja tagada paranduste tegemine enne edasist kasutamist;

70) „süsteem, mis hoiatab juhti madala reagenditaseme korral“ – süsteem, mis on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud sõidukisse, et hoiatada kasutajat reagendi madala taseme eest ja tagada reagendi kasutamine;

71) „vastavustunnistus“ või „tunnistus“ – tootja deklaratsioon selle kohta, et konkreetne sõidukitüüp või -rühm, osa või eraldi seadmestik vastab käesoleva määruse nõuetele;

72) „haagise energiatõhusus“ – haagise toimivus seoses selle mõjuga vedava mootorsõiduki CO_2 heitele, kütuse- ja elektrikulule, heitevabale sõiduulatusele, elektrisõiduulatusele ja mootori või elektrimootori võimsusele;

73) „talverehv“ – rehv, mille turvise muster, koostis või ehitus on eelkõige ette nähtud saavutama muda- ja lumeoludes paremaid tulemusi kui tavarehv, pidades silmas rehvi suutlikkust võimaldada sõiduki liikumahakkamist ja liikumist kontrolli all hoida;

74) „rasketes lumeoludes kasutatav rehv“ – talverehv või eriotstarbeline rehv, mille turvise muster, turvise koostis või ehitus on spetsiaalselt ette nähtud kasutamiseks rasketes lumeoludes;

75) „jääoludes haardevõimele vastav talverehv“ – C_1-klassi talverehv, mida kasutatakse rasketes lumeoludes ning mis on lisaks ette nähtud kasutamiseks jääga kaetud teepindadel ja mis vastab ÜRO eeskirja nr 117 nõuetele;

76) „eriotstarbeline rehv“ – segakasutuseks (nii maanteel kui ka maastikul) ja muuks erikasutuseks ettenähtud rehv, mis on peamiselt konstrueeritud selleks, et võimaldada sõiduki liikumahakkamist või liikumist maastikul;

77) „variant“ – käesolevas määruses sätestatud täiendav nõuete kogum, mida tootja võib täita, et kasutada oma toodetavate sõidukite puhul vastavat tähistust.

II PEATÜKK

TOOTJATE KOHUSTUSED

Artikkel 4

Tootjate kohustused seoses sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike ehitusega

1. Tootjad tagavad, et nende toodetavad uued sõidukid, mida liidus müüakse, registreeritakse või kasutusele võetakse, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele. Alates käesolevas määruses sätestatud konkreetsetest kohaldamise alguskuupäevadest tagavad tootjad, et nende toodetavad tüübikinnitust vajavad uued süsteemid, osad või eraldi seadmestikud, sealhulgas mootorid, veoakud, pidurisüsteemid, rehvid ja varu-saastekontrollisüsteemid, mida liidus müüakse või kasutusele võetakse, saavad tüübikinnituse kooskõlas käesoleva määrusega.

2. Tootjad projekteerivad, ehitavad ja monteerivad sõidukeid nii, et need vastaksid käesolevale määrusele, sealhulgas vastaksid I lisas sätestatud heite piirnormidele III lisas sätestatud tingimustes ning peaksid kinni vastavustunnistuses ja tüübikinnitusdokumentides deklareeritud väärtustest sõiduki kasutusea jooksul, nagu on sätestatud IV lisa tabelis 1. Neid sõidukeid nimetatakse Euro 7 sõidukiteks.

3. Kohaldataval juhul, kui tootjad, liikmesriikide asutused, komisjon või tunnustatud kolmandad isikud kontrollivad vastavust heite piirnormidele ja kui katsed tehakse laiendatud sõidutingimustes, jagatakse heide ÜRO eeskirjas nr 168 ([25]) sätestatud laiendatud sõidujagajaga.

4. Tootjad projekteerivad ja ehitavad süsteeme, osi või eraldi seadmestikke, sealhulgas mootoreid, elektrimootoreid, veoakusid, pidurisüsteeme, rehve ja varu-saastekontrollisüsteeme nii, et need vastaksid käesolevale määrusele, sealhulgas I lisas sätestatud heite piirnormidele III lisas sätestatud katsetingimustes.

5. Tootjad ei tohi projekteerida, ehitada ega panna kokku manipulatsiooniseadmete või manipuleerimisstrateegiatega sõidukeid.

6. Tootjad projekteerivad, ehitavad ja panevad kokku M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukeid, millel on:

a) OBD-süsteemid, mis on võimelised tuvastama summutitoru heitgaaside heite piirnormide ületamist põhjustavaid süsteemihäireid või heitenormidega seotud osade rikkeid, et hõlbustada nende parandamist;

b) OBM-süsteemid, mis on võimelised jälgima summutitoru heitgaaside heiteid;

c) OBFCM-seade, mis jälgib nende tegelikku kütuse- ja elektrikulu ning muid asjakohaseid parameetreid, mida on vaja nende tegeliku kütuse- ja energiatõhususe kindlaksmääramiseks;

d) veoakude seisundi seire seadmed;

e) süsteemid, mis hoiatavad juhti ülemäärase summutitoru heitgaasi korral;

f) süsteemid, mis hoiatavad juhti madala reagenditaseme korral;

g) seadmed, mis edastavad pardaväliselt sõidukite loodud andmeid, mida kasutatakse käesoleva määruse järgimiseks, ja kütuse- ja elektrikulu pardamõõte andmeid, sealhulgas perioodilisteks tehnoülevaatusteks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/45/EL ([26]) ja liiklevate sõidukite tehnokontrolliks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/47/EL ([27]) ning suhtluseks laadimistaristu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.

7. Tootjad projekteerivad, ehitavad ja panevad kokku M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukeid nii, et minimeeritakse nende elutsükli kõikides etappides tekkivaid nõrku külgi, mis võivad viia omavolilise muutmiseni

a) kütuse ja reagendi sissepritsesüsteemis,

b) mootoris ja mootori juhtplokkides,

c) veoakudes ja nendega seotud haldussüsteemides,

d) läbisõidumõõdikus,

e) saastekontrollisüsteemides,

f) elektrimootoris ja sellega seotud juhtseadmetes,

([25]) ÜRO eeskiri nr 168 – ühtsed sätted, mis käsitlevad kergsõidukite tüübikinnitust seoses tegelikus liikluses tekkivate heitkogustega.

([26]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51).

([27]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 134).

g) OBFCM-seadmes,

h) OBD-süsteemis,

i) OBM-süsteemis ja

j) sõiduki keskkonnapassis.

8. Tootjad hoiavad võimalikult suures ulatuses ära lõikes 7 nimetatud nõrkade külgede ärakasutamist, tuginedes tüübikinnituse andmise ajal kättesaadavatele parimatele teadmistele. Kui selline nõrk külg leitakse, võtavad tootjad tehnoloogia taset arvesse võttes kõik võimalikud meetmed, et kõrvaldada nõrkus tarkvarauuenduse või muude asjakohaste vahendite abil.

9. Tootjad ei keela omavolilise muutmise vastastel põhjustel juurdepääsu teabele, vahenditele või protsessidele, mis on vajalikud tootja tehnilistele nõuetele vastavate ühilduvate järelturu varuosade väljatöötamiseks, paigaldamiseks ja aktiveerimiseks, välja arvatud juhul, kui nad suudavad tõendada, et kõnealuse teabe, vahendite ja protsesside mitteavaldamine on proportsionaalne vahend kõnealuste omavolilise muutmise vastaste probleemide lahendamiseks.

10. Kasutajatele tehakse kättesaadavaks keskkonnaandmed sõidukitüübi ja sõiduki keskkonnatoime kohta ning asjakohasel juhul esitatakse need sõiduki sees. Need andmed hõlmavad sõiduki keskkonnapassi, OBM-süsteemi ja OBFCM-seadme andmeid, sealhulgas kasutusea väärtusi ja veoaku seisundit.

11. Tootjad tagavad heite ja aku tööajaga seotud andmete turvalise edastamise, võttes küberturvalisuse meetmeid kooskõlas ÜRO eeskirjaga nr 155 ([28]).

Artikkel 5

Tootjate valikuvõimalused seoses sõidukite ehituse ja nimetustega

1. Tootjad võivad nimetada sõidukeid Euro 7G sõidukiteks, kui need sõidukid on varustatud geotarastustehnoloogiaga sisepõlemismootoritega. Tootja paigaldab nendele sõidukitele juhi hoiatamise süsteemi, mis teavitab kasutajat, kui veoakud on peaaegu tühjad, ning peatab sõiduki, kui sõidukit ei laeta viie kilomeetri jooksul alates esimesest hoiatusest, kui sõiduk on heitevabal režiimil geotarastuse piirkonnas. Sellise geotarastustehnoloogia rakendamist tõendatakse tüübikinnitusasutustele tüübikinnituse andmise ajal ja kontrollitakse sõiduki kasutusea jooksul.

2. Tootja taotlusel võib tüübikinnitusasutus anda N_2-kategooria sõidukitele, mille täismass on 3,5–5 tonni ja mis pärinevad N_1-kategooria sõidukitüübist, heitealase tüübikinnituse, kui sõiduk vastab N_1-kategooria sõidukitüübi nõuetele. Selliseid sõidukeid nimetatakse Euro 7ext-sõidukiteks.

3. Tootjad võivad ehitada sõidukeid, milles on ühendatud lõigetes 1 ja 2 nimetatud omadused, ning nimetada neid Euro 7Gext-sõidukiteks.

Artikkel 6

Masinate, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike suhtes kohaldatavad vastupidavusnõuded

1. Tootjad tagavad, et nende toodetavad sõidukid, mida müüakse või mis registreeritakse või võetakse kasutusele liidus, vastavad I lisas sätestatud heite piirnormidele, kui neid sõidukeid kasutatakse III lisas sätestatud katsetingimustes sõiduki kasutusea jooksul, nagu on sätestatud IV lisa tabelis 1, ning et need vastavad ka II lisas sätestatud aku vastupidavuse miinimumnõuetele.

