2024/1257

8.5.2024.

UREDBA (EU) 2024/1257 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 24. travnja 2024.

o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([2]),

budući da:

(1) U Odluci (EU) 2022/591 Europskog parlamenta i Vijeća ([3]) o Općem programu djelovanja Unije za okoliš do 2030. kao jedan od šest tematskih ciljeva Unije za razdoblje do 31. prosinca 2030. utvrđuje se rad na ostvarenju nulte stope onečišćenja, među ostalim u pogledu štetnih kemikalija, radi postizanja netoksičnog okoliša, uključujući zrak, vodu i tlo, ali i u pogledu onečišćenja bukom i svjetlosnog onečišćenja, te zaštita zdravlja i dobrobiti ljudi, životinja i ekosustava s obzirom na rizike i negativne utjecaje povezane s okolišem.

(2) Europski zeleni plan, koji je Komisija usvojila komunikacijom od 11. prosinca 2019., Unijina je strategija za pokretanje tranzicije u cilju postizanja klimatski neutralnog, čistog i kružnog gospodarstva najkasnije do 2050. kojim se želi optimizirati upravljanje resursima i svesti onečišćenje na najmanju moguću mjeru, a u njemu se ujedno uvažava potreba za politikama za istinsku preobrazbu. Unija je predana i Programu održivog razvoja do 2030. Ujedinjenih naroda (UN) i njegovim ciljevima održivog razvoja. Strategija za održivu i pametnu mobilnost, koju je Komisija donijela u prosincu 2020., i Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla, koji je Komisija donijela u svibnju 2021., posebno se bave aspektima europskog zelenog plana koji se odnose na onečišćenje zbog prometa. Druge posebno relevantne mjere za tu inicijativu uključuju npr. prijedlog preinake Direktive 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]), novu industrijsku strategiju za Europu koju je Komisija

([1]) SL C 228, 29.6.2023., str. 103.
([2]) Stajalište Europskog parlamenta od 13. ožujka 2024. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 12. travnja 2024.
([3]) Odluka (EU) 2022/591 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o Općem programu djelovanja Unije za okoliš do 2030. (SL L 114, 12.4.2022., str. 22.).
([4]) Direktiva 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu (SL L 152, 11.6.2008., str. 1.).

predstavila u ožujku 2020., Uredbu (EU) 2023/851 Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) kojom su izmijenjene standardne vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije utvrđene u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća ([6]) i prijedlog izmjene standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nova teška vozila utvrđen u Uredbi (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća. ([7]).

(3) Unutarnje tržište je područje u kojem se mora osigurati slobodno kretanje robe, osoba, usluga i kapitala. U tu se svrhu Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća ([8]) utvrđuje sveobuhvatan sustav homologacije i nadzora tržišta za motorna vozila i prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila.

(4) Tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila, motora i zamjenskih dijelova s obzirom na emisije („homologacija s obzirom na emisije") trebali bi i dalje biti usklađeni kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta te visoku razinu zaštite okoliša i zdravlja u svim državama članicama.

(5) Uspješan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija iziskuje integrirani pristup i okružje pogodno za poticanje inovacija i zadržavanje vodećeg tehnološkog položaja Unije u sektoru cestovnog prometa. Takvo okružje uključuje javna i privatna ulaganja u istraživanja i inovacije, povećanje opskrbe vozilima s nultim i niskim emisijama, uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu, integraciju u energetske sustave kao i održivu opskrbu materijalima te održivu proizvodnju, ponovnu uporabu i recikliranje baterija u Uniji. Za uspostavu takvog okružja potrebno je usklađeno djelovanje na razini Unije kao i na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

(6) Kako bi se olakšao prelazak na čistu mobilnost te kako bi se reindustrijalizirala Unija i pomoglo njezinim građanima, ključno je da cijene osobnih i gospodarskih vozila ostanu pristupačne pojedincima i poduzećima. Time bi se doprinijelo kvaliteti života, industrijskoj konkurentnosti i inovacijama, otvaranju radnih mjesta i razvoju vještina u tom sektoru.

(7) Trebalo bi osigurati društveno prihvatljiv i pravedan prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija. Stoga je važno uzeti u obzir socijalne učinke takvog prelaska u cijelom automobilskom vrijednosnom lancu i proaktivno odgovoriti na posljedice za zapošljavanje. Ciljani programi na razini Unije te na nacionalnoj i regionalnoj razini, kao što je razvoj planova za pravedan prelazak za regije ovisne o automobilskoj industriji, trebaju se uspostaviti u okviru mehanizma za pravedan prelazak za prekvalifikaciju, usavršavanje i preraspodjelu radnika, te za inicijative za obrazovanje i traženje posla u pogođenim zajednicama i regijama, u bliskom dijalogu sa socijalnim partnerima i nadležnim tijelima. U okviru tog prelaska potrebno je ojačati zapošljavanje žena i jednake mogućnosti u tom sektoru.

(8) Ova je Uredba zaseban regulatorni akt za potrebe postupka EU homologacije tipa utvrđenog u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/858. Administrativne odredbe Uredbe (EU) 2018/858, uključujući odredbe o sankcijama, kao i njezin pouzdan mehanizam za kontrolu sukladnosti, u potpunosti su primjenjive.

([5]) Uredba (EU) 2023/851 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO2 za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije (SL L 110, 25.4.2023., str. 5).

([6]) Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO_2 za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

([7]) Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO2 za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.)

([8]) Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

(9) Potkrijepljene pritužbe fizičkih ili pravnih osoba mogu biti važan izvor informacija i za tijela za nadzor tržišta i za homologacijska tijela. U tom kontekstu uspostava jednostavnih i razmjernih procesa kojima se fizičkim i pravnim osobama omogućuje podnošenje potkrijepljenih pritužbi odgovarajućim tijelima ako imaju razloga vjerovati da se ova Uredba ne poštuje može doprinijeti primjeni i provedbi ove Uredbe. Nacionalna tijela trebala bi te pritužbe smatrati čimbenikom rizika u odlukama o nadzoru tržišta ili aktivnostima provjere sukladnosti u uporabi.

(10) Ovom bi se Uredbom trebale utvrditi zajedničke administrativne odredbe i zahtjevi u pogledu emisija iz vozila i trajnosti baterija, a tehničke elemente trebalo bi utvrditi u provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja.

(11) Tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila, motora i zamjenskih dijelova s obzirom na emisije trenutačno su utvrđeni u dvjema uredbama koje se primjenjuju na homologaciju s obzirom na emisije za laka odnosno teška vozila, tj. u Uredbi (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([9]) i Uredbi (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ([10]).

(12) Uključivanje zahtjeva utvrđenih u uredbama (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 u jedinstvenu uredbu osiguralo bi unutarnju usklađenost sustava za homologaciju s obzirom na emisije i za laka i za teška vozila te istodobno omogućilo različite granične vrijednosti emisija i postupke ispitivanja takvih vozila.

(13) Nadalje, trenutačna ograničenja emisija za teška vozila donesena su 2009. na temelju tada dostupne tehnologije. Otad je tehnologija napredovala, a razina emisija koja se može postići kombinacijom postojećih tehnologija mnogo je niža od one koja se mogla postići prije više od 15 godina. Taj bi se tehnološki napredak trebao odražavati u graničnim vrijednostima emisija koje se temelje na najsuvremenijoj tehnologiji i znanju o kontroli onečišćenja i koje obuhvaćaju sve relevantne onečišćujuće tvari.

(14) Broj čestica (PN) iz emisija ispušnih plinova krutih čestica većih od 23 nanometara (PN_{23}) kontrolira se u Uniji od 2011. za laka vozila, a od 2013. za teška vozila. S obzirom na to da postojeće tehnologije i Globalni tehnički pravilnik UN-a br. 15 omogućuju mjerenje broja čestica u emisijama preciznošću do 10 nanometara (PN_{10}), primjereno je primijeniti ograničenja čestica na PN_{10} za sva vozila obuhvaćena ovom Uredbom. Utvrđivanjem posebnih graničnih vrijednosti za emisije PN_{10} prvi put pružit će se poticaj globalnom usklađivanju poboljšane kontrole i mjerenja PN emisija, a Unija bi trebala potaknuti Svjetski forum UN-a za usklađivanje pravilnika o vozilima (UN WP.29) da na odgovarajući način uskladi relevantne pravilnike UN-a o vozilima.

(15) Pojednostavnjenje bi se moglo postići ukidanjem ispitivanja koja nisu potrebna, prema potrebi upućivanjem na norme na temelju postojećih pravilnika UN-a te osiguravanjem dosljednog skupa postupaka i ispitivanja za razne faze homologacije s obzirom na emisije.

(16) Kako bi se osiguralo da su emisije za laka i teška vozila ograničene u stvarnim uvjetima, potrebno je ispitivanje vozila u stvarnim, statistički relevantnim uvjetima vožnje s minimalnim skupom ograničenja, graničnih uvjeta i drugih zahtjeva za vožnju. Takvo ispitivanje na cesti trebalo bi se temeljiti na uobičajenoj vožnji i isključivati pristranu vožnju.

(17) Uredbama (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 zahtijeva se da vozila poštuju granične vrijednosti emisija u određenom razdoblju, koje ne odgovara prosječnom životnom vijeku vozila. Stoga je primjereno utvrditi zahtjeve za trajnost koji odražavaju prosječni očekivani životni vijek vozila u Uniji.

([9]) Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) (SL L 171, 29.6.2007., str. 1.).

([10]) Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI.) i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ (SL L 188, 18.7.2009., str. 1.).

(18) Državama članicama preporučuje se da razviju i provedu strategije za poticanje obnove voznog parka kako bi se olakšao postupni prelazak voznog parka na vozila sa smanjenim emisijama, čime se doprinosi čišćem i održivijem prometnom ekosustavu.

(19) Sad su dostupne i u uporabi diljem svijeta tehnologije kojima se ograničavaju emisije nastale isparavanjem hlapivih organskih spojeva za vrijeme uporabe i parkiranja vozila na benzinsko gorivo. Stoga je primjereno utvrditi niže granične vrijednosti emisija za takve hlapive organske spojeve.

(20) Emisije koje nisu iz ispuha sastoje se od čestica ispuštenih iz guma i kočnica vozila. Procjenjuje se da su emisije iz guma najveći izvor mikroplastike ispuštene u okoliš. Kako je prikazano u procjeni učinka uz prijedlog ove Uredbe, očekuje se da će do 2050. emisije koje nisu iz ispuha činiti do 90 % svih čestica iz cestovnog prometa jer će se zbog elektrifikacije vozila smanjiti razina ispušnih čestica. Stoga bi te emisije koje nisu iz ispuha trebalo mjeriti i ograničiti. Komisija bi trebala poticati rad foruma UN WP.29 kako bi se pravodobno ostvarili njezini ciljevi, uz odražavanje visoke razine ambicije na temelju čvrstih znanstvenih i tehničkih razloga, te definirale granice abrazije na temelju najsuvremenijih metoda. Ako forum UN WP.29 ne donese jedinstvene odredbe o graničnim vrijednostima abrazije guma do 1. srpnja 2026. za gume razreda C_1, 1. travnja 2028. za gume razreda $_2$ odnosno 1. travnja 2030. za gume razreda C_3, Komisija bi trebala donijeti delegirani akt usmjeren na postizanje cilja Unije da se do 2030. smanji količina mikroplastike koja se ispušta u okoliš za 30 %, koji bi se temeljio na najsuvremenijim graničnim vrijednostima abrazije. Tijekom pripreme tog delegiranog akta trebalo bi ocijeniti posebne značajke vozila s pogonskim baterijama, uključujući punjiva hibridna vozila i baterijska električna vozila.

(21) Uredbom (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća ([11]) uređuju se indikatori promjene stupnja prijenosa (GSI), čija je glavna svrha smanjiti potrošnju goriva vozila ako vozač slijedi njihove naznake. Međutim, ovom bi Uredbom trebalo obuhvatiti zahtjeve povezane s emisijama onečišćujućih tvari u stvarnim uvjetima, među ostalim i kad se slijedi indikator promjene stupnja prijenosa.

(22) Vozila s pogonskim baterijama, uključujući punjiva hibridna vozila i baterijska električna vozila, pridonose dekarbonizaciji sektora cestovnog prometa. Kako bi se steklo i povećalo povjerenje potrošača u takva vozila, ona bi trebala biti učinkovita i trajna. Stoga je važno zahtijevati da pogonske baterije zadrže dobar dio svojeg prvobitnog kapaciteta nakon mnogo godina uporabe. Takav zahtjev bio bi osobito važan za kupce rabljenih električnih vozila s obzirom na to da bi se njime osiguralo da će vozilo nastaviti raditi u skladu s očekivanjima. Stoga bi za sva vozila u kojima se upotrebljavaju pogonske baterije trebalo zahtijevati uređaje za praćenje stanja starosti pogonskih baterija. Osim toga, trebalo bi uvesti minimalne zahtjeve radnog učinka za trajnost baterija osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila, uzimajući u obzir Globalni tehnički pravilnik UN-a br. 22.

(23) Ugrađeni sustavi za praćenje (OBM) i ugrađeni uređaji za praćenje potrošnje goriva i električne energije (OBFCM) upotrebljavaju podatke koje generira vozilo radi praćenja sukladnosti s ovom Uredbom. Prema potrebi, na takve se podatke treba primjenjivati Uredba (EU) 2023/2854 Europskog parlamenta i Vijeća ([12]).

(24) Nedopušteni zahvati na vozilima radi uklanjanja ili deaktiviranja dijelova sustava za kontrolu onečišćenja dobro su poznat problem. Takva praksa dovodi do nekontroliranih emisija te bi je stoga trebalo spriječiti te bi se trebale primjenjivati učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće sankcije. Nedopušteni zahvati na brojaču kilometara dovode do lažne kilometraže i otežavaju pravilnu kontrolu vozila u uporabi. Stoga je iznimno važno zajamčiti najvišu

([11]) Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.).

([12]) Uredba (EU) 2023/2854 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2023. o usklađenim pravilima za pravedan pristup podacima i njihovu uporabu i o izmjeni Uredbe (EU) 2017/2394 i Direktive (EU) 2020/1828 (Akt o podacima) (SL L, 2023/2854, 22.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

moguću sigurnosnu zaštitu tih sustava, zajedno sa sigurnosnim certifikatima i odgovarajućom zaštitom od nedopuštenih zahvata kako bi se osiguralo da se takvi zahvati ne mogu izvoditi ni na sustavima za kontrolu onečišćenja ni na brojaču kilometara vozila.

(25) Kako mjere za zaštitu od nedopuštenih zahvata ne bi ometale tržišno natjecanje, ovom Uredbom trebala bi se zadržati mogućnost da se neovisnim operaterima dopušta da razviju, distribuiraju, ugrade i pokrenu zamjenske dijelove na poslijeprodajnom tržištu. Stoga proizvođači ne bi trebali neovisnim operatorima uskratiti pristup informacijama, alatima i procesima koji su nužni za razvoj i ugradnju takvih zamjenskih dijelova. Neovisnim operatorima trebalo bi dodijeliti odobrenje i ovlaštenje za pristup sigurnosnim značajkama vozila u skladu s Uredbom (EU) 2018/858.