2. Tootjad tagavad, et lõikes 1 osutatud sõidukid vastavad käesoleva määruse kohaselt deklareeritud CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu ning energiatõhususe väärtustele IV lisas sätestatud sõiduki kasutusea jooksul.

([28]) ÜRO eeskiri nr 155: ühtsed sätted, mis käsitlevad sõidukite tüübikinnitust seoses küberturvalisuse ja küberturvalisuse haldamise süsteemiga.

3. Tootjad tagavad, et lõikes 1 osutatud sõidukitele paigaldatud OBFCM-seadmete, OBD-süsteemide ja OBM-süsteemide projekteerimine ja funktsionaalsus ning omavolilise muutmise vastased meetmed vastavad käesolevale määrusele ning neid seadmeid, süsteeme ja meetmeid ei saa deaktiveerida nii kaua, kui sõiduk on kasutusel.

4. Lõigetes 1, 2 ja 3 nimetatud nõudeid kohaldatakse olenemata sellest, millise kütuseliigi või energiaallikaga sõidukid töötavad. Neid nõudeid kohaldatakse ka kõigi selliste sõidukite jaoks ette nähtud eraldi seadmestike ja osade suhtes.

5. Selleks et kontrollida, kas sõiduk vastab lõikes 1 nimetatud nõuetele täiendava kasutusea jooksul, kohandatakse I lisas sätestatud gaasiliste saasteainete heite piirnorme, kasutades IV lisa tabelis 2 sätestatud vastupidavuse kordajaid.

6. OBM-süsteemid, mille tootja on nendele sõidukitele paigaldanud, peavad olema võimelised:

a) jälgima ja registreerima M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite NO_x, NH_3 ja PMi ning M_1- ja N_1-kategooria sõidukite NOx ja PMi summutitoru heitgaaside heidet ning tuvastama I lisas sätestatud asjakohaste heitgaaside piirväärtuste vähemalt 2,5-kordsed ületamised;

b) edastama sõiduki summutitoru heitgaaside heite ja aku vastupidavuse andmed OBD-pordi kaudu, sealhulgas direktiivi 2014/45/EL kohase tehnoülevaatuse ja direktiivi 2014/47/EL kohase liiklevate sõidukite tehnokontrolli tarbeks, ning anonüümselt juhtmevabalt, et jälgida sõidukitüüpide nõuetele vastavust;

c) käivitama juhi hoiatamise süsteemi, kui summutitoru heitgaaside piirväärtusi oluliselt ületatakse, kasutades ühtlustatud meetodeid, millega tuletatakse meelde remondi õigeaegset tegemist, ent takistamata sõidukitel lõpetamast käimasolevat teekonda, et vältida liiklusohutusega seotud probleeme.

7. OBFCM-seadmetega, mille tootjad on lõikes 1 nimetatud sõidukitele paigaldanud, peab olema võimalik edastada kõik asjaomased õiguslikult nõutavad sõidukiandmed, mida nad salvestavad, OBD-pordi kaudu ja juhtmevabalt.

8. Kui sõiduk, süsteem, osa või eraldi seadmestik kujutab endast tõsist ohtu või ei vasta käesolevas määruses ette nähtud nõuetele, võtavad tootjad sellest teadlikuks saamisel viivitamata vajalikud parandusmeetmed, sealhulgas asjakohasel juhul selle sõiduki, süsteemi, osa ja eraldi seadmestiku remont või muutmine, et kõrvaldada tõsine oht või tagada vastavus käesolevale määrusele. Tootjad või muud ettevõtjad kohaldavad vastavalt määrust (EL) 2018/858.

Tootjad teavitavad viivitamata asjaomast tüübikinnituse andnud tüübikinnitusasutust nõuetele mittevastavusest ning esitavad asjakohased üksikasjad.

Artikkel 7

Tootjate kohustused seoses heitealase tüübikinnitusega

1. Selleks et tõendada heitealase tüübikinnituse normide järgimist heitealase tüübikinnituse andmise ajal, teevad tootjad V lisa tabelites 1, 3, 5, 7, 9 ja 11 täpsustatud katsed. Selleks et kontrollida, kas toodang vastab käesoleva määruse nõuetele, valib tüübikinnitusasutus või tootja sõidukid, osad ja eraldi seadmestikud, tehes seda tootja valdustes. Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust kontrollitakse IV lisa tabelis 1 sätestatud sõiduki kasutusea osas.

2. Tootjad esitavad tüübikinnitusasutusele allkirjastatud vastavustunnistuse tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste, CO_2 ümbritseva õhu temperatuuri korrektsiooni, OBD-süsteemi ja OBM-süsteemi, heite ja aku vastupidavuse, pideva või perioodilise regenereerimise, omavolilise muutmise vastaste ja karteri heite nõuete kohta, nagu on sätestatud V lisas. Tootjad esitavad tüübikinnitusasutusele allkirjastatud vastavustunnistuse geotarastusvõimaluse kasutamise kohta, kui tootja on valinud selle võimaluse.

3. Liikmesriikide ametiasutused võivad sõidukitüüpi katsetada, et kontrollida selle vastavust toodangu nõuetele vastavuse, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse või turujärelevalve ajal, nagu on sätestatud V lisas.

4. Tootjad annavad igale sõidukile välja keskkonnapassi ning esitavad selle koos sõidukiga ostjale, võttes asjakohased andmed sellistest allikatest nagu vastavustunnistus ja tüübikinnitusdokumendid. Tootjad tagavad, et keskkonnapassi andmed on sõiduki elektroonilistes süsteemides või ruutkoodi või muu sarnase meetodi abil kuvamiseks kättesaadavad ning et keskkonnapassi andmeid saab edastada pardaarvutilt välisarvutile.

5. Mitmeastmelise tüübikinnituse korral kohaldatakse heitealase tüübikinnituse, toodangu nõuetele vastavuse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse suhtes määruse (EL) 2018/858 artikli 13 lõiget 2.

Artikkel 8

Erinormid väiketootjatele

1. Mis puudutab saasteainete heidet, siis võivad väiketootjad asendada V lisa tabelites 1, 3, 5, 7, 9 ja 11 sätestatud katsed vastavustunnistusega. Väiketootjate ehitatud ja turule lastud sõidukite nõuetele vastavust võib katsetada kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja turujärelevalve raames vastavalt V lisa tabelitele 2, 4, 6, 8, 10 ja 12. V lisas sätestatud toodangu nõuetele vastavuse katsed ei ole nõutavad.

Artikli 4 lõike 6 punkte b, c ja e ei kohaldata M_1- või N_1-kategooria sõidukite väiketootjate suhtes.

2. Eriti väikesed tootjad tõendavad I lisas sätestatud heite piirnormide järgimist kas maanteel või laboris toimuvate katsete abil, mis põhinevad tegelikel sõidutsüklitel kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja turujärelevalve eesmärgil.

Artikkel 9

Tüübikinnituse saanud mootoriga sõidukite erinormid

1. Tüübikinnituse saanud mootoriga M_2-, M_3-, N_2- või N_3-kategooria sõiduki tüübikinnituse puhul vastutab heitealase tüübikinnituse eest sõiduki tootja. See kohustus hõlmab ka mootori paigaldamist sõidukile. Kui mootor on paigaldatud vastavalt mootori tootja esitatud mootoripaigaldamise spetsifikatsioonidele ning sõiduki tootja ja mootori tootja eelneval kokkuleppel, võib kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse tõendamise eest teha vastutavaks mootori tootja.

2. Tüübikinnituse saanud mootoriga sõiduki puhul teeb mootori tootja sõidukiga seotud tüübikinnituse ja toodangu nõuetele vastavuse katsed, mis on täpsustatud V lisa tabelis 3 ning millest sõiduki tootja on vabastatud. Mootori tootja teeb kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavusega seotud katsed ka siis, kui mootori tootja vastutab kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse tõendamise eest, välja arvatud CO_2 määramine, mille eest jääb vastutavaks sõiduki tootja.

3. Tüübikinnituse saanud mootoriga sõidukite tüübikinnituse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsete suhtes kohaldatavad haldusnõuded hõlmavad eelkõige mootori tüübikinnituse omadusi, mida tuleb arvesse võtta, teavet, mille mootori tootja peab sõiduki tootjale esitama, ja vastutuse määramist kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse eest.

III PEATÜKK

LIIKMESRIIKIDE KOHUSTUSED SEOSES HEITEALASE TÜÜBIKINNITUSE JA TURUJÄRELEVALVEGA

Artikkel 10

Heitealane tüübikinnitus, toodangu nõuetele vastavus, kasutusel olevate sõidukite vastavus ja turujärelevalve

1. Tüübikinnitusasutused kehtestavad meetmed sõidukitüüpidele, süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele heitealaste tüübikinnituste andmiseks ning katsete, kontrollide ja ülevaatuste tegemiseks, et teha kindlaks, kas tootjad järgivad toodangu nõuetele vastavuse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse nõudeid V lisa kohaselt.

2. Turujärelevalveasutused teevad turujärelevalvekontrolle kooskõlas määruse (EL) 2018/858 artikliga 8 ning käesoleva määruse V lisa tabelitega 2, 4, 6, 8, 10 ja 12.

3. Kui tootja seda taotleb, ei tohi tüübikinnitusasutused alates kõigi artikli 14 lõikes 8 osutatud rakendusaktide vastuvõtmisest keelduda uut tüüpi M_1- või N_1-kategooria sõidukile ELi heitealase tüübikinnituse või riikliku heitealase tüübikinnituse andmisest ega keelata käesoleva määruse nõuetele vastava uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist.

Kui tootja seda taotleb, ei tohi tüübikinnitusasutused alates kõigi artikli 14 lõikes 9 osutatud rakendusaktide vastuvõtmisest keelduda uut tüüpi M_2-, M_3-, N_2- või N_3-kategooria sõidukile või sellisele sõidukile mõeldud mootorile ELi heitealase tüübikinnituse või riikliku heitealase tüübikinnituse andmisest ega keelata käesoleva määruse nõuetele vastava uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist.

4. Alates 29. novembrist 2026 keelduvad tüübikinnitusasutused CO_2 ja saasteainete heite, kütuse- ja elektrikulu või aku vastupidavusega seotud põhjustele tuginedes ELi heitealase tüübikinnituse või riikliku heitealase tüübikinnituse andmisest sellistele uut tüüpi M_1- ja N_1-kategooria sõidukitele, mis ei vasta käesolevale määrusele.

5. Alates 29. novembrist 2027 sedastavad liikmesriigi ametiasutused, et selliste uute M_1- ja N_1-kategooria sõidukite, mis ei vasta käesolevale määrusele, vastavustunnistused ei kehti enam registreerimiseks, ning keelavad CO_2 ja saasteainete heite, kütuse- ja elektrikulu või aku vastupidavusega seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

6. Alates 29. maist 2028 keelduvad tüübikinnitusasutused CO_2 ja saasteainete heite, kütuse- ja elektrikulu või aku vastupidavusega seotud põhjustele tuginedes ELi heitealase tüübikinnituse või riikliku heitealase tüübikinnituse andmisest sellistele uut tüüpi M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukitele ning uut tüüpi O_3 ja O_4 haagistele, mis ei vasta käesolevale määrusele.

7. Alates 29. maist 2029 sedastavad liikmesriigi ametiasutused, et selliste uute M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite ning uute O_3 ja O_4 haagiste, mis ei vasta käesolevale määrusele, vastavustunnistused ei kehti enam registreerimiseks ning keelavad CO_2 ja saasteainete heite, kütuse ja elektrienergia tarbimise, energiatõhususe või aku vastupidavusega seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite ja haagiste registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

8. Erandina käesoleva artikli lõikest 7 lubavad liikmesriigi ametiasutused kuni 31. detsembrini 2029 selliste M_2- ja M_3-kategooria sõidukite puhul, millele on määruse (EL) 2019/1242 kohaselt alates 2030. aasta aruandluseriioodist kehtestatud olla 100 % heitevabaduse eesmärk, registreerida, müüa või kasutusele võtta uusi sõidukeid, mis ei vasta käesolevale määrusele, kuid millel on kehtiv heitealane tüübikinnitus vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009.

9. Alates 1. juulist 2030 sedastavad liikmesriigi ametiasutused, et väiketootjate ehitatud selliste uute M_1- ja N_1-kategooria sõidukite, mis ei vasta käesolevale määrusele, vastavustunnistused ei kehti enam registreerimiseks, ning keelavad CO_2 ja saasteainete heite, kütuse ja elektrienergia tarbimise, energiatõhususe või aku vastupidavusega seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

10. Alates 1. juulist 2031 sedastavad liikmesriigi ametiasutused, et väiketootjate ehitatud selliste uute M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite, mis ei vasta käesolevale määrusele, vastavustunnistused ei kehti enam registreerimiseks ning keelavad CO_2 ja saasteainete heite, kütuse ja elektrienergia tarbimise, energiatõhususe või aku vastupidavusega seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

Artikkel 11

Liikmesriikide erikohustused seoses süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnitusega

1. Alates 29. novembrist 2026 keelavad liikmesriigid käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud M_1- või N_1-kategooria sõidukile paigaldamiseks ettenähtud süsteemi, osa või eraldi seadmestiku müügi või paigaldamise, kui süsteem, osa või eraldi seadmestik ei ole saanud käesoleva määruse kohast tüübikinnitust.

2. Alates 29. maist 2028 keelavad liikmesriigid käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud M_2-, M_3-, N_2- või N_3-kategooria sõidukile või O_3- või O_4-kategooria haagisele paigaldamiseks ettenähtud süsteemi, osa või eraldi seadmestiku müügi või paigaldamise, kui süsteem, osa või eraldi seadmestik ei ole saanud käesoleva määruse kohast tüübikinnitust.

3. Tüübikinnitusasutused võivad varu-saastekontrollisüsteemidele jätkuvalt anda ELi heitealaseid tüübikinnitusi vastavalt algse heitealase tüübikinnituse andmise ajal kehtinud tingimustele. Liikmesriigi ametiasutused keelavad selliste varu-saastekontrollisüsteemide müügi või sõidukile paigaldamise, välja arvatud juhul, kui neile on antud tüübikinnitus.

4. Alates 1. juulist 2028 annavad liikmesriigi ametiasutused osa või eraldi seadmestiku ELi tüübikinnituse üksnes uut tüüpi C_1-klassi rehvidele, mis vastavad käesolevale määrusele.

Alates 1. juulist 2030 keelavad liikmesriigi ametiasutused selliste C_1-klassi rehvide turulelaskmise, mis ei vasta käesolevale määrusele, ning keelavad C_1-klassi rehvidega varustatud uute sõidukite registreerimise, kui need rehvid ei vasta käesolevale määrusele.

C_1-klassi rehve, mis ei vasta käesolevale määrusele, võib jätkuvalt turul kättesaadavaks teha kuni 30. juunini 2032.

5. Alates 1. aprillist 2030 annavad liikmesriigi ametiasutused osa või eraldi seadmestiku ELi tüübikinnituse üksnes sellistele uut tüüpi C_2-klassi rehvidele, mis vastavad käesolevale määrusele.

Alates 1. aprillist 2032 keelavad liikmesriigi ametiasutused selliste C_2-klassi rehvide turulelaskmise, mis ei vasta käesolevale määrusele, ning keelavad C_2-klassi rehvidega varustatud uute sõidukite registreerimise, kui need rehvid ei vasta käesolevale määrusele.

C_2-klassi rehve, mis ei vasta käesolevale määrusele, võib jätkuvalt turul kättesaadavaks teha kuni 31. märtsini 2034.

6. Alates 1. aprillist 2032 annavad liikmesriigi ametiasutused osa või eraldi seadmestiku ELi tüübikinnituse üksnes sellistele uut tüüpi C_3-klassi rehvidele, mis vastavad käesolevale määrusele.

Alates 1. aprillist 2034 keelavad liikmesriigi ametiasutused selliste C_3-klassi rehvide turulelaskmise, mis ei vasta käesolevale määrusele, ning keelavad C_3-klassi rehvidega varustatud uute sõidukite registreerimise, kui need rehvid ei vasta käesolevale määrusele.

C_3-klassi rehve, mis ei vasta käesolevale määrusele, võib jätkuvalt turul kättesaadavaks teha kuni 31. märtsini 2036.

Artikkel 12

Tarbitavaid reagente ja saastekontrollisüsteeme kasutavate süsteemide toimimine

1. Ettevõtjad ja sõltumatud käitajad ei tohi sõidukeid ega nende süsteeme omavoliliselt muuta.

2. Liikmesriigi ametiasutused kontrollivad kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse või turujärelevalve kontrollide käigus, kas sõidukitootjad on korrektselt paigaldanud süsteemid, mis hoiatavad juhti ülemäärase heitgaasi heite ja madala reagenditaseme korral, ja kas sõidukeid on võimalik omavoliliselt muuta.

IV PEATÜKK

KOMISJONI JA TUNNUSTATUD KOLMANDATE ISIKUTE ROLL KASUTUSEL OLEVATE SÕIDUKITE NÕUETELE VASTAVUSES JA TURUJÄRELEVALVES

Artikkel 13

Katsenõuete kohaldamine komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute poolt

1. Käesoleva määruse V lisa tabelites 2, 4, 6, 8, 10 ja 12 sätestatud kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrolli ja turujärelevalve kontrolli teeb komisjon kooskõlas määruse (EL) 2018/858 artikliga 9 ning nimetatud määruse artikli 13 lõike 10 kohaselt võivad seda teha tunnustatud kolmandad isikud, et kontrollida sõidukite, osade ja eraldi seadmestike vastavust käesolevale määrusele.

2. Tootjad teevad selliste kontrollide tegemiseks vajalikud andmed komisjonile ja tunnustatud kolmandatele isikutele kättesaadavaks vastavalt määruse (EL) 2018/858 artikli 9 lõikele 5 ja artikli 13 lõikele 10.

V PEATÜKK

KATSED JA TUNNISTUSED

Artikkel 14

Menetlused ja katsed

1. Heitealase tüübikinnituse menetlused hõlmavad V lisas täpsustatud katseid ja kontrolle ning kõiki haldusmenetlusi ja dokumentatsiooninõudeid. V lisas täpsustatud nõuetele vastavuse tõendamiseks esitab tootja asjakohasel juhul tüübikinnitusasutusele vastavustunnistuse.

2. Käesoleva määruse nõuetele vastavust tõendavaid katseid teevad tootjad ja liikmesriigi ametiasutused V lisa kohaselt. Käesoleva määruse nõuetele vastavuse tõendamiseks võivad katseid teha komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud V lisa kohaselt. Kui katse on V lisa tabelites 1, 3, 5, 7, 9 ja 11 määratletud vabatahtlikuna, võib tüübikinnitusasutus taotleda konkreetse katse tegemist.

V lisa tabelites 1, 3, 5, 7, 9 ja 11 täpsustatud katseid teevad tootjad. V lisa tabelites 2, 4, 6, 8, 10 ja 12 täpsustatud katseid teevad liikmesriigi ametiasutused, komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud.

3. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse heitealase tüübikinnituse, toodangu nõuetele vastavuse, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja turujärelevalvega seotud menetlused ja katsemeetodid, haldussätted, heitealaste tüübikinnituste muutmise ja laiendamise menetlused ja metoodika, juurdepääs andmetele, dokumentatsiooni-nõuded ja vormid kõige järgmiste jaoks:

a) M_1- ja N_1- kategooria sõidukitüübid;

b) M_2-, M_3-, N_2- ja N_3- kategooria sõidukitüübid;

c) M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukitüüpides kasutatavad mootorid;

d) OBM-süsteemid ja OBD-süsteemid;

e) süsteem, mis hoiatab juhti ülemäärase heite korral;

f) süsteem, mis hoiatab juhti madala reagenditaseme korral;

g) omavolilise muutmise vastased, turva- ja küberturvalisuse süsteemid;

h) varu-saastekontrollisüsteemide tüübid ja nende osad;

i) pidurisüsteemi tüübid ja nende varuosad seoses osakeste heitega;

j) C_1-, C_2- ja C_3-klassi rehvid seoses rehvide kulumisega;

k) muude osade tüübid ja nende varuosad;

l) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite puhul CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, elektrisõiduulatuse ja võimsuse määramine, OBFCM-seadmete sätted;

m) M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite puhul CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, heitevaba sõiduulatuse, elektrisõiduulatuse ja võimsuse määramine, O_3- ja O_4-kategooria haagiste energiatõhusus, OBFCM-seadmete sätted.

4. Komisjon võtab vastu rakendusaktid heitealase tüübikinnituse, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse, toodangu nõuetelevastavuse ja turujärelevalve kohta, et määrata kindlaks

a) meetodid summutitoru heitgaaside heite mõõtmiseks laboris ja maanteedel tavakasutusel tegelikus liikluses ja mobiilsete heitemõõtmissüsteemide kasutamine tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrollimiseks;

b) meetodid mootorsõiduki puhul CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, heitevaba sõiduulatuse, elektrisõiduulatuse ja võimsuse määramiseks;

c) käiguvahetuse näidikute meetodid, nõuded ja tehnilised kirjeldused;

d) meetodid O_3- ja O_4-kategooria haagiste energiatõhususe määramiseks;

e) karteri heite mõõtmise meetodid;

f) kütuseaurude mõõtmise meetodid;

g) pidurite tekitatud osakeste heite mõõtmise meetodid, sealhulgas meetodid, mida kasutada M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite, tegelikus liikluses pidurite tekitatud osakeste heite ja regeneratiivpidurduse puhul;

h) rehvi kulumi mõõtmise meetodid;

i) meetodid, mille abil hinnatakse vastavust aku vastupidavusele seatud miinimumnõuetele;

j) meetodid, nõuded ja katsed, sealhulgas vastavuskünnised, millega tagada OBFCM-seadmete, OBD-süsteemi ja OBM-süsteemi ning selliste seadmete ja süsteemide andurite toimimine ning selliste seadmete ja süsteemide salvestatud andmete väline andmevahetus;

k) juhi hoiatamise süsteemide ja meeldetuletusmeetodite tunnused ja toimimine ning nende toimimise hindamise meetodid;

l) meetodid originaal- ja varu-saastekontrollisüsteemide toimimise, tõhususe, regenereerimise ja vastupidavuse hindamiseks;

m) meetodid, millega tagatakse vastavus artikli 4 lõikega 5 ja hinnatakse seda, sealhulgas nõrkade külgede hindamise ja omavolilise muutmise vastase kaitse metoodika;

n) meetodid artiklis 8 sätestatud väiketootjate ja eriti väikeste tootjate ehitatud sõidukite heitealaste tüübikinnituste nõuetele vastavuse hindamiseks ning selliste sõidukite katsemenetlused;

o) meetodid artiklis 5 osutatud nimetuste alusel tüübikinnituse saanud sõidukitüüpide toimimise hindamiseks;

p) artikli 9 lõigetele 1 ja 2 vastavuse kontrollimine ja mitmeastmeliste sõidukite katsemenetlused;

q) nõuded katseseadmete toimivusele;

r) katsetes kasutatavate etalonkütuste spetsifikatsioonid;

s) manipuleerimisseadmete ja manipuleerimisstrateegiate puudumise kindlakstegemise meetodid;

t) keskkonnapassi vorming ja andmed, samuti sõidukivälised sidemeetodid ning sõidukitüüpi ja konkreetse sõiduki keskkonnatoimet puudutavate keskkonnaandmete sõidukisisese kuvamise meetodid;

u) heitealase tüübikinnituse suhtes kohaldatavad haldus- ja dokumentatsiooni nõuded, toodangu nõuetele vastavus, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavus ja turujärelevalve;

v) aruandekohustus, kui see on asjakohane.

5. Käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4 osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Lõigetes 3 ja 4 osutatud rakendusaktid hõlmavad üht või mitut lõike 3 punktides a–m osutatud kirjet koos ühe või mitme lõike 4 punktides a–v osutatud kirjega.

7. Käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4 osutatud rakendusaktide puhul vastavad M_1- ja N_1-kategooria sõidukite saasteainete heite ja kütuseaurude mõõtmise meetodid neile, mis on sätestatud määruses (EL) 2017/1151, nagu seda kohaldatakse asjaomase rakendusakti vastuvõtmise ajal.

8. Hiljemalt 29. maiks 2025 võtab komisjon lõike 3 punktis a osutatud M_1- ja N_1-kategooria sõidukite puhul vastu järgmised rakendusaktid:

a) seoses saasteainete heitega, nagu on osutatud lõike 4 punktides a, e, f, k, q, r, s, t, u ja v;

b) seoses CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, heitevaba sõiduulatuse, elektrisõiduulatuse, sõiduki võimsuse ning OBFCM-seadme jõudluse määramise meetoditega, nagu on osutatud lõike 4 punktides b, c ja j;

c) seoses OBM-süsteemi ja OBD-süsteemiga, nagu on osutatud lõike 4 punktides j ja k.

9. Hiljemalt 29. novembriks 2026 võtab komisjon lõike 3 punktides b ja c osutatud M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite ja nende mootorite ning O_3- ja O_4-kategooria haagiste puhul vastu rakendusaktid, mis käsitlevad:

a) saasteainete heidet, nagu on osutatud lõike 4 punktides a, e, k, q, r, s, t, u ja v;

b) CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, heitevaba sõiduulatuse, elektrisõiduulatuse, sõiduki võimsuse ning OBFCM-seadme jõudluse määramise meetodeid, nagu on osutatud lõike 4 punktides b, d ja j;

c) OBM-süsteemi ja OBD-süsteemi, nagu on osutatud lõike 4 punktides j ja k.

Artikkel 15

Tehnilise arenguga kohanemine

1. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, võtmaks arvesse tehnika arengut, et muuta käesolevat määrust järgmiselt:

a) artiklit 5, kehtestades tootjatele uuenduslikel tehnoloogiatel põhinevad täiendavad valikuvõimalused ja nimetused;

b) kehtestades erinorme väiketootjatele M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite jaoks vastavalt artiklitele 3 ja 8;

c) asjakohasel juhul kehtestades I lisa tabelis 2 M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite formaldehüüdi heite piirnormid pärast artikli 18 lõike 6 kohast läbivaatamist ja selle põhjal;

d) III lisa tabelit 2 seoses M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite katsetingimustega, lähtudes Euro 7 sõidukite katsetamisel kogutud andmetest;

e) III lisa tabeleid 4 ja 5 seoses katsetingimustega, lähtudes Euro 7 pidurite või rehvide katsetamisel kogutud andmetest;

f) kehtestades IV lisa tabelis 2 vastupidavuse kordajad, lähtudes M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite summutitoru heitgaaside testimisel kogutud andmetest ning artikli 18 lõike 3 kohaselt Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud raskesõidukite vastupidavuse aruandest;

g) V lisa seoses katsenõuete ja tunnistuste kohaldamisega.

2. Kui ÜRO eeskirja või üldise tehnilise normi ettepanek või ÜRO eeskirja või üldise tehnilise normi muudatus on vastu võetud ning põhjendamatu viivituseta pärast vastuvõtmist või tuginedes Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 18 lõigete 4 ja 5 kohaselt esitatud aruannetele, võttes asjakohasel juhul arvesse tehnika arengut, võtab komisjon kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusaktid, millega muudetakse käesolevat määrust järgmiselt:

a) kehtestades I lisas piduri tekitatud osakeste heite piirnormid kooskõlas uusima tehnoloogiaga ning asjakohasel juhul viidates ÜRO sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi (ÜRO WP.29) tööle, sealhulgas asjakohasel juhul muutes vastavalt I lisa tabeleid 5, 6, 7 ja 8, nähes ette erinevad piirnormid või kriteeriumid sõltuvalt sõidukikategooriatest ja jõuseadme tehnoloogiast;

b) kehtestades I lisas nimetatud tüüpi rehvide kulumi piirnormid, viidates ÜRO WP.29 tööle;

c) kehtestades II lisas sätestatud miinimumnõuded aku vastupidavusele kooskõlas uusima tehnoloogia ja aku ülesehitusega ning nende kohaldamisega, eelkõige väikestes sõidukites, ning võttes aku jõudluse seisukohast arvesse selliseid kriteeriume nagu läbisõit ja kasutusiga kõigi sõidukikategooriate puhul.

Erandina käesoleva lõike esimesest lõigust, kui ÜRO WP.29 ei ole enne käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud asjakohast tähtaega vastu võtnud ühtlustatud sätteid, võtab komisjon kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesolevat määrust, kehtestades I lisas osutatud rehvitüüpide kulumise piirnormid, mis on kooskõlas ÜRO WP.29 tööga ja milles asjakohasel juhul sellele viidatakse ning milles võetakse arvesse tehnika arengut, C_1-klassi rehvide puhul 1. juuliks 2027, C_2-klassi rehvide puhul 1. aprilliks 2029 ja C_3-klassi rehvide puhul 1. aprilliks 2031.