(26) Ostvarivanje ciljeva Unije u vezi s kvalitetom zraka iziskuje stalne napore za smanjenje emisija iz vozila. Ovom bi Uredbom trebalo zabraniti uporabu uređaja za manipulaciju i strategija za manipulaciju. Ta je zabrana ključna za očuvanje tih ciljeva. Pri procjeni situacija koje bi mogle uključivati uporabu uređaja za manipulaciju ili strategija za manipulaciju trebalo bi provesti opsežnu procjenu i tumačenje tih situacija u skladu sa sudskom praksom Suda Europske unije o poremećajnim uređajima u kontekstu Uredbe (EZ) br. 715/2007. Pri utvrđivanju postoje li uređaji za manipulaciju ili strategije za manipulaciju trebalo bi uzeti u obzir sve uređaje ili strategije kojima se smanjuje učinkovitost graničnih vrijednosti emisija ispušnih plinova i emisija koje nisu iz ispuha i zahtjeva za uvjete ispitivanja u skladu s ovom Uredbom, a zbog kojih se nesukladno vozilo čini sukladnim, ili koji dovode do lažnih rezultata ispitivanja. Projektiranje, izgradnja i sastavljanje vozila s takvim uređajima ili strategijama za manipulaciju trebali bi podlijegati sankcijama.

(27) Senzori ugrađeni u vozila već se upotrebljavaju za otkrivanje nepravilnosti u emisijama i pokretanje povezanih popravaka s pomoću ugrađenog dijagnostičkog sustava (OBD). Međutim, OBD koji je trenutačno u uporabi ne otkriva neispravnosti precizno i pravodobno i ne potiče dovoljno pravodobne popravke. Zbog toga je moguće da vozila ispuštaju mnogo više onečišćujućih tvari nego što je to dopušteno. Senzori koji su se dosad upotrebljavali za OBD također su se mogli upotrebljavati za kontinuirano praćenje i kontrolu emisija ispušnih plinova vozila putem ugrađenog sustava za praćenje (sustav OBM). Sustav OBM će isto tako upozoriti korisnika da obavi popravak motora ili sustava za kontrolu onečišćenja kada su takvi popravci potrebni. Stoga je primjereno zahtijevati da se takav sustav ugradi i da su njegovi tehnički zahtjevi regulirani. Mjere koje podrazumijevaju ti sustavi ne bi smjele ugroziti sigurnost prometa.

(28) Proizvođači mogu odlučiti proizvoditi vozila s naprednim opcijama kao što je prostorno ograničavanje. Druga mogućnost dostupna proizvođačima jest proizvodnja vozila „Euro 7ext” koja su vozila kategorije N2 s najvećom masom između 3,5 i 5 tona koja potječu od tipa vozila kategorije N1, za koje se na zahtjev proizvođača može dodijeliti homologacija s obzirom na emisije za tip vozila kategorije N2 ako vozilo ispunjava zahtjeve za tip vozila kategorije N1. Potrošači i nacionalna tijela trebali bi moći identificirati takva vozila na temelju odgovarajuće dokumentacije.

(29) Okolišni podaci o tipovima vozila trebali bi biti dostupni korisnicima vozila. Stoga bi za svako vozilo trebalo staviti na raspolaganje okolišnu putovnicu vozila (EVP). Korisnici vozila također bi trebali imati pristup ažuriranim informacijama o potrošnji goriva, stanju starosti pogonskih baterija, emisijama onečišćujućih tvari i drugim relevantnim informacijama koje generiraju ugrađeni sustavi i uređaji za praćenje.

(30) Ako Komisija iznese prijedlog za registraciju novih lakih vozila nakon 2035. s pogonom isključivo na goriva neutralna u pogledu CO_2 izvan područja primjene normi CO_2 za vozni park i u skladu s pravom Unije i ciljem klimatske neutralnosti EU-a, ovu će Uredbu trebati izmijeniti kako bi se uključila mogućnost homologacije takvih vozila.

(31) Emisije iz vozila koja prodaju mali proizvođači predstavljaju neznatan udio emisija u Uniji. Stoga bi se za takve proizvođače trebala dopustiti određena fleksibilnost u pogledu nekih zahtjeva. Mali proizvođači trebali bi moći zamijeniti određena ispitivanja za vrijeme homologacije izjavama o sukladnosti, dok bi vrlo malim proizvođačima trebalo dopustiti da upotrebljavaju laboratorijska ispitivanja koja se temelje na nasumičnim stvarnim voznim ciklusima.

(32) Uredbama (EU) 2019/631 i (EU) 2019/1242 uređuju se prosječne vrijednosti emisija CO_2 voznog parka za nova motorna vozila u Uniji. U homologaciju s obzirom na emisije trebalo bi uvesti postupke i metodologije za točno utvrđivanje emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije na električni pogon i snage za pojedinačna vozila, uključujući ažuriranje i razvoj alata za izračun potrošnje energije vozila (VECTO) kako bi se bolje uzela u obzir, među ostalim aspektima, energetska učinkovitost težih kombinacija vozila.

(33) Iako se pojam „stanje starosti” (SOH) obično primjenjuje na stanje starosti pogonske baterije u određenom trenutku njezina životna vijeka, taj pojam nije zajednički definiran i određen je različitim metodologijama kao što su „stanje certificirane energije” i „stanje certificirane autonomije”. Oba parametra predstavljaju postotak certificirane energije baterije ili autonomije na električni pogon koji preostaje u određenom trenutku.

(34) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti koje se odnose na sljedeće:

— obveze proizvođača u okviru homologacije i postupaka, ispitivanja i metodologija koje treba primijeniti za izjavu o sukladnosti, provjeru sukladnosti proizvodnje, provjeru sukladnosti u uporabi, nadzor tržišta i EVP;

— zahtjeve, ispitivanja, metode i korektivne mjere koje se odnose na trajnost vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica, kao i na sposobnost registracije i komunikacije sustava OBM, među ostalim za potrebe periodičnih tehničkih pregleda i pregleda tehničke ispravnosti;

— metode i ispitivanja za: i. mjerenje emisija ispušnih plinova u laboratoriju i na cesti te uporabe prijenosnih sustava za mjerenje emisija za provjeru stvarnih emisija tijekom vožnje; ii. utvrđivanje emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije s električnim pogonom i snage motora motornog vozila; – iii. utvrđivanje energetske učinkovitosti prikolica kategorija O_3 i O_4; iv. mjerenje emisija iz kućišta koljenastog vratila, emisija nastalih isparavanjem i emisija iz kočnica; v. ocjenjivanje sukladnosti s minimalnim zahtjevima radnog učinka za trajnost baterije; vi. ocjenjivanje sukladnosti tijekom uporabe motora i vozila; vii. ocjenjivanje rada, učinkovitosti, regeneracije i trajnosti izvornih i zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja; viii. osiguravanje i ocjenjivanje mjera povezanih s uređajima za manipulaciju i strategijama za manipulaciju, uključujući analizu ranjivosti i zaštitu od nedopuštenih zahvata; ix. ocjenjivanje funkcioniranja homologacija vozila prema posebnim oznakama; x. Ocjenjivanje sukladnosti sa zahtjevima za homologacije primjenjive na vozila koja proizvode mali i vrlo mali proizvođači; xi. Utvrđivanje nepostojanja uređaja za manipulaciju i strategija za manipulaciju; i xii. Mjerenje abrazije guma;

— metode, zahtjeve i ispitivanja, uključujući pragove sukladnosti, kako bi se osigurao radni učinak uređaja OBFCM te sustava OBD i OBM i senzora tih uređaja i sustava, kao i slanje podataka zabilježenih tim uređajima i sustavima vanjskim uređajima;

— metode, zahtjeve i specifikacije za GSI;

— karakteristike i radni učinak sustava za upozoravanje vozača te metode prinude i metode za ocjenjivanje njihova rada;

— zahtjeve u pogledu radnog učinka ispitne opreme;

— specifikacije referentnih goriva;

— format EVP-a i podatke EVP-a te metode slanja podataka EVP-a;

— zahtjeve i informacije koje moraju dostaviti proizvođači vozila, uključujući višestupanjska vozila, kao i

— tehničke elemente, administrativne zahtjeve i zahtjeve za dokumentaciju za homologaciju s obzirom na emisije i provjere nadzora tržišta, provjere sukladnosti u uporabi i sukladnosti proizvodnje te obveze izvješćivanja.

(35) Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ([13]). Kako bi se osigurao kontinuitet u pogledu određenih postojećih pravnih obveza u vezi s metodama za mjerenje emisija onečišćujućih tvari kod tipova vozila kategorija M_1 i N_1, metode za mjerenje emisija ispušnih plinova i emisija nastalih isparavanjem trebale bi odražavati one utvrđene u Uredbi (EU) 2017/1151, kako su primjenjive u trenutku donošenja provedbenog akta.

(36) Kako bi se prema potrebi izmijenili ili dopunili elementi ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s ispitnim uvjetima koji se temelje na podacima prikupljenima pri ispitivanju vozila, kočnica ili guma prema normi Euro 7; ispitnim zahtjevima, posebno s obzirom na tehnički napredak i podatke prikupljene pri ispitivanju vozila Euro 7; uvođenjem dodatne mogućnosti za vozila i oznaka koje se temelje na inovativnim tehnologijama za proizvođače.; utvrđivanjem graničnih vrijednosti emisija čestica iz kočnica, graničnih vrijednosti emisija formaldehida vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3, uvjeta ispitivanja za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 i, pod određenim uvjetima, graničnih vrijednosti abrazije za tipove guma, kao i minimalnih zahtjeva radnog učinka baterija i multiplikatora trajnosti na temelju podataka prikupljenih pri ispitivanju vozila Euro 7; utvrđivanjem posebnih pravila za male proizvođače za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3, i primjenom ispitnih zahtjeva i izjava. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ([14]) Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebaju primiti sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(37) Unija je ugovorna stranka Sporazuma od 20. ožujka 1958. o prihvaćanju jednakih tehničkih propisa za vozila na kotačima, opremu i dijelove koji mogu biti ugrađeni i/ili upotrijebljeni u vozilima na kotačima i uvjetima za uzajamno priznavanje homologacija dodijeljenih na temelju tih propisa ([15]). Zahtjevi utvrđeni u ovoj Uredbi trebali bi, prema potrebi, biti usklađeni s normama utvrđenima u pravilnicima UN-a ili svim naknadnim izmjenama tih pravilnika UN-a, ako su dostupne, posebno u pogledu graničnih vrijednosti emisija čestica iz kočnica, graničnih vrijednosti abrazije za tipove guma i utvrđivanja minimalnih zahtjea učinkovitosti baterija.

(38) Stoga, ako su takva ograničenja ili zahtjevi u prijedlogu pravilnika UN-a ili izmjeni pravilnika UN-a odobreni u skladu s člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) i Odlukom Vijeća 97/836/EZ ([16]), ta bi ograničenja ili zahtjeve trebalo uključiti u ovu Uredbu. Stoga bi pravo donošenja akata u tu svrhu u skladu s člankom 290. UFEU-a trebalo delegirati Komisiji.

([13]) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).
([14]) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.
([15]) SL L 346, 17.12.1997., str. 81.
([16]) Odluka Vijeća 97/836/EZ od 27. studenoga 1997. s obzirom na pristupanje Europske zajednice Sporazumu Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o prihvaćanju jednakih tehničkih propisa za vozila na kotačima, opremu i dijelove koji mogu biti ugrađeni i/ili upotrijebljeni u vozilima na kotačima i uvjetima za uzajamno priznavanje homologacija dodijeljenih na temelju tih propisa („Revidirani Sporazum iz 1958.") (SL L 346, 17.12.1997., str. 78.).

(39) Radi jasnoće, racionalizacije i pojednostavnjenja te s obzirom na to da su pravila o homologaciji s obzirom na emisije motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila ažurirana i konsolidirana u ovoj Uredbi, uredbe (EZ) br. 595/2009 i (EZ) br. 715/2007 trebalo bi staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom.

(40) Radi jasnoće, racionalnosti i pojednostavnjenja, ovom bi Uredbom trebalo staviti izvan snage sljedeće akte donesene na temelju uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009: Uredbu Komisije (EU) br. 582/2011 ([17]), Uredbu Komisije (EU) 2017/1151 ([18]), Uredbu Komisije (EU) 2017/2400 ([19]) i Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2022/1362 ([20]).

(41) U svim slučajevima kad mjere predviđene ovom Uredbom uključuju obradu osobnih podataka, ta bi se obrada trebala provoditi u skladu s uredbama (EU) 2016/679 ([21]) i (EU) 2018/1725 ([22]) Europskog parlamenta i Vijeća te relevantnim nacionalnim pravom u skladu s tim uredbama.

(42) Važno je državama članicama, nacionalnim tijelima i gospodarskim subjektima dati dovoljno vremena da se pripreme za primjenu novih pravila uvedenih ovom Uredbom te delegiranih i provedbenih akata donesenih u skladu s njom. Stoga bi datum početka primjene trebalo odgoditi i odrediti različite datume primjene za nove i postojeće tipove. Dok bi za laka vozila datum početka primjene trebao biti čim to bude tehnički i ekonomski moguće, za teška vozila i prikolice datum početka primjene može se odgoditi jer će prelazak na vozila s nultim emisijama biti dulji za teška vozila.

(43) Za vozila kategorija M_2 i M_3, za koja je u Uredbi (EU) 2019/1242 utvrđena ciljna vrijednost od 100 % nultih emisija od razdoblja izvješćivanja za 2030., u ovoj bi Uredbi trebalo utvrditi prijelazne mjere kako bi se osigurala sukladnost s obvezama utvrđenima u Uredbi (EU) 2019/1242 te kako bi se osiguralo da potrebni napori u pogledu ulaganja i dalje budu razmjerni.

(44) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno utvrđivanje zajedničkih tehničkih zahtjeva i administrativnih odredaba za homologaciju s obzirom na emisije i nadzor tržišta vozila kategorija M i N te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije, kao i postizanje visoke razine zaštite okoliša i zdravlja, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se oni zbog opsega i učinaka mogu na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva,

([17]) Uredba Komisije (EU) br. 582/2011 od 25. svibnja 2011. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na emisiju iz teških vozila (Euro VI.) i izmjeni priloga I. i III. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 167, 25.6.2011., str. 1.).

([18]) Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

([19]) Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO2 i potrošnje goriva te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1.).

([20]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 od 1. kolovoza 2022. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu učinkovitosti teških prikolica s obzirom na emisije CO2, potrošnju goriva, potrošnju energije i domete vožnje s nultim emisijama motornih vozila te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2020/683 (SL L 205, 5.8.2022., str. 145.).

([21]) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

([22]) Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

PREDMET, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju zajednički tehnički zahtjevi i administrativne odredbe za homologaciju s obzirom na emisije i nadzor tržišta motornih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na njihove emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije te trajnost baterija.

2. Ovom se Uredbom također utvrđuju pravila za homologaciju s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi, nadzor tržišta ugrađenih sustava za praćenje, trajnost sustava za kontrolu onečišćenja i pogonskih baterija kao i za sigurnosne odredbe za ograničavanje nedopuštenih zahvata i mjere u području kibernetičke sigurnosti te pravila za točno utvrđivanje emisija CO_2, autonomije na električni pogon, potrošnje goriva i električne energije te energetske učinkovitosti.

Članak 2.

Područje primjene

Ova Uredba primjenjuje se na motorna vozila kategorija M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 i N_3 te na prikolice kategorija O_3 i O_4, kako je utvrđeno u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858, uključujući one konstruirane i izrađene u jednoj ili više faza, te na sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, te na gume razreda C_1, C_2 i C_3 kako je utvrđeno u Pravilniku UN-a br. 117 ([23]), osim guma za led.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se relevantne definicije iz Uredbe (EU) 2018/858.

Osim toga, za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „homologacija s obzirom na emisije” znači EU homologacija koja ispunjava administrativne odredbe i tehničke zahtjeve ove Uredbe s obzirom na emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije i trajnost baterije;

2. „dodjelitelj homologacije” znači homologacijsko tijelo koje dodjeljuje homologaciju s obzirom na emisije;

3. „sukladnost proizvodnje” znači radnje koje se provode na novim vozilima, zasebnim tehničkim jedinicama odnosno sastavnim dijelovima odabranima u prostorima proizvođača kako bi se osiguralo da proizvodi stavljeni na tržište ispunjavaju zahtjeve utvrđene u ovoj Uredbi;

4. „sukladnost u uporabi” ili „ISC” znači aktivnosti koje se provode na vozilima u prometu, sustavima, zasebnim tehničkim jedinicama ili sastavnim dijelovima radi provjere sukladnosti sa zahtjevima za trajnost utvrđenima u ovoj Uredbi;

5. „motor” znači motor s unutarnjim izgaranjem vozila;

6. „emisije” znači emisije ispušnih plinova i emisije koje nisu iz ispuha iz motornog vozila;

7. „emisije ispušnih plinova” znači emisije svih sljedećih tvari iz ispušne cijevi motornog vozila ili motora: CO_2, plinovitih, krutih i tekućih spojeva te emisije iz kućišta koljenastog vratila;

8. „plinovite onečišćujuće tvari” znači emisije plinovitih kemijskih vrsta koje nisu CO_2;

([23]) Pravilnik br. 117 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu ((UN/ECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji guma s obzirom na buku od kotrljanja guma i prianjanje na mokrim površinama i/ili otpor kotrljanja.

9. „CO_2” znači ugljikov dioksid ispušten iz ispušne cijevi;

10. „dušikovi oksidi” ili „NO_x” znači zbroj dušikovog oksida (NO) i dušikovog dioksida (NO_2) ispuštenih iz ispušne cijevi;

11. „dušikov monoksid” ili „N_2O” znači dušikov monoksid ispušten iz ispušne cijevi;

12. „čestična tvar” ili „PM” znači sav materijal ispušten iz ispušne cijevi ili kočnica prikupljen na mediju filtra;

13. „čestična tvar manja od 10 μm” ili „PM_{10}” znači čestična tvar promjera manjeg od 10 μm;

14. „broj čestica” ili „PN” znači ukupan broj krutih čestica ispuštenih iz ispušne cijevi ili kočnica;

(15. „PN_{10}” znači ukupan broj krutih čestica ispuštenih iz ispušne cijevi ili kočnica promjera koji je veći od ili jednak 10 nm;

16. „ugljikov monoksid” ili „CO” znači ugljikov monoksid ispušten iz ispušne cijevi;

17. „metan” ili „CH_4” znači metan ispušten iz ispušne cijevi;

18. „ukupni ugljikovodici” ili „THC” znači ukupni ugljikovodici ispušteni iz ispušne cijevi;

19. „nemetanski ugljikovodici” ili „NMHC” znači ukupni ugljikovodici, osim metana, ispušteni iz ispušne cijevi;

20. „nemetanski organski plinovi” ili „NMOG” znači zbroj oksigeniranih i neoksigeniranih ugljikovodika, osim metana, ispuštenih iz ispušne cijevi;

21. „amonijak” ili „NH_3” znači amonijak ispušten iz ispušne cijevi;

22. „formaldehid” ili „NCHO” znači formaldehid ispušten iz ispušne cijevi;

23. „WHTC” znači globalno usklađeni vozni ciklus s prijelaznim opterećenjima u skladu sa stavkom 7.2.1. Priloga 4. Pravilniku UN-a br. 49 ([24]);

24. „WHSC” znači globalno usklađeni vozni ciklus sa stalnim opterećenjima u skladu sa stavkom 7.2.2. Priloga 4. Pravilniku UN-a br. 49;

25. „potrošnja električne energije” jest stopa po kojoj vozilo upotrebljava električnu energiju iz svoje pogonske baterije ili pogonskih baterija pod navedenim uvjetima uporabe;

26. „potrošnja goriva” jest stopa po kojoj vozilo upotrebljava gorivo pod navedenim uvjetima uporabe;

27. „alat za izračun potrošnje energije vozila” ili „VECTO” znači simulacijski alat za određivanje emisija CO_2, potrošnje goriva, potrošnje električne energije i autonomije na električni pogon teških vozila;

28. „emisije nastale isparavanjem” znači pare ugljikovodika iz sustava za dovod goriva vozila, osim ugljikovodika u emisijama iz ispušne cijevi;

29. „emisije iz kućišta koljenastog vratila” znači plinovite onečišćujuće tvari iz prostora u motoru ili izvan njega koji su povezani s koritom za ulje unutarnjim ili vanjskim vodovima;

30. „emisije čestica iz kočnica” znači čestice ispuštene iz kočnog sustava vozila;

31. „abrazija guma” znači masa materijala izgubljenog zbog abrazije i ispuštenog u okoliš;

32. „emisije koje nisu iz ispuha” znači emisije nastale isparavanjem, emisije zbog abrazije guma i emisije iz kočnog sustava;

33. „emisije onečišćujućih tvari” znači emisije ispušnih plinova i emisije koje nisu iz ispuha, ne računajući emisije CO_2;

34. „uređaj za kontrolu onečišćenja” znači uređaj vozila koji regulira ili ograničava emisije onečišćujućih tvari;

35. „sustavi za kontrolu onečišćenja” znači uređaji za kontrolu onečišćenja ugrađeni u vozilo, uključujući sve upravljačke jedinice i softver koji upravljaju njihovim radom;

([24]) Pravilnik UN-a br. 49 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) – Jedinstvene odredbe o mjerama koje treba poduzeti za smanjenje emisija plinovitih i krutih onečišćujućih tvari iz motora s kompresijskim paljenjem i iz motora s vanjskim izvorom paljenjem namijenjenih za uporabu u vozilima.

36. „originalni sustavi za kontrolu onečišćenja” znači sustav za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih sustava obuhvaćen homologacijom dodijeljenom za to vozilo;

37. „zamjenski sustavi za kontrolu onečišćenja” znači sustav za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih sustava koji je predviđen za zamjenu originalnog sustava za kontrolu onečišćenja i koji se može homologirati kao zasebna tehnička jedinica;

38. „ugrađeni dijagnostički sustav” ili „sustav OBD” znači sustav koji može generirati informacije povezane s ugrađenim dijagnostičkim sustavom (OBD) u vozilu, kako su definirane u članku 3. točki 49. Uredbe (EU) 2018/858, i slati te informacije vanjskim uređajima;

39. „ugrađeni sustav za praćenje” ili „sustav OBM” znači sustav ugrađen u vozilo koji može pratiti emisije ispušnih plinova, otkriti prekoračenja emisija ispušnih plinova i koji može slati te informacije, zajedno s informacijama o stanju zdravlja, vanjskim uređajima;

40. „ugrađeni uređaj za praćenje potrošnje goriva ili električne energije” ili „uređaj OBFCM” znači svaki softver ili hardver ugrađen u vozilo koji otkriva i upotrebljava parametre vozila, motora, goriva ili električne energije i korisnog tereta/mase za utvrđivanje i pohranjivanje u vozilu podataka o potrošnji goriva i električne energije i druge parametre relevantne za utvrđivanja potrošnje goriva ili električne energije i energetske učinkovitosti vozila;

41. „uređaj za manipulaciju” znači svaki dio konstrukcije zbog čijeg djelovanja vozilo u vožnji, ali ne i tijekom regulatornog ispitivanja, ne ispunjava zahtjeve ove Uredbe, iako se zbog njega čini da vozilo ispunjava zahtjeve prilikom ispitivanja, ili se njime manipulira podacima koji se odnose na senzore, potrošnju goriva ili električne energije, autonomiju na električni pogon ili trajnost baterije;

42. „strategija za manipulaciju” znači strategija zbog koje vozilo u vožnji, ali ne i tijekom regulatornog ispitivanja, ne ispunjava zahtjeve ove Uredbe, iako se zbog nje čini da vozilo ispunjava zahtjeve prilikom ispitivanja, ili kojom se manipulira podacima koji se odnose na senzore, potrošnju goriva ili električne energije, autonomiju na električni pogon ili trajnost baterije;

43. „stvarne emisije tijekom vožnje” ili „RDE” znači emisije vozila u uvjetima kako je utvrđeno u tablicama 1. i 2. Priloga III.;

44. „brojač kilometara” znači instrument koji pokazuje ukupnu udaljenost koju je vozilo prešlo otkad je proizvedeno;

45. „nedopušteni zahvat” znači isključivanje ili preinaku motora ili električnog motora, uređajâ i sustava vozila za kontrolu onečišćenja, pogonskog sustava, pogonske baterije, brojača kilometara, uređaja OBFCM, sustava OBD ili sustava OBM, uključujući sve softverske ili druge logičke upravljačke elemente tih sustava i njihove podatke, zbog čega vozilo ne ispunjava zahtjeve ove Uredbe;

46. „vlastiti proizvodni pogon” znači pogon za proizvodnju ili sastavljanje koji proizvođač koristi za potrebe proizvodnje ili sastavljanja svojih novih vozila, uključujući, ako je relevantno, vozila namijenjena za izvoz;

47. „vlastiti konstrukcijski centar” znači centar u kojem se cijelo vozilo konstruira i razvija, a koji proizvođač koristi i koji je pod njegovom kontrolom;

48. „mali proizvođač” znači proizvođač čija je proizvodnja manja od 10 000 novih motornih vozila kategorije M_1, ili 22 000 novih motornih vozila kategorije N_1, ili 450 novih motornih vozila kategorija M_2 i M_3 ukupno, ili 6 000 novih motornih vozila kategorija N_2 i N_3 ukupno, registriranih u Uniji svake kalendarske godine i koji:

    (a) nije dio skupine povezanih proizvođača; ili

    (b) je dio skupine povezanih proizvođača čija je proizvodnja manja od 10 000 novih motornih vozila kategorije M_1 ili 22 000 novih motornih vozila kategorije N_1 ili 450 novih motornih vozila kategorija M_2 i M_3 ukupno, ili 6 000 novih motornih vozila kategorija N_2 i N_3 ukupno, registriranih u Uniji svake kalendarske godine; ili

    (c) je dio skupine povezanih proizvođača, ali koji posluje s vlastitim proizvodnim pogonom i vlastitim konstrukcijskim centrom;

49. „vrlo mali proizvođač” znači mali proizvođač čija je proizvodnja manja od 1 000 novih motornih vozila kategorije M_1 ili 1 000 novih motornih vozila kategorije N_1 registriranih u Uniji u prethodnoj kalendarskoj godini;

50. „vozilo samo s motorima s unutarnjim izgaranjem” ili „ICEV” znači vozilo u kojem su svi pretvarači za pogonsku energiju motori s unutarnjim izgaranjem, uključujući motore s unutarnjim izgaranjem na vodik;

51. „potpuno električno vozilo” ili „PEV” znači vozilo opremljeno pogonskim sklopom koji kao pretvarače za pogonsku energiju ima isključivo električne strojeve, a kao sustave za pohranu pogonske energije ima isključivo sustave za pohranu električne energije s mogućnošću ponovnog punjenja;

52. „gorivni članak” znači pretvarač energije kojim se kemijska energija (ulaz) pretvara u električnu energiju (izlaz) ili obrnuto;

53. „vozilo s gorivnim člankom” ili „FCV” znači vozilo opremljeno pogonskim sklopom koji kao pretvarače za pogonsku energiju ima isključivo gorivne članke i električne strojeve;

54. „hibridno vozilo s gorivnim člankom” ili „FCHV” znači vozilo s gorivnim člankom opremljeno pogonskim sklopom koji kao sustave za pohranu pogonske energije ima najmanje jedan sustav za pohranu goriva i najmanje jedan sustav za pohranu električne energije s mogućnošću ponovnog punjenja;

55. „hibridno vozilo” ili „HV” znači vozilo opremljeno pogonskim sklopom s najmanje dvije različite kategorije pretvarača za pogonsku energiju i najmanje dvije različite kategorije sustava za pohranu pogonske energije;

56. „hibridno električno vozilo” ili „HEV” znači hibridno vozilo u kojem je jedan od pretvarača za pogonsku energiju električni stroj;

57. „hibridno električno vozilo s punjenjem iz vanjskog izvora” ili „OVC-HEV” znači hibridno električno vozilo koje se može puniti iz vanjskog izvora;

58. „hibridno električno vozilo bez punjenja iz vanjskog izvora” ili „NOVC-HEV” znači vozilo opremljeno s najmanje dva različita pretvarača energije i najmanje dva različita sustava za pohranu energije koji se upotrebljavaju za pogon vozila i koji se ne mogu puniti iz vanjskog izvora;

59. „tehnologije prostornog ograničavanja” znači tehnologije koje sprečavaju da hibridno vozilo radi pogonjeno motorom s unutarnjim izgaranjem, to jest radi aktiviranja režima s nultim emisijama, ako se vozi unutar određenog geografskog područja;

60. „režim s nultim emisijama” znači način rada koji se može odabrati, u kojem se hibridno vozilo vozi bez rada motora s unutarnjim izgaranjem;

61. „masa u voznom stanju” znači masa vozila opremljenog standardnom opremom u skladu sa specifikacijama proizvođača, sa spremnicima za gorivo napunjenima do najmanje 90 % svoje zapremnine, uključujući masu vozača, goriva i tekućina te masu, ako ih vozilo ima, nadogradnje, kabine, vučne spojnice, rezervnih kotača i alata;

62. „pogonska baterija” znači sustav baterija u kojem se čuva energija čija je glavna namjena pogon vozila;