3. Kui ÜRO WP.29 ei ole vastu võtnud ühtseid sätteid C_1-klassi rehvide kohta 1. juuliks 2026, C_2-klassi rehvide kohta 1. aprilliks 2028 ja C_3-klassi rehvide kohta 1. aprilliks 2030, töötab komisjon välja meetodi rehvide kulumi mõõtmiseks ja määrab rehvide kulumi piirnormid kindlaks olemasolevate ajakohaste meetodite alusel.

VI PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 16

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 15 lõigetes 1 ja 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 28. maist 2024. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 15 lõigetes 1 ja 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 15 lõike 1 või 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavakstegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 17

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab mootorsõidukite tehniline komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 18

Aruandlus ja läbivaatamine

1. Liikmesriigid teatavad 1. septembriks 2030 komisjonile käesoleva määruse kohaldamisest.

2. Komisjon esitab 1. septembriks 2031 lõike 1 kohaselt esitatud teabe põhjal Euroopa Parlamendile ja nõukogule hindamisaruande käesoleva määruse kohaldamise kohta, sealhulgas hinnangu selle kohta, kui palju on vähendatud summutitoru heitgaase ja muud heidet kui heitgaasid.

3. Komisjon esitab 31. detsembriks 2025 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse raskesõidukite vastupidavust seoses heitega.

4. Komisjon esitab 31. detsembriks 2027 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande aku vastupidavuse kohta, milles vaadatakse läbi uusimad tehnoloogiad ja mis on aluseks minimaalsete vastupidavusnõuete läbivaatamisele, pidades silmas artikli 15 lõike 2 punktis c osutatud delegeeritud õigusaktid.

Kõnealuses aruandes hinnatakse muu hulgas seda, kas on asjakohane kehtestada miinimumnõuded selliste sõidukite sooritusvõimele, mille vanus on vähemalt 10 aastat või läbisõit on üle 200 000 km, olenevalt sellest, kumb saabub varem.

5. Komisjon esitab 31. detsembriks 2027 Euroopa Parlamendile ja nõukogule pidurite tekitatud osakeste heite kohta aruande, milles vaadatakse läbi mõõtmismeetodid ja uusimad tehnoloogiad, pidades silmas artikli 15 lõike 2 punktis a osutatud delegeeritud õigusaktide (I lisa tabelites 5, 6, 7 ja 8 sätestatud teise etapi heite piirnormide taseme kohta) vastuvõtmist.

6. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2027 läbi, kas on asjakohane kehtestada M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite formaldehüüdi heite piirnormid, võttes aluseks kütuste eeldatava kasutamise, mis tooks kaasa formaldehüüdi heite suurenemise, pidades silmas artikli 15 lõike 1 punktis c osutatud delegeeritud õigusakti võimalikku vastuvõtmist.

VII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 19

Määruse (EL) 2018/858 muutmine

Määruse (EL) 2018/858 artiklit 84 muudetakse järgmiselt:

1) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid kehtestavad karistusnormid, mida kohaldatakse, kui ettevõtjad, sõltumatud ettevõtjad ja tehnilised teenistused rikuvad käesolevat määrust, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Eelkõige peavad karistused olema vastavuses nõuetele mittevastavuse raskusastmega ning asjaomase liikmesriigi turul kättesaadavaks tehtud nõuetele mittevastavate sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike arvuga. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud normidest ja meetmetest ning teavitavad teda viivitamata nende hilisematest muudatustest.“;

2) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Lisaks lõikes 2 sätestatud rikkumistele kuuluvad karistatavate rikkumiste hulka ka vähemalt järgmised ettevõtjatepoolsed rikkumised:

a) teabele juurdepääsu andmisest keeldumine;

b) tüübikinnitust nõudvate sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike turul kättesaadavaks tegemine ilma nõutava tüübikinnituseta või sel eesmärgil dokumentide, vastavussertifikaatide, andmesiltide või tüübikinnitustähiste võltsimine;

c) sõiduki ja selle süsteemide omavoliline muutmine.“;

3) lisatakse järgmised lõiked:

„3a. Lisaks lõigetes 2 ja 3 sätestatud rikkumistele kuuluvad karistatavate rikkumiste hulka ka vähemalt järgmised tootjapoolsed rikkumised:

a) kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsetulemuste võltsimine heitealase tüübikinnituse raames;

b) sõidukite projekteerimine, ehitamine ja kokkupanemine manipuleerimisseadmete või manipuleerimisstrateegiatega, mis põhjustavad nõuetele mittevastava sõiduki näilise vastavuse käesolevale määrusele;

c) M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite projekteerimine, ehitamine ja kokkupanemine ilma nõutavate süsteemideta, mis hoiatavad juhti ülemäärase summutitoru heitgaasi ja madala reagenditaseme korral.

3b. Sõltumatute ettevõtjate toimepandud rikkumiste liigid, mille suhtes kohaldatakse karistusi, hõlmavad vähemalt sõiduki ja selle süsteemide omavolilist muutmist.“

Artikkel 20

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EÜ) nr 715/2007 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2030.

Määrus (EÜ) nr 595/2009 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2031.

Viiteid määrustele (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisas esitatud vastavustabelile.

2. Määrus (EL) 2017/1151 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2030.

Määrused (EL) nr 582/2011 ja (EL) 2017/2400 ning rakendusmäärus (EL) 2022/1362 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2031.

Artikkel 21

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 29. novembrist 2026 uut tüüpi M_1- ja N_1-kategooria sõidukite ning käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud M_1- ja N_1-kategooria sõidukite jaoks ettenähtud osade, süsteemide ja eraldi seadmestike suhtes ning alates 29. novembrist 2027 uute M_1- ja N_1-kategooria sõidukite ning nende sõidukite jaoks ettenähtud osade, süsteemide ja eraldi seadmestike suhtes.

Seda kohaldatakse alates 29. maist 2028 uut tüüpi M_2-, M_3-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukite ning käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud M_2-, M_3-, N_2-, N_3-, O_3- või O_4-kategooria sõidukite jaoks ettenähtud osade, süsteemide ja eraldi seadmestike suhtes ning alates 29. maist 2029 uute M_2-, M_3-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukite ning nende sõidukite jaoks ettenähtud osade, süsteemide ja eraldi seadmestike suhtes.

Seda kohaldatakse alates 1. juulist 2028 uut tüüpi C_1-klassi rehvide suhtes, alates 1. aprillist 2030 uut tüüpi C_2-klassi rehvide suhtes ja alates 1. aprillist 2032 uut tüüpi C_3-klassi rehvide suhtes.

Seda kohaldatakse alates 1. juulist 2030 väiketootjate ehitatud M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes ning alates 1. juulist 2031 väiketootjate ehitatud M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite suhtes.

Artikli 11 lõiget 3 kohaldatakse alates 28. maist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 24. aprill 2024

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
eesistuja	*eesistuja*
R. METSOLA	M. MICHEL

I LISA

EURO 7 KOHASED HEITE PIIRNORMID

Tabel 1. Euro 7 kohased heite piirnormid M_1- ja N_1-kategooria sisepõlemismootoriga sõidukite puhul

		Töökorras sõiduki mass (MRO) (kg)	Süsinik-monooksiidi mass (CO)		Süsivesinike üldmass (THC)		Süsivesinike mass (NMHC)		Lämmastikoksiidide mass (NOx)		Kõigi süsivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (THC + NOx)		Osakeste mass (PM)		Osakeste arv (PN10)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategooria	Klass		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I	MRO ≤ 1280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II	1280 < MRO ≤ 1735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III	1735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Märkused: PI = ottomootor.
CI = diiselmootor.

Tabel 2. Euro 7 kohased heite piirnormid M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sisepõlemismootoriga sõidukite ja nendes sõidukites kasutatavate sisepõlemismootorite puhul

Saasteainete heide	WHSC (CI) ja WHTC (CI ja PI)	Tegelikus liikluses tekkiv heide (RDE)
	kWh kohta	kWh kohta
NOx (mg)	200	260
PM (mg)	8	—
PN_{10} #	6x1011	9 x 1011
CO (mg)	1 500	1 950
NMOG (mg)	80	105
NH_3 (mg)	60	85
CH_4 (mg)	500	650
N_2O (mg)	200	260

Märkused: PI = ottomootor.
CI = diiselmootor.

Tabel 3. Euro 7 kohased heite piirnormid bensiinikütusega M_1- ja N_1-kategooria sõidukite puhul

Kütuseauru mass (g/katsetuse kohta)
1,5

Tabel 4. Euro 7 pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid standardses sõidutsüklis, mida kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2029, jõuseadme tehnoloogia järgi

Heite piirnormid (mg/km) sõiduki kohta	M_1- ja N_1-kategooria sõidukid, v.a N_1 III klass (*)				
Jõuseadme tehnoloogia	Täiselektrisõiduk	Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk	Välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk	Kütuseelemendiga sõiduk / kütuseelemendiga hübriidsõiduk	Ainult sisepõlemismootoriga sõiduk
Piduri tekitatud osakeste heide (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) N_1-kategooria III klassi sõidukite puhul kohaldatakse järgmisi piirnorme: täiselektrisõidukid – 5 mg/km; välise laadimisega hübriidelektrisõidukid, välise laadimiseta hübriidelektrisõidukid, kütuseelemendiga sõidukid / kütuseelemendiga hübriidsõidukid ja ainult sisepõlemismootoriga sõidukid – 11 mg/km.