63. „autonomija na električni pogon” znači udaljenost prijeđena u radnom stanju s baterijskim pogonom dok se pogonska baterija ne isprazni;

64. „autonomija s nultim emisijama” znači najveća udaljenost koju vozilo može prijeći s nultim emisijama ispušnih plinova, koja je za PEV-ove jednaka autonomiji na električni pogon;

65. „trajnost” znači svojstvo sustava ili uređaja, sastavnog dijela ili bilo kojeg dijela vozila da održi potreban radni učinak unutar zadanog razdoblja;

66. „trajnost baterije” znači trajnost pogonske baterije u vozilu izmjerena u smislu njezina zdravlja;

67. „stanje starosti” ili „SOH” znači izmjereno ili procijenjeno stanje specifične vrijednosti radnog učinka vozila ili pogonske baterije u određenom trenutku životna vijeka iskazano kao postotak radnog učinka utvrđenog u trenutku kad je to vozilo, odnosno pogonska baterija, bilo certificirano ili novo;

68. „okolišna putovnica vozila” ili „EVP” znači zapis u digitalnom obliku koji sadržava informacije o utjecaju vozila na okoliš u trenutku registracije, uključujući razinu graničnih vrijednosti emisija onečišćujućih tvari, emisije CO_2, potrošnju goriva, potrošnju električne energije, autonomiju na električni pogon, snagu motora ili električnog motora, trajnost baterije i druge povezane vrijednosti;

69. „sustav za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije ispušnih plinova” znači sustav konstruiran, izrađen i ugrađen u vozilo radi informiranja korisnika o prekomjernim emisijama ispušnih plinova i osiguravanja da se popravak izvrši prije daljnje uporabe;

70. „sustav za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa” znači sustav konstruiran, izrađen i ugrađen u vozilo radi informiranja korisnika o niskoj razini potrošnog reagensa i osiguravanja da se koristi reagens;

71. „izjava o sukladnosti” ili „izjava” znači proizvođačeva izjava da je određeni tip ili skupina vozila, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica sukladan sa zahtjevima ove Uredbe;

72. „energetska učinkovitost prikolice” znači radni učinak prikolice s obzirom na njezin utjecaj na emisije CO_2, potrošnju goriva i električne energije, autonomiju s nultim emisijama, autonomiju na električni pogon i snagu motora ili električnog motora vučnog motornog vozila;

73. „guma za snijeg” znači guma s uzorkom gaznog sloja, sastavom gaznog sloja ili načinom izrade konstruiranim prvenstveno da se u blatnim i snježnim uvjetima postigne bolji učinak u odnosu na običnu gumu s obzirom na utjecaj gume na pokretanje i kontrolu kretanja vozila;

74. „guma za teške snježne uvjete” znači guma za snijeg ili guma za posebnu uporabu s uzorkom gaznog sloja, sastavom gaznog sloja ili strukturom konstruiranim posebno za teške snježne uvjete;

75. „guma za led” znači guma za snijeg razreda C_1 za teške zimske uvjete, koja je konstruirana i za uporabu na površinama ceste pokrivenima ledom i koja ispunjava zahtjeve iz Pravilnika UN-a br. 117;

76. „guma za posebnu uporabu” znači guma namijenjena za mješovitu uporabu na cesti i izvan ceste ili za druge posebne namjene i koja je prvenstveno konstruirana za pokretanje i održavanje kretanja vozila u terenskim uvjetima;

77. „opcija” znači skup dodatnih zahtjeva utvrđenih u ovoj Uredbi koje proizvođači mogu ispuniti kako bi mogli upotrebljavati odgovarajuću oznaku za vozila koja proizvode.

POGLAVLJE II.

OBVEZE PROIZVOĐAČA

Članak 4.

Obveze proizvođača u pogledu izrade vozila, sustava, zamjenskih dijelova, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica

1. Proizvođači su dužni osigurati da su nova vozila koja proizvode te koja se prodaju, registriraju ili ulaze u uporabu u Uniji homologirana u skladu s ovom Uredbom. Od posebnih datuma primjene utvrđenih u ovoj Uredbi proizvođači su dužni osigurati da su novi sustavi, sastavni dijelovi ili zasebne tehničke jedinice, uključujući motore, pogonske baterije, kočne sustave, gume i zamjenske sustave za kontrolu onečišćenja za koje je potrebna homologacija, koje proizvode i koji se prodaju ili ulaze u uporabu u Uniji homologirani u skladu s ovom Uredbom.

2. Proizvođači konstruiraju, izrađuju i sastavljaju vozila u skladu s ovom Uredbom, među ostalim s graničnim vrijednostima emisija utvrđenima u Prilogu I. pod uvjetima iz Priloga III. i poštujući vrijednosti navedene u certifikatu o sukladnosti i homologacijskoj dokumentaciji tijekom životnog vijeka vozila, kako je navedeno u tablici 1. Priloga IV. Ta se vozila označavaju kao vozila „Euro 7”.

3. Ako je to primjenjivo, kada proizvođači, nacionalna tijela, Komisija ili priznate treće strane provjeravaju sukladnost s graničnim vrijednostima emisija ispušnih plinova, ako se ispitivanje provodi u proširenim uvjetima vožnje, emisije se dijele s divizorom za proširene uvjete vožnje utvrđenim u Pravilniku UN-a br. 168 ([25]).

4. Proizvođači konstruiraju i izrađuju sustave, sastavne dijelove ili zasebne tehničke jedinice, uključujući motore, električne motore, pogonske baterije, kočne sustave, gume i zamjenske sustave za kontrolu onečišćenja, kako bi bili u skladu s ovom Uredbom, među ostalim s graničnim vrijednostima emisija utvrđenima u Prilogu I. u ispitnim uvjetima utvrđenima u Prilogu III.

5. Proizvođači ne smiju konstruirati, izrađivati niti sastavljati vozila s uređajima za manipulaciju ili strategijama za manipulaciju.

6. Proizvođači konstruiraju, izrađuju i sastavljaju vozila kategorija M1, M2, M3, N1, N2 i N3 koja sadržavaju:

(a) sustavi OBD koji mogu otkriti neispravne sustave koji dovode do prekoračenja vrijednosti emisija ispušnih plinova ili neispravnosti sastavnih dijelova koji se odnose na vrijednosti emisija kako bi se olakšali popravci;

(b) sustavi OBM koji mogu pratiti emisije ispušnih plinova;

(c) uređaj OBFCM za praćenje stvarne potrošnje goriva i električne energije i drugih relevantnih parametara koji su potrebni za utvrđivanje stvarne učinkovitosti potrošnje goriva i energetske učinkovitosti vozila;

(d) uređaje za praćenje SOH-a pogonske baterije;

(e) sustave za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije ispušnih plinova;

(f) sustave za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa;

(g) uređaje koji vanjskim uređajima šalju podatke generirane u vozilu, a koji se upotrebljavaju za usklađivanje s ovom Uredbom i podatke OBFCM-a, među ostalim za potrebe bežičnih periodičnih tehničkih pregleda u skladu s Direktivom 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([26]) i pregleda tehničke ispravnosti na cesti u skladu s Direktivom 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([27]) te za potrebe komunikacije s infrastrukturom za punjenje i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i dvosmjernog punjenja.

7. Proizvođači konstruiraju, izrađuju i sastavljaju vozila kategorija M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 i N_3 tako da se čim više smanje ranjivosti u svim fazama životnog ciklusa vozila koje bi mogle dovesti do nedopuštenih zahvata na sljedećem:

(a) sustavu ubrizgavanja goriva i reagensa,

(b) motoru i upravljačkim jedinicama motora,

(c) pogonskim baterijama i povezanim sustavima upravljanja,

(d) brojaču kilometara,

(e) sustavima za kontrolu onečišćenja,

(f) električnom motoru i povezanim upravljačkim jedinicama,

([25]) Pravilnik UN-a br. 168 – Jedinstvene odredbe o homologaciji lakih osobnih i gospodarskih vozila s obzirom na stvarne emisije tijekom vožnje (RDE).

([26]) Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51.).

([27]) Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 134.).

(g) uređaju OBFCM,

(h) sustavu OBD,

(i) sustavu OBM i

(j) EVP-u.

8. Proizvođač je dužan spriječiti mogućnost iskorištavanja ranjivosti iz stavka 7. u najvećoj mogućoj mjeri na temelju najboljeg dostupnog znanja u vrijeme homologacije. Ako se takva ranjivost otkrije, proizvođači poduzimaju sve moguće mjere za uklanjanje ranjivosti, uzimajući u obzir tehnološki razvoj, ažuriranjem softvera ili na neki drugi odgovarajući način.

9. Proizvođači radi sprečavanja neovlaštenih zahvata ne smiju uskratiti pristup informacijama, alatima ili procesima potrebnima za razvoj, ugradnju i aktivaciju kompatibilnih zamjenskih dijelova na poslijeprodajnom tržištu koji ispunjavaju tehničke zahtjeve proizvođača, osim ako mogu pokazati da je uskraćivanje dotičnih informacija, alata i procesa proporcionalno sredstvo za rješavanje dotičnih spornih problema u pogledu sprečavanja neovlaštenih zahvata.

10. Okolišni podaci o tipu vozila i utjecaju pojedinačnih vozila na okoliš stavljaju se na raspolaganje korisnicima i, prema potrebi, prikazuju unutar vozila. Ti podaci obuhvaćaju podatke iz EVP-a, sustava OBM i uređaja OBFCM, uključujući vrijednosti o životnom vijeku i stanje starosti pogonske baterije.

11. Proizvođači su dužni osigurati siguran prijenos podataka povezanih s emisijama i trajnošću baterija poduzimanjem kibernetičkih sigurnosnih mjera u skladu s Pravilnikom UN-a br. 155 ([28]).

Članak 5.

Mogućnosti proizvođača povezane s izradom i označivanjem vozila

1. Proizvođači mogu vozila označiti kao „Euro 7G” ako su ta vozila opremljena motorima s unutarnjim izgaranjem s tehnologijama prostornog ograničavanja. Proizvođač u ta vozila ugrađuje sustav za upozoravanje vozača koji obavješćuje korisnika o tome da su pogonske baterije gotovo prazne i koji zaustavlja vozilo ako se ne napune unutar pet kilometara od prvog upozorenja pri radu u režimu s nultim emisijama unutar prostorno ograničenog područja. Primjena takvih tehnologija prostornog ograničavanja pokazuje se homologacijskim tijelima za vrijeme homologacije i provjerava tijekom životnog vijeka vozila.

2. Za vozila kategorije N_2 s najvećom masom između 3,5 i 5 tona koja potječu od tipa vozila kategorije N_1 homologacijsko tijelo može na zahtjev proizvođača dodijeliti homologaciju s obzirom na emisije ako vozilo ispunjava zahtjeve za tip vozila kategorije N1. Takva se vozila označuju kao „Euro 7ext”.

3. Proizvođači mogu izrađivati vozila u kojima se kombiniraju karakteristike iz stavaka 1. i 2. i označiti ih kao vozila „Euro 7Gext”.

Članak 6.

Zahtjevi za trajnost vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica

1. Proizvođači su dužni osigurati da su vozila koja proizvode i koja se prodaju, registriraju ili ulaze u uporabu u Uniji u skladu s graničnim vrijednostima emisija iz Priloga I. ako se ta vozila voze u ispitnim uvjetima kako su utvrđeni u Prilogu III. tijekom životnog vijeka vozila, kako je utvrđeno u tablici 1. Priloga IV. te ako ona ispunjavaju minimalne zahtjeve radnog učinka za trajnost baterije kako je utvrđeno u Prilogu II.

2. Proizvođači su dužni osigurati da su vozila iz stavka 1. u skladu s vrijednostima u pogledu emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije te energetske učinkovitosti deklariranima u skladu s ovom Uredbom tijekom životnog vijeka vozila kako je utvrđeno u Prilogu IV.

([28]) Pravilnik UN-a br. 155 – Jedinstvene odredbe o homologaciji vozila s obzirom na kibersigurnost i sustav za upravljanje kibersigurnošću.

3. Proizvođači su dužni osigurati da su dizajn i funkcionalnost uređaja OBFCM, sustavâ OBD i OBM te mjere za zaštitu od nedopuštenih zahvata ugrađeni u vozila iz stavka 1. sukladni s ovom Uredbom i da se ti uređaji, sustavi i mjere ne mogu onemogućiti dokle je god vozilo u uporabi.

4. Zahtjevi iz stavaka 1., 2. i 3. primjenjuju se bez obzira na vrstu goriva ili izvor energije iz kojih se vozila napajaju. Ti se zahtjevi primjenjuju i na sve zasebne tehničke jedinice i sastavne dijelove namijenjene za takva vozila.

5. Kako bi se provjerila sukladnost sa zahtjevima iz stavka 1. tijekom dodatnog životnog vijeka vozila, granične vrijednosti plinovitih onečišćujućih tvari utvrđene u Prilogu I. prilagođavaju se primjenom multiplikatora trajnosti iz tablice 2. Priloga IV.

6. Sustavi OBM koje je proizvođač ugradio u ta vozila moraju moći obavljati sljedeće funkcije:

(a) praćenje i evidentiranje svih emisija ispušnih plinova NO_x, NH_3 i PM iz vozila kategorija M2, M3, N2 i N3 te NO_x i PM iz vozila kategorija M1 i N1 te otkrivanje prekoračenja koja su najmanje 2,5 puta veća od relevantnih graničnih vrijednosti emisija ispušnih plinova utvrđenih u Prilogu I.;

(b) dostavljanje podataka o učinkovitosti emisija ispušnih plinova i trajnosti baterije vozila putem priključka OBD-a, među ostalim za potrebe tehničkih pregleda u skladu s Direktivom 2014/45/EU i pregleda tehničke ispravnosti na cesti u skladu s Direktivom 2014/47/EU, te anonimno i bežično za potrebe praćenja sukladnosti tipova vozila;

(c) pokretanje sustava za upozoravanje vozača kada su emisije ispušnih plinova znatno prekoračene, primjenom usklađenih metoda za poticanje pravovremenih popravaka, a da se pritom ne sprečava da vozila završe vožnju koja je u tijeku kako bi se izbjegli problemi sigurnosti na cestama.

7. Uređaji OBFCM koje su proizvođači ugradili u vozila iz stavka 1. moraju moći slati sve zakonski obvezne relevantne podatke o vozilu koje bilježe kroz priključak OBD-a i bežično.

8. Ako neko vozilo, sustav, sastavni dio ili zasebna tehnička jedinica predstavlja ozbiljan rizik ili nesukladnost sa zahtjevima iz ove Uredbe, proizvođači, od trenutka u kojem su s time upoznati, odmah poduzimaju potrebne korektivne mjere, uključujući, prema potrebi, popravke ili preinake tog vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice, kako bi se otklonio ozbiljan rizik ili osigurala sukladnost s ovom Uredbom. Proizvođači i svi drugi gospodarski subjekti primjenjuju Uredbu (EU) 2018/858 u skladu s tim.

Proizvođači odmah obavješćuju homologacijsko tijelo koje je dodijelilo homologaciju o nesukladnosti i dostavljaju odgovarajuće pojedinosti.

Članak 7.

Obveze proizvođača u pogledu homologacije s obzirom na emisije

1. Kako bi pokazala sukladnost s pravilima o homologaciji s obzirom na emisije za vrijeme te homologacije, proizvođači provode ispitivanja navedena u tablicama 1., 3., 5., 7., 9. i 11. Priloga V. Radi provjere sukladnosti proizvodnje sa zahtjevima ove Uredbe homologacijsko tijelo ili proizvođač u prostorima proizvođača odabire vozila, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice. Sukladnost u uporabi provjerava se tijekom životnog vijeka vozila, kako je utvrđeno u tablici 1. Priloga IV.

2. Proizvođači homologacijskom tijelu dostavljaju potpisanu izjavu o sukladnosti u pogledu RDE-a, korekcijskog faktora za temperaturu okoline za CO_2, sustava OBD, sustava OBM, emisija i trajnosti baterije, kontinuirane ili periodične regeneracije, zaštite od nedopuštenih zahvata te zahtjeva za emisije kućišta koljenastog vratila kako je navedeno u Prilogu V. Proizvođači homologacijskom tijelu dostavljaju potpisanu izjavu o sukladnosti za uporabu mogućnosti prostornog ograničavanja ako je ta mogućnost odabrana.

3. Nacionalna tijela mogu ispitati tip vozila kako bi provjerila njegovu sukladnost za vrijeme provjere sukladnosti proizvodnje, sukladnosti u uporabi ili nadzora tržišta, kako je navedeno u Prilogu V.

4. Proizvođači izdaju EVP za svako vozilo i dostavljaju tu putovnicu kupcu zajedno s vozilom, preuzimajući odgovarajuće podatke iz izvora kao što su certifikat o sukladnosti i homologacijska dokumentacija. Proizvođači su dužni osigurati da su podaci EVP-a dostupni za prikaz u elektroničkim sustavima vozila ili putem QR koda ili bilo koje slične metode i da se ti podaci iz EVP-a mogu slati iz vozila u vanjske uređaje.

5. U slučaju višestupanjske homologacije, članak 13. stavak 2. Uredbe (EU) 2018/858 primjenjuje se na homologaciju s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje i sukladnost u uporabi.

Članak 8.

Posebna pravila za male proizvođače

1. Kad je riječ o emisijama onečišćujućih tvari, mali proizvođači mogu zamijeniti ispitivanja navedena u tablicama 1., 3., 5., 7., 9. i 11. Priloga V. izjavama o sukladnosti. Sukladnost vozila koja su proizveli i na tržište stavili mali proizvođači može se ispitati za sukladnost u uporabi i nadzor tržišta u skladu s tablicama 2., 4., 6., 8., 10. i 12. Priloga V. Ispitivanja sukladnosti proizvodnje utvrđena u Prilogu V. nisu potrebna.

Članak 4. stavak 6. točke (b), (c) i (e) ne primjenjuju se na male proizvođače vozila kategorije M_1 ili N_1.

2. Vrlo mali proizvođači pokazuju sukladnost s graničnim vrijednostima emisija utvrđenih u Prilogu I. ili na cesti ili u laboratorijskim ispitivanjima koja se temelje na stvarnim voznim ciklusima za potrebe provjere sukladnosti u uporabi i nadzora tržišta.

Članak 9.

Posebna pravila za vozila s homologiranim motorom

1. U slučaju homologacije vozila kategorija M_2, M_3, N_2 ili N_3 s homologiranim motorom, proizvođač vozila odgovoran je za homologaciju s obzirom na emisije. Ta obveza obuhvaća i ugradnju motora u vozilo. Ako je ugradnja motora u skladu sa specifikacijama za ugradnju motora koje je dostavio proizvođač motora i podložno prethodnom dogovoru između proizvođača vozila i proizvođača motora, proizvođač motora može biti odgovoran za pokazivanje sukladnosti sa zahtjevima sukladnosti u uporabi.

2. U slučaju vozila s homologiranim motorom proizvođač motora provodi homologaciju vozila i ispitivanja sukladnosti proizvodnje navedena u tablici 3. Priloga V., a od kojih je proizvođač vozila izuzet. Proizvođač motora također provodi ispitivanja povezana sa sukladnosti u uporabi ako je proizvođač motora odgovoran za pokazivanje sukladnosti sa zahtjevima za sukladnost vozila u uporabi, osim za utvrđivanje CO_2 za koje je proizvođač vozila i dalje odgovoran.

3. Administrativni zahtjevi za homologaciju i ispitivanje sukladnosti u uporabi vozila u koja je ugrađen homologirani motor posebno obuhvaćaju značajke homologacije motora koje treba uzeti u obzir, informacije koje proizvođač motora treba dostaviti proizvođaču vozila i određivanje odgovornosti za sukladnost u uporabi.

POGLAVLJE III.

OBVEZE DRŽAVA ČLANICA U POGLEDU HOMOLOGACIJE S OBZIROM NA EMISIJE I NADZORA TRŽIŠTA

Članak 10.

Homologacija s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi i nadzor tržišta

1. Homologacijska tijela uvode mjere za dodjelu homologacija s obzirom na emisije tipova vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica te za provođenje ispitivanja, provjera i pregleda kako bi se provjerilo ispunjavaju li proizvođači zahtjeve za sukladnost proizvodnje i sukladnost u uporabi u skladu s Prilogom V.

2. Tijela za nadzor tržišta provode provjere nadzora tržišta u skladu s člankom 8. Uredbe (EU) 2018/858 i tablicama 2., 4., 6., 8., 10. i 12. Priloga V. ovoj Uredbi.

3. S učinkom od datuma donošenja svih provedbenih akata iz članka 14. stavka 8., ako proizvođač to zatraži, homologacijska tijela ne smiju odbiti dodijeliti EU homologaciju s obzirom na emisije ili nacionalnu homologaciju s obzirom na emisije za novi tip vozila kategorije M_1 ili N_1 vozila niti zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvog novog vozila koje je sukladno s ovom Uredbom.

S učinkom od donošenja svih provedbenih akata iz članka 14. stavka 9., ako proizvođač to zatraži, nacionalna homologacijska tijela ne smiju odbiti dodijeliti EU homologaciju s obzirom na emisije ili nacionalnu homologaciju s obzirom na emisije za novi tip vozila kategorija M_2, M_3, N_2 ili N_3 ili motora namijenjenih za takva vozila niti zabraniti registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu novog vozila ili motora koje je sukladno s ovom Uredbom.

4. S učinkom od 29. studenoga 2026. nacionalna tijela u slučaju novih tipova vozila kategorije M_1 ili N_1 koja nisu sukladna s ovom Uredbom smatraju da certifikati o sukladnosti više nisu važeći za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih novih vozila.

5. S učinkom od 29. studenoga 2027. nacionalna tijela u slučaju novih tipova vozila kategorije M_1 ili N_1 koja nisu sukladna s ovom Uredbom smatraju da certifikati o sukladnosti više nisu važeći za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih novih vozila.

6. S učinkom od 29. svibnja 2028. nacionalna tijela u slučaju novih tipova vozila kategorije M_2, M_3, N_2 ili N_3 te novih tipova prikolica kategorije O_3 ili O_4 koji nisu sukladni s ovom Uredbom odbijaju dodijeliti EU homologaciju ili nacionalnu homologaciju takvih novih tipova vozila i prikolica na temelju razloga koji se odnose na emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije ili trajnost baterije.

7. S učinkom od 29. svibnja 2029. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorije M_2, M_3, N_2 ili N_3 te novih prikolica kategorije O_3 ili O_4 koji nisu sukladni s ovom Uredbom smatraju da certifikati o sukladnosti više nisu važeći za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije, energetsku učinkovitost ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih novih vozila i prikolica.

8. Odstupajući od stavka 7. ovog članka, do 31. prosinca 2029., za vozila kategorije M_2 ili M_3 za koja je od razdoblja izvješćivanja za 2030. u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 utvrđena ciljna vrijednost od 100 % nultih emisija, nacionalna tijela dopuštaju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu novih vozila koja nisu u skladu s ovom Uredbom, ali imaju valjanu homologaciju s obzirom na emisije u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009.

9. S učinkom od 1. srpnja 2030. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorije M_1 ili N_1 koja su izradili mali proizvođači i koja nisu sukladna s ovom Uredbom smatraju da certifikati o sukladnosti više nisu važeći za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije, energetsku učinkovitost ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih novih vozila.

10. S učinkom od 1. srpnja 2031. nacionalna tijela u slučaju novih vozila kategorije M_2, M_3, N_2 ili N_3 koja su izradili mali proizvođači, a koja nisu sukladna s ovom Uredbom smatraju da certifikati o sukladnosti više nisu važeći za potrebe registracije te na temelju razloga koji se odnose na emisije CO_2 i onečišćujućih tvari, potrošnju goriva i električne energije, energetsku učinkovitost ili trajnost baterije zabranjuju registraciju, prodaju ili stavljanje u uporabu takvih novih vozila.

Članak 11.

Posebne obveze država članica u pogledu homologacije s obzirom na emisije za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice

1. S učinkom od 29. studenoga 2026. države članice zabranjuju prodaju ili ugradnju sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice namijenjenih za postavljanje u vozilo kategorije M_1 ili N_1 homologirano na temelju ove Uredbe ako sustav, sastavni dio ili zasebna tehnička jedinica nisu homologirani u skladu s ovom Uredbom.

2. S učinkom od 29. svibnja 2028., države članice zabranjuju prodaju ili ugradnju sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice namijenjenih za postavljanje u vozilo kategorije M_2, M_3, N_2, ili N_3, ili na prikolicu kategorije O_3 ili O_4 homologirano na temelju ove Uredbe ako taj sustav, sastavni dio ili zasebna tehnička jedinica nisu homologirani u skladu s ovom Uredbom.

3. Homologacijska tijela mogu nastaviti dodjeljivati proširenja EU homologacija s obzirom na emisije za zamjenske sustave za kontrolu onečišćenja pod uvjetima koji su se primjenjivali u trenutku izvorne homologacije s obzirom na emisije. Nacionalna tijela zabranjuju prodaju ili ugradnju takvih zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja u vozilo ako nisu homologirani.

4. S učinkom od 1. srpnja 2028. nacionalna tijela dodjeljuju EU homologaciju sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice samo za nove tipove guma klase C_1 c koje su sukladne s ovom Uredbom.

S učinkom od 1. srpnja 2030. nacionalna tijela zabranjuju stavljanje na tržište gume klase C_1 koje nisu sukladne s ovom Uredbom te zabranjuju registraciju novih vozila opremljenih gumama razreda C_1 ako te gume nisu sukladne s ovom Uredbom.

Gume klase C_1 koje nisu sukladne s ovom Uredbom mogu se i dalje stavljati na raspolaganje na tržištu do 30. lipnja 2032.

5. S učinkom od 1. travnja 2030. nacionalna tijela dodjeljuju EU homologaciju sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice samo za nove tipove guma klase C_2 koje su sukladne s ovom Uredbom.

S učinkom od 1. travnja 2032. nacionalna tijela zabranjuju stavljanje na tržište gume klase C_2 koje nisu sukladne s ovom Uredbom te zabranjuju registraciju novih vozila opremljenih gumama klase C2 ako te gume nisu sukladne s ovom Uredbom.

Gume klase C2 koje nisu sukladne s ovom Uredbom mogu se i dalje stavljati na raspolaganje na tržištu do 31. ožujka 2034.

6. S učinkom od 1. travnja 2032. nacionalna tijela dodjeljuju EU homologaciju sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice samo za nove tipove guma klase C_3 koje su sukladne s ovom Uredbom.

S učinkom od 1. travnja 2034. nacionalna tijela zabranjuju stavljanje na tržište guma klase C_3 koje nisu sukladne s ovom Uredbom te zabranjuju registraciju novih vozila opremljenih gumama klase C3 ako te gume nisu sukladne s ovom Uredbom.

Gume razreda C_3 koje nisu sukladne s ovom Uredbom mogu se i dalje stavljati na raspolaganje na tržištu do 31. ožujka 2036.

Članak 12.

Rad sustava koji koriste potrošni reagens i sustava za kontrolu onečišćenja

1. Gospodarski subjekti i neovisni operateri ne smiju izvoditi nedopuštene zahvate na vozilu ni na njegovim sustavima.

2. Za vrijeme provjera sukladnosti u uporabi ili nadzora tržišta nacionalna tijela provjeravaju jesu li proizvođači vozila ispravno ugradili sustave za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije ispušnih plinova i sustave za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa te mogu li se na vozilima izvoditi nedopušteni zahvati.

POGLAVLJE IV.

ULOGA KOMISIJE I PRIZNATIH TREĆIH STRANA U POGLEDU SUKLADNOSTI U UPORABI I NADZORA TRŽIŠTA

Članak 13.

Primjena ispitnih zahtjeva za Komisiju i priznate treće strane

1. Provjere sukladnosti u uporabi i nadzora tržišta kako su utvrđene u tablicama 2., 4., 6., 8., 10. i 12. Priloga V. ovoj Uredbi provodi Komisija u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2018/858, a mogu ih provoditi priznate treće strane u skladu s člankom 13. stavkom 10. te uredbe radi provjere sukladnosti vozila, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica s ovom Uredbom.

2. Proizvođači Komisiji i priznatim trećim stranama stavljaju na raspolaganje podatke potrebne za provedbu takvih provjera u skladu s člankom 9. stavkom 5. i člankom 13. stavkom 10. Uredbe (EU) 2018/858.

POGLAVLJE V.

ISPITIVANJA I IZJAVE

Članak 14.

Postupci i ispitivanja

1. Postupci za homologaciju s obzirom na emisije uključuju ispitivanja i provjere kako je navedeno u Prilogu V. kao i sve administrativne postupke i zahtjeve za dokumentaciju. Za potrebe pokazivanje sukladnosti sa zahtjevima navedenima u Prilogu V. proizvođač homologacijskom tijelu, ako je to primjenjivo, dostavlja izjavu o sukladnosti.

2. Proizvođači i nacionalna tijela provode ispitivanja za pokazivanje sukladnosti sa zahtjevima ove Uredbe kako je navedeno u Prilogu V. Komisija i treće strane također mogu primijeniti ispitivanja za pokazivanje sukladnosti sa zahtjevima ove Uredbe kako je navedeno u Prilogu V. Ako je u tablicama 1., 3., 5., 7., 9. i 11. Priloga V. navedeno da neko ispitivanje nije obvezno, homologacijsko tijelo može zatražiti da se provede to ispitivanje.