Tabel 5. Euro 7 pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid standardses sõidutsüklis, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2030 pärast artikli 18 lõikes 5 sätestatud läbivaatamist, jõuseadme tehnoloogia järgi (M_1- ja N_1-kategooria sõidukid)

Heite piirnormid	M_1- ja N_1-kategooria sõidukid				
Jõuseadme tehnoloogia	Täiselektrisõiduk	Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk	Välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk	Kütuseelemendiga sõiduk / kütuseelemendiga hübriidsõiduk	Ainult sisepõlemismootoriga sõiduk
Piduri tekitatud osakeste heide (PM_{10})					
Pidurite tekitatud osakeste arv (PN)					

Tabel 6. Euro 7 pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid standardses sõidutsüklis, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2030 pärast artikli 18 lõikes 5 sätestatud läbivaatamist, jõuseadme tehnoloogia järgi (M_2- ja N_2-kategooria sõidukid)

Heite piirnormid	M_2- ja N_2-kategooria sõidukid				
Jõuseadme tehnoloogia	Täiselektrisõiduk	Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk	Välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk	Kütuseelemendiga sõiduk / kütuseelemendiga hübriidsõiduk	Ainult sisepõlemismootoriga sõiduk
Pidurite tekitatud osakeste heide (PM_{10})					
Pidurite tekitatud osakeste arv (PN)					

Tabel 7. Euro 7 pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid standardses sõidutsüklis, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2034 pärast artikli 18 lõikes 5 sätestatud läbivaatamist, jõuseadme tehnoloogia järgi (M_3- ja N_3-kategooria sõidukid)

Heite piirnormid	M_3- ja N_3-kategooria sõidukid				
Jõuseadme tehnoloogia	Täiselektrisõiduk	Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk	Välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk	Kütuseelemendiga sõiduk / kütuseelemendiga hübriidsõiduk	Ainult sisepõlemismootoriga sõiduk
Piduri tekitatud osakeste heide (PM_{10})					
Piduri tekitatud osakeste arv (PN)					

Tabel 8. Euro 7 piduri tekitatud osakeste heite piirnormid standardses sõidutsüklis, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2035 kõigi jõuseadme tehnoloogiate puhul, sõidukikategooriate kaupa

Heite piirnormid	M_1- ja N_1-kategooria sõidukid	M_2- ja M_3-kategooria sõidukid	N_2- ja N_3-kategooria sõidukid
Piduri tekitatud osakeste heide (PM_{10})	3 mg/km sõiduki kohta		
Pidurite tekitatud osakeste arv (PN)			

Tabel 9. Euro 7 rehvi kulumi piirnormid

Rehvi kulumi piirnormid	C_1-klassi rehvid	C_2-klassi rehvid	C_3-klassi rehvid
Tavarehvid			
Talverehvid			
Eriotstarbelised rehvid			

II LISA

EURO 7 MIINIMUMNÕUDED AKU VASTUPIDAVUSELE

Tabel 1. Euro 7 miinimumnõuded M_1-kategooria sõidukite aku vastupidavusele

Akuenergial põhinevad miinimumnõuded vastupidavusele	Kasutusea algusest kuni 5 aastat või 100 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid vanusega üle 5 aasta või läbisõiduga üle 100 000 km kuni vanusega 8 aastat või läbisõiduga 160 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid kuni täiendava kasutuseani (*)
Täiselektrisõiduk	80 %	72 %	
Täiselektrisõiduk	80 %	72 %	

Vahemikupõhised miinimumnõuded vastupidavusele	Kasutusea algusest kuni 5 aastat või 100 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid vanusega üle 5 aasta või läbisõiduga üle 100 000 km kuni vanusega 8 aastat või läbisõiduga 160 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid kuni täiendava kasutuseani (*)
Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk			
Täiselektrisõiduk			

(*) Vastavalt IV lisale.

Tabel 2. Euro 7 miinimumnõuded N_1-kategooria sõidukite aku vastupidavusele

Akuenergial põhinevad miinimumnõuded vastupidavusele	Kasutusea algusest kuni 5 aastat või 100 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid vanusega üle 5 aasta või läbisõiduga üle 100 000 km kuni vanusega 8 aastat või läbisõiduga 160 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid kuni täiendava kasutuseani (*)
Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk	75 %	67 %	
Täiselektrisõiduk	75 %	67 %	

Vahemikupõhised minimaalsed tõhususnõuded	Kasutusea algusest kuni 5 aastat või 100 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid vanusega üle 5 aasta või läbisõiduga üle 100 000 km kuni vanusega 8 aastat või läbisõiduga 160 000 km olenevalt sellest, kumb saabub varem	Sõidukid kuni täiendava kasutuseani (*)
Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk			
Täiselektrisõiduk			

(*) Vastavalt IV lisale.

Tabel 3. Euro 7 miinimumnõuded M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite aku vastupidavusele

Akuenergial põhinevad miinimumnõuded vastupidavusele	Sõidukid peamise kasutusea jooksul (*)	Sõidukid täiendava kasutusea jooksul (*)
Välise laadimisega hübriidelektrisõiduk		
Täiselektrisõiduk		

(*) Vastavalt IV lisale.

III LISA

KATSETINGIMUSED

Tabel 1. M_1- ja N_1-kategooria sõidukite summutitoru heitgaaside heite piirnormidele vastavuse kontrollimise tingimused mis tahes turul saadaoleva kütuse ja määrdeainega tootja väljastatud spetsifikatsioonide piires

Laboratoorne summutitoru heitgaaside heite mõõtmine	Tegelikus liikluses tekkiva heite (RDE) mõõtmine
Kõigi summutitoru heitgaaside katsete suhtes, mis tehakse kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) šassiidünamomeetri katsetsükliga, kohaldatakse ÜRO eeskirja nr 154 (*). Kohaldatakse 1A taseme (neljafaasiline WLTP) sätteid.	Maanteel tehtavate RDE katsete suhtes kohaldatakse ÜRO eeskirja nr 168 (**), kusjuures heite hindamine on tehtud neljafaasilise WLTP puhul.

(*) ÜRO eeskiri nr 154 – ühtsed sätted, mis käsitlevad kergsõidukite tüübikinnitust seoses normeeritud heitmete, süsinikdioksiidiheite, kütuse- ja/või elektrikulu ning elektrisõiduulatuse mõõtmisega (WLTP), muudatuste seeria nr 02.

(**) ÜRO eeskiri nr 168, originaalversioon

Tabel 2. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite heitgaasi heite piirnormidele vastavuse kontrollimise tingimused mis tahes turul saadaoleva kütuse ja määrdeainega tootja väljastatud spetsifikatsioonide piires

Laboratoorne summutitoru heitgaaside heite mõõtmine	RDE mõõtmine
Kõikide summutitoru heitgaaside katsete puhul, mis tehakse WHTC/WHSC mootori katsestendi tsüklite abil, kohaldatakse ÜRO eeskirja nr 49 (*) 4. lisa.	ÜRO eeskirja nr 49 8. lisa kohaldatakse järgmiste muudatustega: i) ÜRO eeskirja nr 49 8. lisa 1. liite punkt A.1.4.2.2.2.1. sõnastatakse järgmiselt: „Kehtivad aknad on sellised aknad, mille keskmine võimsus on suurem kui võimsuslävi, milleks on 6 % mootori maksimaalsest võimsusest.“; ii) kõigi saasteainete puhul kasutatakse ÜRO eeskirja nr 49 8. lisa punkti 6.3 tabelis 2 esitatud vastavustegurit (CF), kus väärtus = 1,0; kohaldatavad piirnormid on RDE piirnormid, mis on esitatud käesoleva määruse I lisa tabelis 2.

(*) ÜRO eeskiri nr 49, muudatuste seeria nr 07

Tabel 3. Tingimused kütuseaurude heite piirnormidele vastavuse katsetamiseks

	Katsetingimused
Kütuseaurude SHED (*)-katse	Kohaldatakse ÜRO eeskirja nr 154 1A taset (neljafaasiline WLTP). (**)

(*) SHED: suletud ruum kütuseaurude mõõtmiseks.
(**) ÜRO eeskiri nr 154, 02-seeria muudatused.

Tabel 4. Pidurite tekitatud osakeste heite piirnormidele vastavuse katsetamise tingimused

	M_1- ja N1-kategooria sõidukid	M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukid
Piduri tekitatud osakeste heite katse	Katsetamine vastavalt ÜRO üldisele tehnilisele normile nr 24 piduritega seotud heite kohta	

Tabel 5. Rehvide kulumi piirnormidele vastavuse katsetamise tingimused

	C_1-klassi rehvid	C_2-klassi rehvid	C_3-klassi rehvid
Rehvide kulumi piirnormide katse	Põhineb ÜRO WP.29-s välja töötatud katsemeetoditel rehvide kulumise katsetamiseks reaalsetes tingimustes.	Põhineb ÜRO WP.29-s välja töötatud katsemeetoditel rehvide kulumise katsetamiseks reaalsetes tingimustes.	Põhineb ÜRO WP.29-s välja töötatud katsemeetoditel rehvide kulumise katsetamiseks reaalsetes tingimustes.

IV LISA

KASUTUSIGA KÄSITLEVAD NÕUDED

Tabel 1. Sõidukite, mootorite ja saastekontrollisüsteemide kasutusiga

Sõidukite, mootorite ja varu-saastetõrjeseadmete kasutusiga	M_1-, N_1- ja M_2-kategooria sõidukid	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
Peamine kasutusiga	Kuni 160 000 km või 8 aastat olenevalt sellest, kumb saabub varem	300 000 km või 8 aastat olenevalt sellest, kumb saabub varem	700 000 km või 12 aastat olenevalt sellest, kumb saabub varem
Täiendav kasutusiga	Pärast peamist kasutusiga ja kuni 200 000 km või 10 aastat olenevalt sellest, kumb saabub varem	Pärast peamist kasutusiga ja kuni 375 000 km või 10 aastat olenevalt sellest, kumb saabub varem	Pärast peamist kasutusiga ja kuni 875 000 km või 15 aastat olenevalt sellest, kumb saabub varem

(*) Maksimummass.

Tabel 2. Kohaldatavad vastupidavuse kordajad 1. lisa kohaste heite piirnormide korrigeerimiseks sõidukite, mootorite ja varu-saastetõrjeseadmete katsetamisel täiendava kasutusea jooksul

Vastupidavuse kordajad	M_1-, N_1- ja M_2-kategooria sõidukid	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
Vastupidavuse kordaja täiendava kasutusea jaoks	1,2 gaasiliste saasteainete puhul		

(*) Maksimummass.

V LISA

KATSENÕUETE JA TUNNISTUSTE KOHALDAMINE

Tabel 1. M_1- ja N_1-kategooria sõidukite katsenõuete ja tunnistuste kohaldamine tootjate puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Gaasilised saasteained ja osakeste arv maanteekatsetes (RDE)	Nõutav tõendamiskatse kõigi kütuste puhul, millele on antud tüübikinnitus, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukitüüpide kohta	Ei ole nõutav	Valikuline
Gaasilised saasteained, osakeste mass, osakeste arv, CO_2 heide, kütusekulu (OBFCM), elektrikulu ja elektrisõiduulatus (aku vastupidavus) (WLTP 23 °C juures)	Nõutav katse kõigi kütustega, millele on antud tüübikinnitus	Nõutav summutitoru heitgaaside ja OBFCMi puhul	Nõutav summutitoru heitgaaside, OBFCMi ja aku vastupidavuse seisundi seire seadmete puhul
CO_2 ümbritseva õhu temperatuuri korrektsioon (WLTP 14 °C juures)	Tunnistus (*)	Ei ole nõutav	Valikuline
Karteri heide	Tunnistus selle kohta, et paigaldatud on kinnine karterisüsteem või suunamine summutitorusse (*)	Nõutav	Valikuline
Kütuseaurude katse	Nõutav	Nõutav	Valikuline
Heite kontrollsüsteemide vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav
Tarbitavaid reagente ja saastekontrollisüsteeme kasutavate süsteemide nõuetekohane toimimine	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline
Aku vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav	Nõutav
Madala temperatuuriga laboratoorne katse heite määramiseks	Nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline
Madala temperatuuriga laboratoorne katse elektrisõiduulatuse määramiseks	Nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Pardadiagnostika	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline
Pardaseire	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Nõutav
Võimsuse määramine	Nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline
Omavolilise muutmise tõkestamine, turvalisus ja küberturvalisus	Tunnistus ja dokumendid	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav
Geotarastustehnoloogia (asjakohasel juhul)	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav

(*) Tüübikinnitusasutus võib nõuda katse tegemist.

Tabel 2. M_1- ja N_1-kategooria sõidukite katsenõuete ja tunnistuste kohaldamine liikmesriikide, komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Gaasilised saasteained ja osakeste arv maanteekatsetes (RDE)	Nõutav tõendamiskatse kõigi kütuste puhul, millele on antud tüübikinnitus, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukitüüpide kohta	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Gaasilised saasteained, osakeste mass, osakeste arv, CO_2 heide, kütusekulu (OBFCM), elektrikulu ja elektrisõiduulatus (aku vastupidavus) (WLTP 23 °C juures)	Nõutav katse kõigi kütustega, millele on antud tüübikinnitus	Auditid või valikuline katsetamine	Nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline
CO_2 ümbritseva õhu temperatuuri korrektsioon (WLTP 14 °C juures)	Tunnistus (*)	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Karteri heide	Tunnistus selle kohta, et paigaldatud on kinnine karterisüsteem või suunamine summutitorusse (*)	Auditid või valikuline katsetamine	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Kütuseaurude katse	Nõutav	Auditid või valikuline katsetamine	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Heite kontrollsüsteemide vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Tarbitavaid reagente ja saastekontrollisüsteeme kasutavate süsteemide toimimine	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Aku tööaeg	Tunnistus	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Madala temperatuuriga laboratoorne katse heite määramiseks	Nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Madala temperatuuriga laboratoorne katse elektrisõiduulatuse määramiseks	Nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Pardadiagnostika	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Pardaseire	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Võimsuse määramine	Nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Omavolilise muutmise tõkestamine, turvalisus ja küberturvalisus	Tunnistus ja dokumendid	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline
Geotarastustehnoloogia (asjakohasel juhul)	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline

(*) Tüübikinnitusasutus võib nõuda katse tegemist.

Tabel 3. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite tüübikinnituse ja laienduste katsenõuete, tunnistuste ja muude nõuete kohaldamine tootjate puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Gaasilised saasteained, osakeste mass, osakeste arv ning CO_2 heide, kütusekulu (WHTC ja WHSC)	Nõutav heitetüüpkonna algmootoril ja tunnistus kõigi tüüpkonna liikmete kohta (*); (**)	Nõutav ühel mootoril tüüpkonnast (***)	Ei ole nõutav
Gaasilised saasteained, osakeste arv maanteekatsetes (RDE) iga kütuse ja kohaldatavate sõidukikategooriate (M_2, M_3, N_2 ja N_3) puhul	Nõutavad tõendamiskatsed kõigi kütuste puhul, mille kohta on antud tüübikinnitus sõidukitüübi kaupa, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukikategooriate kohta (**)	Ei ole nõutav	Iga kahe aasta tagant nõutav katse sõidukil mis tahes kütusega, mis tahes sõidukikategoorias ja mis tahes kasuliku koormusega kõikide mootoritüüpide puhul (***)
Sõiduki CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, heitevaba sõiduulatuse ja elektrisõiduulatuse määramine	VECTO simulatsioonivahendi kasutamise litsents, osade sertifitseerimine.	Osade puhul. VECTO kasutamise kontroll (neli korda aastas)	Nõutav
Kontrollimenetlus	Ei ole nõutav	Nõutav	Ei ole nõutav
Karteri heide	Kontrollida suletud karterisüsteemi paigaldamist või suunamist summutitorusse (**)	Ei ole nõutav	Valikuline

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Heite kontrollsüsteemide vastupidavus	Tunnistus (**)	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav
Tarbitavaid reagente ja saastekontrollisüsteeme kasutavate süsteemide toimimine	Tunnistus (**)	Ei ole nõutav	Valikuline (***)
Aku tööaeg	Tunnistus	Ei ole nõutav	Nõutav
Võimsuse määramine	Nõutav (**)	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav
Pardadiagnostika (OBD-tüüpkonna tasand)	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline
Pardaseire (OBM-tüüpkonna tasand)	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Nõutav
OBFCM (kütuse- ja elektrikulu ning kasuliku koormuse mõõtmine pardal)	Nõutav	Nõutav	Nõutav
Omavolilise muutmise tõkestamine, turvalisus ja küberturvalisus	Tunnistus ja dokumendid	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav
Geotarastustehnoloogia (asjakohasel juhul)	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav

(*) Mida toetavad kõigi võimsusklasside mootorikatsete andmed.
(**) Heitealase tüübikinnitusega mootorisüsteemiga sõiduki puhul vastutab mootori tootja sõiduki nõuetele vastavuse tõendamise eest selles katses (mootor on saanud tüübikinnituse eraldi seadmestikuna).
(***) Heitealase tüübikinnitusega mootorisüsteemiga sõiduki puhul vastutab mootori tootja sõiduki nõuetele vastavuse tõendamise eest selles katses, kui see on sõiduki tootjaga artikli 9 kohaselt kokku lepitud.

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

Tabel 4. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukite tüübikinnituse ja tüübikinnituse laienduste katsenõuete ja tunnistuste kohaldamine liikmesriikide, komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Gaasilised saasteained ja osakeste arv maanteekatsetes (RDE) iga kütuse ja kohaldatavate sõidukikategooriate (M_2, M_3, N_2 ja N_3) puhul	Nõutavad tõendamiskatsed kõigi kütuste puhul, mille kohta on antud tüübikinnitus sõidukitüübi kaupa, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukikategooriate kohta (**)	(Vt mootorile esitatavad nõuded)	Nõutav kord aastas piisava arvu sõidukitüüpide puhul, mis kasutavad mis tahes kütust, ja mis tahes sõidukikategoorial, mis on hõlmatud heitealase tüübikinnitusega (***)	Valikuline	Nõutav/valikuline	Valikuline
Gaasilised saasteained, osakeste mass, osakeste arv ning CO_2 heide, kütusekulu (WHTC ja WHSC)	Nõutav mootoritüüpkonna algmootoril ja tunnistus kõigi tüüpkonna liikmete kohta (*); (**)	Nõutav mootoritüüpkonda kuuluval mootoril (**)	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav
Sõiduki CO_2 heite, kütuse- ja elektrikulu, heitevaba sõiduulatuse ja elektrisõiduulatuse määramine	VECTO simulatsioonivahendi kasutamise litsentsi väljaandmine, osasid puudutavate sertifikaatide väljaandmine	Osade jaoks	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline
Kontrollimenetlus	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Karteri heide	Kontrollida suletud karterisüsteemi paigaldamist või suunamist summutitorusse	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Heite kontrollsüsteemide vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Tarbitavaid reagente ja saastekontrollisüsteeme kasutavate süsteemide toimimine	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Aku vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Võimsuse määramine	Nõutav (**)	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Pardadiagnostika (OBD-tüüpkonna tasand)	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline
Pardaseire (OBM-tüüpkonna tasand)	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline
OBFCM (kütuse- ja elektrikulu ning kasuliku koormuse mõõtmine pardal)	Nõutav	Nõutav	Nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Omavolilise muutmise tõkestamine, turvalisus ja küberturvalisus	Tunnistus ja dokumendid (**)	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline
Geotarastustehnoloogia (asjakohasel juhul)	Tunnistus ja tõendamine	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Nõutav	Valikuline

(*) Mida toetavad kõigi võimsusklasside mootorikatsete andmed.
(**) Heitealase tüübikinnitusega mootorisüsteemiga sõiduki puhul vastutab mootori tootja sõiduki nõuetele vastavuse tõendamise eest selles katses (mootor on saanud tüübikinnituse eraldi seadmestikuna).
(***) Heitealase tüübikinnitusega mootorisüsteemiga sõiduki puhul vastutab mootori tootja sõiduki nõuetele vastavuse tõendamise eest selles katses, kui see on sõiduki tootjaga artikli 9 kohaselt kokku lepitud.