Ispitivanja navedena u tablicama 1., 3., 5., 7., 9. i 11. Priloga V. provode proizvođači. Ispitivanja navedena u tablicama 2., 4., 6., 8., 10. i 12. Priloga V. provode nacionalna tijela, Komisija i priznate treće strane.

3. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju postupci i ispitne metodologije, administrativne odredbe, postupci i metodologije za izmjene i proširenje homologacija s obzirom na emisije i pristup podacima, zahtjevi za dokumentaciju i predlošci za homologaciju s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi i nadzor tržišta, za sve sljedeće navedeno:

(a) tipove vozila kategorija M_1 i N_1;

(b) tipove vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3;

(c) motore koji se upotrebljavaju u tipovima vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3;

(d) sustave OBM i OBD;

(e) sustav za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije;

(f) sustav za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa;

(g) sustave za zaštitu od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetičku sigurnost;

(h) tipove zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja i njihove dijelove;

(i) tipove kočnih sustava i njihove zamjenske dijelove s obzirom na emisije čestica;

(j) gume klasa C_1, C_2 i C_3 s obzirom na abraziju guma;

(k) druge tipove sastavnih dijelova i njihove zamjenske dijelove;

(l) utvrđivanje emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije na električni pogon i snage vozila kategorija M_1 i N_1, odredbe za uređaje OBFCM;

(m) utvrđivanje razina emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije s nultim emisijama, autonomije na električni pogon i određivanje snage za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3, energetske učinkovitosti za prikolice kategorija O_3 i O_4, odredbe za uređaje OBFCM.

4. Komisija donosi provedbene akte za homologacije s obzirom na emisije, provjere sukladnosti u uporabi, provjere sukladnosti proizvodnje i nadzor tržišta, kako bi utvrdila sljedeće:

(a) metode za mjerenje emisija ispušnih plinova u laboratoriju i na cesti, po uobičajenoj uporabi za stvarnu vožnju i uporabu prijenosnih sustava za mjerenje emisija za provjeru stvarnih emisija tijekom vožnje;

(b) metode za utvrđivanje emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije s nultim emisijama, autonomije na električni pogon i snage motornog vozila;

(c) metode, zahtjeve i tehničke specifikacije za indikatore promjene stupnja prijenosa;

(d) metode za utvrđivanje energetske učinkovitosti prikolica kategorija O_3 i O_4;

(e) metode za mjerenje emisija iz kućišta koljenastog vratila;

(f) metode za mjerenje emisija nastalih isparavanjem;

(g) metode za mjerenje emisija čestica iz kočnica, uključujući metode za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3, stvarne emisije čestica iz kočnica tijekom vožnje i regenerativno kočenje;

(h) metode za mjerenje abrazije guma;

(i) metode za ocjenjivanje sukladnosti s minimalnim zahtjevima radnog učinka za trajnost baterije;

(j) metode, zahtjeve i ispitivanja, uključujući pragove sukladnosti, kako bi se osigurao radni učinak uređaja OBFCM, sustava OBD i OBM i senzora tih uređaja i sustava kao i slanje podataka zabilježenih tim uređajima i sustavima vanjskim uređajima;

(k) karakteristike i radni učinak sustava za upozoravanje vozača te metode prinude i metode za ocjenjivanje njihova rada;

(l) metode za ocjenu rada, djelotvornosti, regeneracije i trajnosti originalnih i zamjenskih sustava za kontrolu onečišćenja;

(m) metode za osiguravanje i ocjenu usklađenosti s člankom 4. stavkom 5., uključujući metodologiju za analizu ranjivosti i zaštitu od nedopuštenih zahvata;

(n) metode za ocjenu sukladnosti sa zahtjevima za homologacije s obzirom na emisije koji se primjenjuju na vozila koja su izradili mali i vrlo mali proizvođači kako je utvrđeno u članku 8. i ispitne postupke za takva vozila;

(o) metode za ocjenjivanje funkcioniranja tipova vozila homologiranih prema oznakama iz članka 5.;

(p) provjere sukladnosti s člankom 9. stavcima 1. i 2. i ispitne postupke za višestupanjsku homologaciju;

(q) zahtjeve u pogledu radnog učinka ispitne opreme;

(r) specifikacije referentnih goriva korištenih za ispitivanje;

(s) metode za utvrđivanje nepostojanja uređaja za manipulaciju i strategija za manipulaciju;

(t) format, podatke i metode slanja podataka EVP-a vanjskim uređajima te metode za prikaz okolišnih podataka o tipu vozila i utjecaju pojedinačnog vozila na okoliš u vozilu;

(u) administrativne zahtjeve i zahtjeve za dokumentaciju za homologaciju s obzirom na emisije, sukladnost proizvodnje, sukladnost u uporabi i nadzor tržišta;

(v) prema potrebi, obveze izvješćivanja.

5. Provedbeni akti iz stavaka 3. i 4. ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.

6. Svaki provedbeni akt iz stavaka 3. i 4. obuhvaća jednu ili više stavki iz stavka 3. točaka od (a) do (m) u kombinaciji s jednom ili više stavki iz stavka 4. točaka od (a) do (v).

7. Za provedbene akte iz stavaka 3. i 4. ovog članka, u pogledu kategorija M_1 i N_1, metode za mjerenje emisija onečišćujućih tvari iz emisija ispušnih plinova i emisija nastalih isparavanjem odražavaju metode utvrđene u Uredbi (EU) 2017/1151, kako su primjenjive u trenutku donošenja relevantnog provedbenog akta.

8. Do 29. svibnja 2025. Komisija za vozila kategorija M_1 i N_1 iz stavka 3. točke (a) donosi sljedeće provedbene akte:

(a) koji se odnose na emisije onečišćujućih tvari, kako je navedeno u stavku 4. točkama (a), (e), (f), (k), (q), (r), (s), (t), (u) i (v);

(b) koji se odnose na metode za utvrđivanje emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije s nultim emisijama, autonomije na električni pogon, snage vozila te radnog učinka uređajâ OBFCM, kako je navedeno u stavku 4. točkama (b), (c) i (j);

(c) koji se odnose na sustave OBM i OBD, kako je navedeno u stavku 4. točkama (j) i (k).

9. Do 29. studenoga 2026. Komisija za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 kako su navedene u stavku 3. točkama (b) odnosno (c) i njihove motore te za prikolice kategorija O_3 i O_4 donosi sljedeće provedbene akte:

(a) koji se odnose na emisije onečišćujućih tvari, kako je navedeno u stavku 4. točkama (a), (e), (k), (q), (r), (s), (t), (u) i (v);

(b) koji se odnose na metode za utvrđivanje emisija CO_2, potrošnje goriva i električne energije, autonomije s nultim emisijama, autonomije na električni pogon, snage vozila te radnog učinka uređajâ OBFCM, kako je navedeno u stavku 4. točkama (b), (d) i (j);

(c) koji se odnose na sustave OBM i OBD, kako je navedeno u stavku 4. točkama (j) i (k).

Članak 15.

Prilagodba tehničkom napretku

1. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 16. kako bi se uzeo u obzir tehnički napredak radi izmjene ove Uredbe kako slijedi:

(a) članka 5. uvođenjem dodatnih mogućnosti i oznaka koje se temelje na inovativnim tehnologijama za proizvođače;

(b) utvrđivanjem posebnih pravila za male proizvođače za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 na temelju članaka 3. i 8.;

(c) ako je primjereno, utvrđivanjem graničnih vrijednosti emisija za formaldehid iz vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 u tablici 2. Priloga I., nakon i na temelju preispitivanja u skladu s člankom 18. stavkom 6.;

(d) tablice 2. Priloga III., u vezi s ispitnim uvjetima za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3, na temelju podataka prikupljenih pri ispitivanju vozila „Euro 7”;

(e) tablica 4. i 5. Priloga III., u vezi s ispitnim uvjetima, na temelju podataka prikupljenih pri ispitivanju kočnica ili guma „Euro 7”;

(f) utvrđivanjem multiplikatora trajnosti iz tablice 2. Priloga IV. na temelju podataka prikupljenih za vrijeme ispitivanja emisija ispušnih plinova vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 te podnošenjem izvješća Europskom parlamentu i Vijeću o trajnosti za teška vozila u skladu sa člankom 18. stavkom 3.;

(g) Priloga V., u vezi s primjenom ispitnih zahtjeva i izjava.

2. Ako je prijedlog pravilnika UN-a, globalnog tehničkog pravilnika ili izmjene pravilnika UN-a ili globalnog tehničkog pravilnika donesen i bez nepotrebne odgode nakon takvog donošenja, ili na temelju izvješća podnesenih Europskom parlamentu i Vijeću u skladu s člankom 18. stavcima 4. i 5., prema potrebi, uzimajući u obzir tehnički napredak, Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 16. kojima se ova Uredba izmjenjuje kako slijedi:

(a) utvrđivanjem graničnih vrijednosti emisija čestica iz kočnica u Prilogu I. u skladu s najsuvremenijim tehnologijama i, prema potrebi, upućivanjem na rad koji je obavljen u okviru Svjetskog foruma Ujedinjenih naroda za usklađivanje pravilnika o vozilima (UN WP.29), uključujući, prema potrebi, izmjene tablica 5., 6., 7. odnosno 8. Priloga I., i to utvrđivanjem različitih ograničenja ili kriterija ovisno o kategorijama vozila i tehnologijama pogonskih sklopova;

(b) utvrđivanjem graničnih vrijednosti abrazije za tipove guma u Prilogu I., uz upućivanje na rad foruma UN WP.29;

(c) utvrđivanjem minimalnih zahtjeva radnog učinka baterija utvrđenih u Prilogu II., u skladu s najsuvremenijim tehnologijama i strukturom baterija te njihovom primjenom, posebno u malim vozilima, te uzimajući u obzir kriterije kao što su kilometraža i razdoblja životnog vijeka za sve kategorije vozila u odnosu na radni učinak baterije.

Odstupajući od prvog podstavka ovog stavka, Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 16. radi izmjene ove Uredbe utvrđivanjem graničnih vrijednosti abrazije za tipove guma iz Priloga I. ako forum UN WP.29 nije donio jedinstvene odredbe prije relevantnog roka utvrđenog u stavku 3. ovog članka, u skladu s radom foruma UN WP.29 i upućivanjem na njega, prema potrebi, te uzimajući u obzir tehnički napredak, i to do 1. srpnja 2027. za gume razreda C_1, do 1. travnja 2029. za gume razreda C_2 i do 1. travnja 2031. za gume razreda C_3.

3. Ako forum UN WP.29 ne donese jedinstvene odredbe do 1. srpnja 2026. za gume razreda C_1, do 1. travnja 2028. za gume razreda C_2 i do 1. travnja 2030. za gume razreda C_3, Komisija razvija metodu za mjerenje abrazije guma i utvrđuje granične vrijednosti abrazije za gume na temelju postojećih najsuvremenijih metoda.

POGLAVLJE VI.

OPĆE ODREDBE

Članak 16.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 15. stavaka 1. i 2. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 28. svibnja 2024. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 15. stavaka 1. i 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 15. stavaka 1. i 2. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 17.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Tehnički odbor za motorna vozila. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 18.

Izvješćivanje i preispitivanje

1. Države članice do 1. rujna 2030. obavješćuju Komisiju o primjeni ove Uredbe.

2. Komisija na temelju informacija dostavljenih u skladu sa stavkom 1. do 1. rujna 2031. podnosi Europskom parlamentu i Vijeću evaluacijsko izvješće o primjeni ove Uredbe, uključujući evaluaciju postignutih smanjenja emisija ispušnih plinova i emisija koje nisu iz ispuha.

3. Komisija do 31. prosinca 2025. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o procjeni trajnosti teških vozila u pogledu emisija.

4. Komisija do 31. prosinca 2027. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o trajnosti baterija u kojem se preispituju najnovija tehnološka dostignuća, kao temelj za preispitivanje minimalnih zahtjeva radnog učinka, s ciljem donošenja delegiranih akata iz članka 15. stavka 2. točke (c).

U tom se izvješću, među ostalim, ocjenjuje primjerenost utvrđivanja minimalnih zahtjeva u pogledu radnog učinka za vozila do najmanje 10 godina ili 200 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije.

5. Komisija do 31. prosinca 2027. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o emisijama čestica iz kočnica u kojem se preispituju metode mjerenja i najnovija tehnološka dostignuća s ciljem donošenja delegiranih akata iz članka 15. stavka 2. točke (a) o razini graničnih vrijednosti emisija druge faze utvrđenih u tablicama 5., 6., 7. i 8. Priloga I.

6. Komisija do 31. prosinca 2027. preispituje primjerenost utvrđivanja posebne granične vrijednosti za emisije formaldehida za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3, na temelju očekivane uporabe goriva koja bi dovela do povećanja emisija formaldehida, s ciljem mogućeg donošenja delegiranog akta iz članka 15. stavka 1. točke (c).

POGLAVLJE VII.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 19.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/858

Članak 84. Uredbe (EU) 2018/858 mijenja se kako slijedi:

1. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju kada gospodarski subjekti, neovisni operateri i tehničke službe ovu Uredbu i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti djelotvorne, proporcionalne i odvraćajuće. Osobito moraju biti proporcionalne u odnosu na ozbiljnost nesukladnosti i na broj nesukladnih vozila, sustava, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica koji su stavljeni na raspolaganje na tržištu dotične države članice. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.";

2. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Osim vrsta kršenja iz stavka 2., vrste kršenja koja su izvršili gospodarski subjekti, a koja podliježu sankcijama, uključuju barem sljedeće:

(a) uskraćivanje pristupa informacijama;

(b) stavljanje na raspolaganje na tržištu vozila, sustavâ, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica koji podliježu homologaciji, a nemaju je, ili lažiranje dokumenata, certifikata o sukladnosti, propisanih pločica ili homologacijskih oznaka s tom namjerom;

(c) izvođenje nedopuštenih zahvata na vozilu i njegovim sustavima.";

3. umeću se sljedeći stavci:

„3.a Osim vrsta kršenja iz stavaka 2. i 3., vrste kršenja koja su izvršili proizvođači, a koja podliježu sankcijama, uključuju barem sljedeće:

(a) lažiranje rezultata ispitivanja sukladnosti u uporabi u okviru homologacije s obzirom na emisije;

(b) projektiranje, izradu i sastavljanje vozila s uređajima za manipulaciju ili strategijama za manipulaciju zbog kojih se nesukladno vozilo čini sukladnim s ovom Uredbom;

(c) projektiranje, izradu i sastavljanje vozila kategorija M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 i N_3 bez potrebnih sustava za upozoravanje vozača na prekomjerne emisije ispušnih plinova ili sustava za upozoravanje vozača na nisku razinu reagensa.

3.b Vrste kršenja koje počine neovisni operateri koji podliježu sankcijama uključuju najmanje izvođenje nedopuštenih zahvata na vozilu i njegovim sustavima.”.