Tabel 5. O_3- ja O_4-kategooria haagiste tüübikinnituse ja tüübikinnituse laienduste katsenõuete, tunnistuste ja muude nõuete kohaldamine tootjate puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Haagiste energiatõhusus	VECTO simulatsioonivahendi kasutamise litsentsi väljaandmine, osasid puudutavate sertifikaatide väljaandmine	Osade jaoks	Valikuline

Tabel 6. O_3- ja O_4-kategooria haagiste tüübikinnituse ja tüübikinnituse laienduste katsenõuete ja tunnistuste kohaldamine liikmesriikide, komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Haagiste energiatõhusus	VECTO simulatsioonivahendi kasutamise litsentsi väljaandmine, osasid puudutavate sertifikaatide väljaandmine	Osade jaoks	Ei ole nõutav	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline

Tabel 7. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukitele mõeldud mootorite tüübikinnituse ja tüübikinnituse laienduste katsenõuete ja tunnistuste kohaldamine tootjate puhul

Katsenõuded iga kütuse kohta	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Gaasilised saasteained, osakeste mass, osakeste arv ning CO_2 heide, kütusekulu (WHTC ja WHSC)	Nõutav mootoritüüpkonna algmootoril ja tunnistus kõigi tüüpkonna liikmete kohta (**)	Nõutav mootoritüüpkonda kuuluval mootoril	Tehakse ainult komplektse sõidukiga vastavalt tabelitele 3 ja 4
Gaasilised saasteained, osakeste arv maanteekatsetes (RDE) iga kütuse ja kohaldatavate sõidukikategooriate (M_2, M_3, N_2 ja N_3) puhul	Nõutavad tõendamiskatsed kõigi kütuste puhul, mille kohta on antud tüübikinnitus sõidukitüübi kaupa, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukikategooriate kohta	Ei ole nõutav	
Mootorikatsetused, millega kontrollitakse CO_2 heite määramiseks vajalikke andmeid	Nõutav	Nõutav	
Pidev/perioodiline regeneratsioon	Tunnistus	Ei ole nõutav	
Karteri heide	Kontrollida suletud karterisüsteemi paigaldamist või suunamist summutitorusse	Ei ole nõutav	
Heite kontrollsüsteemide vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav	
Võimsuse määramine	Nõutav	Ei ole nõutav	
Pardadiagnostika (OBD-tüüpkonna tasand)	Tunnistus	Ei ole nõutav	
Pardaseire (OBM-tüüpkonna tasand)	Tehakse ainult komplektse sõidukiga vastavalt tabelitele 3 ja 4	Ei ole nõutav	
Omavolilise muutmise tõkestamine, turvalisus ja küberturvalisus	Tunnistus ja dokumendid (*)	Ei ole nõutav	

(*) Ainult juhul, kui mootori tootja esitab need süsteemid koos mootoriga.
(**) Mida toetavad kõigi võimsusklasside mootorikatsete andmed.

Tabel 8. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukitele mõeldud mootorite tüübikinnituse ja tüübikinnituse laienduste katsenõuete ja tunnistuste kohaldamine liikmesriikide, komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute puhul

Katsenõuded iga kütuse kohta	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed	Turujärelevalve käigus tehtavad katsed
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	—	—
Gaasilised saasteained, osakeste mass, osakeste arv ning CO_2 heide, kütusekulu (WHTC ja WHSC)	Nõutav algmootoril ja tunnistus kõigi mootoritüüpkonna liikmete kohta (**)	Audit või valikuline katsetamine	Tehakse ainult komplektse sõidukiga vastavalt tabelitele 3 ja 4	Tehakse ainult komplektse sõidukiga vastavalt tabelitele 3 ja 4
Gaasilised saasteained, osakeste arv maanteekatsetes (RDE) iga kütuse ja kohaldatavate sõidukikategooriate (M_2, M_3, N_2 ja N_3) puhul	Nõutavad tõendamiskatsed kõigi kütuste puhul, mille kohta on antud tüübikinnitus sõidukitüübi kaupa, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukikategooriate kohta	Ei ole nõutav		
Mootorikatsetused, millega kontrollitakse CO_2 heitkoguste määramiseks vajalikke andmeid	Nõutav	Nõutav		
Pidev/perioodiline regeneratsioon	Tunnistus	Ei ole nõutav		
Karteri heide	Kontrollida suletud karterisüsteemi paigaldamist või suunamist summutitorusse	Ei ole nõutav		
Heite kontrollsüsteemide vastupidavus	Tunnistus	Ei ole nõutav		
Võimsuse määramine	Nõutav	Ei ole nõutav		
Pardadiagnostika (OBD-tüüpkonna tasand)	Tunnistus	Ei ole nõutav		
Pardaseire (OBM-tüüpkonna tasand)	Tehakse ainult komplektse sõidukiga vastavalt tabelitele 3 ja 4			
Mootori võimsus	Nõutav	Ei ole nõutav		

Katsenõuded iga kütuse kohta	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed	Turujärelevalve käigus tehtavad katsed
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	—	—
Omavolilise muutmise tõkestamine, turvalisus ja küberturvalisus	Tunnistus ja dokumendid (*)	Ei ole nõutav		

(*) Ainult juhul, kui mootori tootja esitab need süsteemid koos mootoriga.
(**) Mida toetavad kõigi võimsusklasside mootorikatsete andmed.

Tabel 9. Katsenõuete ja saastekontrollisüsteemide tüübikinnituse tunnistuste kohaldamine tootjate puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Toimivuse ja vastupidavuse tõendamine vanandatud osadega	Nõutav/tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline
Vastupidavuse nõude kontrollimine tegelikes tingimustes (RDE katse vanandatud sõidukitega)	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline

Tabel 10. Katsenõuete ja saastekontrollisüsteemide tüübikinnituse tunnistuste kohaldamine liikmesriikide, komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Toimivuse ja vastupidavuse tõendamine vanandatud osadega	Nõutav	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline	Valikuline
Vastupidavuse nõude kontrollimine tegelikes tingimustes (RDE katse vanandatud sõidukitega)	Tunnistus	Ei ole nõutav	Valikuline	Valikuline	Nõutav	Valikuline

Tabel 11. Pidurisüsteemide tüübikinnituse katsenõuete kohaldamine tootjate puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed
Pidurisüsteemi heite katse WLTP pidurdustsüklis	Nõutav	Nõutav	Ei ole nõutav

Tabel 12. Pidurisüsteemide tüübikinnituse katsenõuete kohaldamine liikmesriikide, komisjoni ja tunnustatud kolmandate isikute puhul

Katsenõuded	Heitealase tüübikinnituse katsed ja nõuded	Toodangu nõuetele vastavuse katsed	Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed		Turujärelevalve käigus tehtavad katsed	
Asjaomane osaleja	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Tüübikinnitust andev asutus	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud	Turujärelevalveasutused	Komisjon ja tunnustatud kolmandad isikud
Pidurisüsteemi heite katse WLTP pidurdustsüklis	Nõutav	Audit või vabatahtlik katsetamine	Ei ole nõutav	Valikuline hõõrdepidurduse osakaalu kontrollimiseks WLTP katses	Valikuline hõõrdepidurduse osakaalu kontrollimiseks	Valikuline hõõrdepidurduse osakaalu kontrollimiseks

VI LISA

VASTAVUSTABEL

1. Määrus (EÜ) nr 715/2007

Määrus (EÜ) nr 715/2007	Käesolev määrus
Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõige 1
Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1
Artikli 2 lõige 2	Artikli 5 lõige 2
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikli 4 lõike 1 esimene lõik	Artikli 4 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 teine lõik	Artikli 4 lõige 2
Artikli 4 lõige 2	Artikli 7 lõige 1
Artikli 4 lõige 3	Artikli 7 lõige 4
Artikli 4 lõige 4	Artikli 14 lõiked 3 ja 4
Artikli 5 lõige 1	Artikli 4 lõige 2
Artikli 5 lõige 2	Artikli 4 lõige 5
Artikli 5 lõige 3	Artikkel 14
Artikkel 10	Artikkel 10
Artikkel 11	Artikkel 11
Artikkel 12	—
Artikkel 13	Artikkel 19
Artikkel 14	—
Artikkel 15	Artikkel 17
Artikkel 16	—
Artikkel 17	Artikkel 20
Artikkel 18	Artikkel 21
I lisa	I lisa
II lisa	—

2. Määrus (EÜ) nr 595/2009

Määrus (EÜ) nr 595/2009	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 esimene lõik	Artikkel 2
Artikli 2 teine lõik	—
Artikli 2 kolmas lõik	—
Artikli 2 neljas lõik	—
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikli 4 lõige 1	Artikli 4 lõige 1
Artikli 4 lõige 2	Artikli 7 lõige 1
Artikli 4 lõige 3	Artikkel 14
Artikli 5 lõige 1	Artikli 4 lõige 2
Artikli 5 lõige 2	Artikli 4 lõige 4
Artikli 5 lõige 3	Artikli 4 lõige 5
Artikli 5 lõige 4	Artikli 14
Artikkel 5a	Artikli 4 lõige 6
Artikkel 5b	Artikli 10 lõiked 6 ja 7
Artikli 5c punkt a	Artikli 14 lõike 4 punkt d
Artikli 5c punkt b	Artikli 14 lõike 4 punkt j
Artikli 5c punkt c	Artikli 14 lõike 4 punkt b
Artikkel 7	Artikkel 12
Artikkel 8	Artikli 10 lõiked 6 ja 7
Artikkel 9	Artikkel 11
Artikkel 10	—
Artikkel 11	Artikkel 19
Artikkel 12	—
Artikkel 13	Artikkel 17
Artikkel 13a	Artikkel 17
Artikkel 14	—
Artikkel 15	—
Artikkel 16	—
Artikkel 17	Artikkel 20
Artikkel 18	Artikkel 21
I lisa	I lisa
II lisa	—