Članak 20.

Stavljanje izvan snage

1. Uredba (EZ) br. 715/2007 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2030.

Uredba (EZ) br. 595/2009 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2031.

Upućivanja na uredbe (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom navedenom u Prilogu VI. ovoj Uredbi.

2. Uredba (EU) 2017/1151 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2030.

Uredbe (EU) br. 582/2011 i (EU) 2017/2400 te Provedbena uredba (EU) 2022/1362 stavljaju se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2031.

Članak 21.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 29. studenoga 2026. za nove tipove vozila kategorija M_1 i N_1 te sastavne dijelove, sustave i zasebne tehničke jedinice namijenjene za vozila kategorije M_1 ili N_1 homologirane u skladu s ovom Uredbom te od 29. studenoga 2027. za nova vozila kategorija M_1 i N_1 te sastavne dijelove, sustave i zasebne tehničke jedinice za ova vozila.

Primjenjuje se od 29. svibnja 2028. za nove tipove vozila kategorija M2, M3, N2 i N3, O3 i O4 te sastavne dijelove, sustave i zasebne tehničke jedinice namijenjene za vozila kategorije M2, M3, N2, N3 O3 ili O4 homologirane u skladu s ovom Uredbom te od 29. svibnja 2029. za nova vozila kategorija M2, M3, N2 i N3, O3 i O4 te sastavne dijelove, sustave i zasebne tehničke jedinice namijenjene za vozila.

Primjenjuje se od 1. srpnja 2028. na nove tipove guma razreda C_1, od 1. travnja 2030. na nove tipove guma razreda C_2 i od 1. travnja 2032. na nove tipove guma razreda C_3.

Primjenjuje se od 1. srpnja 2030. na vozila kategorija M_1 i N_1 koja su izradili mali proizvođači i od 1. srpnja 2031. na vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 koja su izradili mali proizvođači.

Međutim, članak 11. stavak 3. primjenjuje se od 28. svibnja 2024.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 24. travnja 2024.

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednik*
R. METSOLA	M. MICHEL

PRILOG I.

GRANIČNE VRIJEDNOSTI EMISIJA EURO 7

Tablica 1.: granične vrijednosti emisija ispušnih plinova prema normi Euro 7 za vozila kategorija M_1 i N_1 s motorom s unutarnjim izgaranjem

		Masa u voznom stanju (MRO) (kg)	Masa ugljičnog monoksida (CO)		Masa ukupnih ugljikovodika (THC)		Masa nemetanskih ugljikovodika (NMHC)		Masa dušikovih oksida (NO_x)		Kombinirana masa ukupnih ugljikovodika i dušikovih oksida (THC + NO_x)		Masa lebdećih čestica (PM)		Broj čestica (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		L_2 + L_4 (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategorija	Razred		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	6×10^{11}	6×10^{11}
N_1	I.	MRO ≤ 1280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}
	II.	1280 < MRO ≤ 1735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}
	III.	1735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6×10^{11}	6×10^{11}

Napomena: PI = vanjski izvor paljenja.
CI = kompresijsko paljenje.

Tablica 2.: granične vrijednosti emisija ispušnih plinova prema normi Euro 7 za vozila kategorija M2, M3, N2 i N3 s motorom s unutarnjim izgaranjem i motore s unutarnjim izgaranjem koji se koriste u tim vozilima

Emisije onečišćujućih tvari	WHSC (CI) i WHTC (CI i PI)	Stvarne emisije tijekom vožnje (RDE)
	po kWh	po kWh
NO_x u mg	200	260
PM u mg	8	—
PN_{10} u #	6×10^{11}	9×10^{11}
CO u mg	1 500	1 950
NMOG u mg	80	105
NH_3 u mg	60	85
CH_4 u mg	500	650
N_2O u mg	200	260

Napomena: PI = vanjski izvor paljenja.
CI = kompresijsko paljenje.

Tablica 3.: granične vrijednosti emisija nastalih isparavanjem prema normi Euro 7 za benzinska vozila kategorija M_1 i N_1

Masa emisije isparavanjem (g/test)
1,5

Tablica 4.: granične vrijednosti emisija čestica iz kočnica prema normi Euro 7 u standardnom voznom ciklusu koje se primjenjuju do 31. prosinca 2029., po tehnologiji pogonskog sklopa

Granične vrijednosti emisija u mg/km po vozilu	Vozila kategorija M_1 i N_1, osim N_1, razred III. (*)				
Tehnologija pogonskog sklopa	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisije čestica iz kočnica (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) Za vozila kategorije N_1 razreda III., primjenjuju se sljedeće granične vrijednosti: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV i ICEV 11 mg/km.

Tablica 5.: granične vrijednosti emisija čestica iz kočnica prema normi Euro 7 u standardnom voznom ciklusu koje se primjenjuju od 1. siječnja 2030. nakon preispitivanja utvrđenog u članku 18. stavku 5., po tehnologiji pogonskog sklopa (vozila kategorija M_1 i N_1)

Granične vrijednosti emisija	Vozila kategorija M_1 i N_1				
Tehnologija pogonskog sklopa	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisije čestica iz kočnica (PM_{10})					
Broj emitiranih čestica iz kočnica (PN)					

Tablica 6.: granične vrijednosti emisija čestica iz kočnica prema normi Euro 7 u standardnom voznom ciklusu koje se primjenjuju od 1. siječnja 2030. nakon preispitivanja utvrđenog u članku 18. stavku 5., po tehnologiji pogonskog sklopa (vozila kategorija M_2 i N_2)

Granične vrijednosti emisija	Vozila kategorija M_2 i N_2				
Tehnologija pogonskog sklopa	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisije čestica iz kočnica (PM_{10})					
Broj emisija čestica iz kočnica (PN)					

Tablica 7.: granične vrijednosti emisija čestica iz kočnica prema normi Euro 7 u standardnom voznom ciklusu koje se primjenjuju od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2034. nakon preispitivanja utvrđenog u članku 18. stavku 5., po tehnologiji pogonskog sklopa (vozila kategorija M_3 i N_3)

Granične vrijednosti emisija	Vozila kategorija M3 i N3				
Tehnologija pogonskog sklopa	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emisije čestica iz kočnica (PM10)					
Broj emitiranih čestica iz kočnica (PN)					

Tablica 8.: Granične vrijednosti emisija čestica iz kočnica prema normi Euro 7 u standardnom voznom ciklusu koje se primjenjuju od 1. siječnja 2035. za sve tehnologije pogonskog sklopa, po kategorijama vozila

Granične vrijednosti emisija	Vozila kategorija M1 i N1	Vozila kategorija M2 i M3	Vozila kategorija N2 i N3
Emisije čestica iz kočnica (PM10)	3 mg/km po vozilu		
Emisije po broju čestica iz kočnica (PN)			

Tablica 9.: granične vrijednosti abrazije guma prema normi Euro 7

Granične vrijednosti abrazije guma	Gume razreda C1	Gume razreda C2	Gume razreda C3
Obične gume			
Gume za snijeg			
Gume za posebnu uporabu			

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

PRILOG II.

MINIMALNI ZAHTJEVI RADNOG UČINKA ZA TRAJNOST BATERIJE PREMA NORMI EURO 7

Tablica 1.: minimalni zahtjevi radnog učinka za trajnost baterije prema normi Euro 7 za vozila kategorije M_1

Minimalni zahtjevi radnog učinka na temelju energije baterije	Od početka životnog vijeka do pet godina ili 100 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila starija od pet godina ili koja su prešla više od 100 000 km i do starosti od osam godina ili prijeđenih 160 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila do dodatnog životnog vijeka (*)
OVC-HEV	80 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

Minimalni zahtjevi radnog učinka na temelju autonomije	Od početka životnog vijeka do pet godina ili nakon 100 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila starija od pet godina ili koja su prešla više od 100 000 km i do starosti od osam godina ili prijeđenih 160 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila do dodatnog životnog vijeka (*)
OVC-HEV			
PEV			

(*) Kako je utvrđeno u Prilogu IV.

Tablica 2.: minimalni zahtjevi radnog učinka za trajnost baterije prema normi Euro 7 za vozila kategorije N_1

Minimalni zahtjevi radnog učinka na temelju energije baterije	Od početka životnog vijeka do pet godina ili 100 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila starija od pet godina ili koja su prešla više od 100 000 km i do starosti od osam godina ili prijeđenih 160 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila do dodatnog životnog vijeka (*)
OVC-HEV	75 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

Minimalni zahtjevi radnog učinka na temelju autonomije	Od početka životnog vijeka do pet godina ili 100 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila starija od pet godina ili koja su prešla više od 100 000 km i do starosti od osam godina ili prijeđenih 160 000 km, ovisno o tome što nastupi ranije	Vozila do dodatnog životnog vijeka (*)
OVC-HEV			
PEV			

(*) Kako je utvrđeno u Prilogu IV.

Tablica 3.: minimalni zahtjevi radnog učinka za trajnost baterije prema normi Euro 7 za vozila kategorije M_2, M_3, N_2 i N_3

Minimalni zahtjevi radnog učinka na temelju energije baterije	Vozila u glavnom životnom vijeku (*)	Vozila u dodatnom životnom vijeku (*)
OVC-HEV		
PEV		

(*) Kako je utvrđeno u Prilogu IV.

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

PRILOG III.

ISPITNI UVJETI

Tablica 1.: uvjeti za ispitivanje usklađenosti vozila kategorija M_1 i N_1 s graničnim vrijednostima emisija ispušnih plinova s bilo kojim gorivom i mazivom na tržištu u skladu sa specifikacijama koje je izdao proizvođač

Laboratorijsko mjerenje emisija ispušnih plinova	Mjerenje stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE)
Za sva ispitivanja emisija ispušnih plinova provedena primjenom ciklusa ispitivanja na dinamometru s valjcima Globalno usklađenog ispitnog postupka za laka vozila (WLTP) primjenjuje se Pravilnik UN-a br. 154 (*). Primjenjuju se odredbe koje se odnose na razinu 1A (WLTP s 4 faze).	Za ispitivanja RDE-a koja se provode na cesti primjenjuje se Pravilnik UN-a br. 168 (**), pri čemu se ocjena emisija ispunjava prema WLTP-u s 4 faze.

(*) Pravilnik UN-a br. 154 – Jedinstvene odredbe o homologaciji lakih osobnih i gospodarskih vozila s obzirom na kriterijske emisije, emisije ugljikova dioksida i potrošnju goriva i/ili mjerenje potrošnje električne energije i autonomije na električni pogon (WLTP), niz izmjena 02.

(**) Pravilnik UN-a br. 168, izvorna verzija.

Tablica 2.: uvjeti za ispitivanje usklađenosti vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 s graničnim vrijednostima emisija ispušnih plinova s bilo kojim gorivom i mazivom na tržištu u skladu sa specifikacijama koje je izdao proizvođač

Laboratorijsko mjerenje emisija ispušnih plinova	Mjerenje RDE
Za sva ispitivanja emisija ispušnih plinova provedena primjenom ciklusa ispitivanja na ispitnom stolu WHTC-a/WHSC-a, Prilog 4. Pravilniku UN-a br. 49 (*).	Prilog 8. Pravilniku UN-a br. 49 primjenjuje se uz sljedeće prilagodbe: i. točka A.1.4.2.2.2.1. dodatka 1. Prilogu 8. Pravilniku UN-a br. 49 glasi kako slijedi: „Valjani su prozori oni čija prosječna snaga prelazi graničnu vrijednost od 6 % najveće snage motora.” ii. u vezi s faktorom sukladnosti (CF) iz tablice 2. točke 6.3. Priloga 8. Pravilniku UN-a br. 49 vrijednost = 1,0 upotrebljava se za sve onečišćujuće tvari; primjenjiva ograničenja jesu ograničenja RDE-a iz tablice 2. Priloga I. ovoj Uredbi.

(*) Pravilnik UN-a br. 49, serija izmjena 07.

Tablica 3.: uvjeti za ispitivanje usklađenosti s graničnim vrijednostima emisija nastalih isparavanjem

	Ispitni uvjeti
Ispitivanje emisija nastalih isparavanjem SHED (*)	Primjenjuje se Pravilnik UN-a br. 154, razina 1A (WLTP s 4 faze) (**).

(*) SHED: zabrtvljena komora za mjerenje emisija nastalih isparavanjem.
(**) Pravilnik UN-a br. 154, serija izmjena 02.

Tablica 4.: uvjeti za ispitivanje usklađenosti s graničnim vrijednostima emisija čestica iz kočnica

	Vozila kategorija M_1 i N_1	M_2, M_3, N_2 i N_3 vozila
Ispitivanje emisija čestica iz kočnica	ispitivanje u skladu s Globalnim tehničkim pravilnikom UN-a br. 24 o emisijama iz kočnica	

Tablica 5.: uvjeti za ispitivanje usklađenosti s graničnim vrijednostima abrazije guma

	Gume razreda C_1	Gume razreda C_2	Gume razreda C_3
Ispitivanje graničnih vrijednosti abrazije guma	na temelju ispitnih metodologija razvijenih u okviru foruma UN WP.29 za ispitivanje abrazije guma u stvarnim uvjetima	na temelju ispitnih metodologija razvijenih u okviru foruma UN WP.29 za ispitivanje abrazije guma u stvarnim uvjetima	na temelju ispitnih metodologija razvijenih u okviru foruma UN WP.29 za ispitivanje abrazije guma u stvarnim uvjetima

PRILOG IV.

ZAHTJEVI U POGLEDU ŽIVOTNOG VIJEKA

Tablica 1.: životni vijek vozila, motora i sustava za kontrolu onečišćenja

Životni vijek vozila, motora i zamjenskih uređaja za kontrolu onečišćenja	M1, N1 i M2	N2, N3≤16 t (*), M3≤7,5 t (*)	N3>16 t (*), M3>7,5 t (*)
Glavni životni vijek	do 160 000 km ili osam godina, ovisno o tome što nastupi ranije	300 000 km ili 8 godina, ovisno o tome što nastupi ranije	700 000 km ili 12 godina, ovisno o tome što nastupi ranije
Dodatni životni vijek	nakon glavnog životnog vijeka i do 200 000 km ili 10 godina, ovisno o tome što nastupi ranije	nakon glavnog životnog vijeka i do 375 000 km ili 10 godina, ovisno o tome što nastupi ranije	nakon glavnog životnog vijeka i do 875 000 km ili 15 godina, ovisno o tome što nastupi ranije

(*) Najveća masa.

Tablica 2.: primjenjivi multiplikatori trajnosti za prilagodbu graničnih vrijednosti emisija ispušnih plinova iz Priloga I. pri ispitivanju vozila, motora i zamjenskih uređaja za kontrolu onečišćenja tijekom dodatnog životnog vijeka

Multiplikatori trajnosti	M1, N1 i M2	N2, N3≤16 t (*), M3≤7,5 t (*)	N3>16 t (*), M3>7,5 t (*)
Multiplikator trajnosti za dodatni životni vijek	1,2 za plinovite onečišćujuće tvari		

(*) Najveća masa.

PRILOG V.

PRIMJENA ISPITNIH ZAHTJEVA I IZJAVA

Tablica 1.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za vozila kategorija M_1 i N_1 za proizvođače

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Plinovite onečišćujuće tvari i PN u ispitivanju na cesti (RDE)	potrebni su demonstracijsko ispitivanje za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve korisne terete i sve primjenjive tipove vozila	nije potrebno	neobvezno
Plinovite onečišćujuće tvari, PM, PN, emisije CO_2, potrošnja goriva (OBFCM), potrošnja električne energije i autonomija na električni pogon (trajnost baterije) (WLTP pri 23 °C)	potrebno ispitivanje za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija	potrebno za emisije ispušnih plinova i OBFCM	potrebno za emisije ispušnih plinova, OBFCM i uređaje za praćenje trajnosti baterije SOH
Korekcijski faktor za temperaturu okoline za CO2 (WLTP pri 14 °C)	Izjava (*)	nije potrebno	neobvezno
Emisije iz kućišta koljenastog vratila	izjava da je ugrađen zatvoreni sustav kućišta koljenastog vratila ili usmjeravanje prema ispušnoj cijevi (*)	potrebno	neobvezno
Ispitivanje emisija nastalih isparavanjem	potrebno	potrebno	neobvezno
Trajnost sustavâ za kontrolu emisija	izjava	nije potrebno	nije potrebno
Ispravan rad sustava koji koriste potrošni reagens i sustava za kontrolu onečišćenja	izjava	nije potrebno	neobvezno
Trajnost baterije	izjava	nije potrebno	potrebno
Laboratorijsko ispitivanje pri niskoj temperaturi za emisije	potrebno	nije potrebno	neobvezno
Laboratorijsko ispitivanje pri niskoj temperaturi za autonomiju na električni pogon	potrebno	nije potrebno	neobvezno

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Ugrađena dijagnostika	izjava	nije potrebno	neobvezno
Ugrađeno praćenje	izjava i demonstracija	nije potrebno	potrebno
Utvrđivanje snage	potrebno	nije potrebno	neobvezno
Zaštita od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetička sigurnost	izjava i dokumentacija	nije potrebno	nije potrebno
Tehnologije određivanja geografskih granica (prema potrebi)	izjava i demonstracija	nije potrebno	nije potrebno

(*) Homologacijsko tijelo može zahtijevati provođenje ispitivanja.

Tablica 2.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za vozila kategorija M_1 i N_1 za države članice, Komisiju i priznate treće strane

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Plinovite onečišćujuće tvari i PN u ispitivanju na cesti (RDE)	potrebni su demonstracijsko ispitivanje za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve korisne terete i sve primjenjive tipove vozila	nije potrebno	potrebno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Plinovite onečišćujuće tvari, PM, PN, emisije CO_2, potrošnja goriva (OBFCM), potrošnja električne energije i autonomija na električni pogon (trajnost baterije) (WLTP pri 23 °C)	potrebno ispitivanje za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija	revizije ili neobvezno ispitivanje	potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Korekcijski faktor za temperaturu okoline za CO_2 (WLTP pri 14 °C)	Izjava (*)	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Emisije iz kućišta koljenastog vratila	izjava da je ugrađen zatvoreni sustav kućišta koljenastog vratila ili usmjeravanje prema ispušnoj cijevi (*)	revizije ili neobvezno ispitivanje	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Ispitivanje emisija nastalih isparavanjem	potrebno	revizije ili neobvezno ispitivanje	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Trajnost sustava za kontrolu emisija	izjava	nije potrebno	potrebno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Rad sustava koji koriste potrošni reagens i sustava za kontrolu onečišćenja	nije potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Trajnost baterije	izjava	nije potrebno	potrebno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Laboratorijsko ispitivanje pri niskoj temperaturi za emisije	potrebno	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Laboratorijsko ispitivanje pri niskoj temperaturi za autonomiju na električni pogon	potrebno	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Ugrađena dijagnostika	izjava	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Ugrađeno praćenje	izjava i demonstracija	nije potrebno	potrebno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Utvrđivanje snage	potrebno	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno

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

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Zaštita od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetička sigurnost	izjava i dokumentacija	nije potrebno	nije potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno
Tehnologije određivanja geografskih granica (prema potrebi)	izjava i demonstracija	nije potrebno	nije potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno

(*) Homologacijsko tijelo može zahtijevati provođenje ispitivanja.

Tablica 3.: primjena ispitnih zahtjeva, izjava i drugih zahtjeva za homologacije i proširenja homologacije za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 za proizvođače

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Plinovite onečišćujuće tvari, PM, PN, emisije CO_2, potrošnja goriva (WHTC i WHSC)	potrebno za osnovni motor porodice po emisijama i izjava za sve članove porodice (*); (**)	potrebno za motor izvan porodice (***)	nije potrebno
Plinovite onečišćujuće tvari, PN u ispitivanju na cesti (RDE) za svako gorivo i za primjenjive kategorije vozila (M_2, M_3, N_2 i N_3)	potrebna demonstracijska ispitivanja za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija po tipu vozila i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve korisne terete i sve primjenjive kategorije vozila (**)	nije potrebno	svake dvije godine potrebno je ispitivanje na vozilu s bilo kojim gorivom i za svaku kategoriju vozila i korisni teret za sve tipove motora (***)
Emisije CO_2, potrošnja goriva / električne energije, određivanje autonomije s nultim emisijama i na električni pogon za vozilo	dozvola za upravljanje simulacijskim alatom VECTO, certifikacija sastavnih dijelova	za sastavne dijelove, provjera uporabe VECTO-a (četiri puta godišnje)	potrebno
Ispitna provjera	nije potrebno	potrebno	nije potrebno
Emisije iz kućišta koljenastog vratila	provjera ugradnje zatvorenog sustava kućišta koljenastog vratila ili usmjeravanja prema ispušnoj cijevi (**)	nije potrebno	neobvezno

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Trajnost sustava za kontrolu emisija	izjava (**)	nije potrebno	nije potrebno
Rad sustava koji koriste potrošni reagens i sustava za kontrolu onečišćenja	izjava (**)	nije potrebno	neobvezno (***)
Trajnost baterije	izjava	nije potrebno	potrebno
Utvrđivanje snage	potrebno (**)	nije potrebno	nije potrebno
Ugrađena dijagnostika (razina porodice po OBD-u)	izjava	nije potrebno	neobvezno
Ugrađeno praćenje (razina porodice po OBM-u)	izjava i demonstracija	nije potrebno	potrebno
OBFCM (uređaj u vozilu za praćenje potrošnje goriva i električne energije te korisnog tereta)	potrebno	potrebno	potrebno
Zaštita od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetička sigurnost	izjava i dokumentacija	nije potrebno	nije potrebno
Tehnologije određivanja geografskih granica (prema potrebi)	izjava i demonstracija	nije potrebno	nije potrebno

(*) Potkrijepljeno podacima o ispitivanju motora svih nazivnih snaga.
(**) U slučaju vozila sa sustavom motora koji je homologiran s obzirom na emisije, proizvođač motora odgovoran je za pokazivanje sukladnosti vozila u ovom ispitivanju (motor je homologiran kao zasebna tehnička jedinica).
(***) U slučaju vozila sa sustavom motora koji je homologiran s obzirom na emisije, proizvođač motora odgovoran je za pokazivanje sukladnosti vozila u ovom ispitivanju u dogovoru s proizvođačem vozila u skladu s člankom 9.

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

Tablica 4.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za homologacije i proširenja homologacije za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 za države članice, Komisiju i priznate treće strane

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Plinovite onečišćujuće tvari i PN u ispitivanju na cesti (RDE) za svako gorivo i za primjenjive kategorije vozila (M_2, M_3, N_2 i N_3)	potrebna demonstracijska ispitivanja za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija po tipu vozila i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve korisne terete i sve primjenjive kategorije vozila (**)	(vidjeti zahtjeve za motor)	potrebno svake godine za odgovarajući broj tipova vozila uz bilo koje gorivo i bilo koju kategoriju vozila obuhvaćenu homologacijom s obzirom na emisije (***)	neobvezno	potrebno/neobvezno	neobvezno
Plinovite onečišćujuće tvari, PM, PN, emisije CO_2, potrošnja goriva (WHTC i WHSC)	potrebno za osnovni motor porodice motora i izjava za sve članove porodice (*); (**)	potrebno za motor iz porodice motora (**)	nije potrebno	nije potrebno	nije potrebno	nije potrebno
Emisije CO_2, potrošnja goriva i električne energije, određivanje autonomije s nultim emisijama i na električni pogon za vozilo	izdavanje dozvole za upravljanje simulacijskim alatom VECTO; izdavanje certifikata o sastavnim dijelovima	za sastavne dijelove	nije potrebno	nije potrebno	neobvezno	neobvezno
Ispitna provjera	nije potrebno	potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Emisije iz kućišta koljenastog vratila	provjera ugradnje zatvorenog sustava kućišta koljenastog vratila ili usmjeravanja prema ispušnoj cijevi	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Trajnost sustava za kontrolu emisija	izjava	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Rad sustava koji koriste potrošni reagens i sustava za kontrolu onečišćenja	nije potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Trajnost baterije	izjava	nije potrebno	potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Utvrđivanje snage	potrebno (**)	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Ugrađena dijagnostika (razina porodice po OBD-u)	izjava	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno
Ugrađeno praćenje (razina porodice po OBM-u)	izjava i demonstracija	nije potrebno	potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno
OBFCM (uređaj u vozilu za praćenje potrošnje goriva i električne energije te korisnog tereta)	potrebno	potrebno	potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Zaštita od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetička sigurnost	izjava i dokumentacija (**)	nije potrebno	nije potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno
Tehnologije određivanja geografskih granica (prema potrebi)	izjava i demonstracija	nije potrebno	nije potrebno	nije potrebno	potrebno	neobvezno

(*) Potkrijepljeno podacima o ispitivanju motora svih nazivnih snaga.
(**) U slučaju vozila sa sustavom motora koji je homologiran s obzirom na emisije, proizvođač motora odgovoran je za dokazivanje sukladnosti vozila u ovom ispitivanju (motor je homologiran kao zasebna tehnička jedinica).
(***) U slučaju vozila sa sustavom motora koji je homologiran s obzirom na emisije, proizvođač motora odgovoran je za dokazivanje sukladnosti vozila u ovom ispitivanju u dogovoru s proizvođačem vozila u skladu s člankom 9.

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

Tablica 5.: primjena ispitnih zahtjeva, izjava i drugih zahtjeva za homologacije i proširenja homologacije za prikolice kategorija O_3 i O_4 za proizvođače

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Energetska učinkovitost prikolica	izdavanje dozvole za upravljanje simulacijskim alatom VECTO; izdavanje certifikata o sastavnim dijelovima	za sastavne dijelove	neobvezno

Tablica 6.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za homologacije i proširenja homologacije za prikolice kategorija O_3 i O_4 za države članice, Komisiju i priznate treće strane

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Energetska učinkovitost prikolica	izdavanje dozvole za upravljanje simulacijskim alatom VECTO; izdavanje certifikata o sastavnim dijelovima	za sastavne dijelove	nije potrebno	nije potrebno	neobvezno	neobvezno

Tablica 7.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za homologacije i proširenja homologacije motora namijenjenih za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 za proizvođače

Ispitni zahtjevi za svako gorivo	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Plinovite onečišćujuće tvari, PM, PN, emisije CO_2 i potrošnja goriva (WHTC i WHSC)	potrebno za osnovni motor porodice motora i izjava za sve članove porodice (**)	potrebno za motor iz porodice motora	provode se samo s potpunim vozilom kako je navedeno u tablicama 3. i 4.
Plinovite onečišćujuće tvari, PN u ispitivanju na cesti (RDE) za svaku vrstu goriva i za primjenjive kategorije vozila (M_2, M_3, N_2 i N_3)	potrebna demonstracijska ispitivanja za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija po tipu vozila i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve korisne terete i sve primjenjive kategorije vozila	nije potrebno	
Ispitivanja motora radi provjere podataka potrebnih za utvrđivanje vrijednosti emisija CO_2	potrebno	potrebno	
Kontinuirana/periodična regeneracija	izjava	nije potrebno	
Emisije iz kućišta koljenastog vratila	provjera ugradnje zatvorenog sustava kućišta koljenastog vratila ili usmjeravanja prema ispušnoj cijevi	nije potrebno	
Trajnost sustava za kontrolu emisija	izjava	nije potrebno	
Utvrđivanje snage	potrebno	nije potrebno	
Ugrađena dijagnostika (razina porodice po OBD-u)	izjava	nije potrebno	
Ugrađeno praćenje (razina porodice po OBM-u)	provode se samo s potpunim vozilom kako je navedeno u tablicama 3. i 4.	nije potrebno	
Zaštita od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetička sigurnost	izjava i dokumentacija (*)	nije potrebno	

(*) Samo ako proizvođač motora pruža te sustave zajedno s motorom.
(**) Potkrijepljena podacima o ispitivanju motora svih nazivnih snaga.

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

Tablica 8.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za homologacije i proširenja homologacije motora namijenjenih za vozila kategorija M_2, M_3, N_2 i N_3 za države članice, Komisiju i priznate treće strane

Ispitni zahtjevi za svako gorivo	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi	Ispitivanja pri nadzoru tržišta
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	—	—
Plinovite onečišćujuće tvari, PM, PN, emisije CO_2 i potrošnja goriva (WHTC i WHSC)	potrebno za osnovni motor i izjava za sve članove porodice motora (**)	revizija ili neobvezno ispitivanje	provode se samo s potpunim vozilom kako je navedeno u tablicama 3. i 4.	provode se samo s potpunim vozilom kako je navedeno u tablicama 3. i 4.
Plinovite onečišćujuće tvari, PN u ispitivanju na cesti (RDE) za svaku vrstu goriva i za primjenjive kategorije vozila (M_2, M_3, N_2 i N_3)	potrebna demonstracijska ispitivanja za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija po tipu vozila i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve korisne terete i sve primjenjive kategorije vozila	nije potrebno		
Ispitivanja motora radi provjere podataka potrebnih za utvrđivanje vrijednosti emisija CO_2	potrebno	potrebno		
Kontinuirana/periodična regeneracija	izjava	nije potrebno		
Emisije iz kućišta koljenastog vratila	provjera ugradnje zatvorenog sustava kućišta koljenastog vratila ili usmjeravanja prema ispušnoj cijevi	nije potrebno		
Trajnost sustava za kontrolu emisija	izjava	nije potrebno		
Utvrđivanje snage	potrebno	nije potrebno		
Ugrađena dijagnostika (razina porodice po OBD-u)	izjava	nije potrebno		
Ugrađeno praćenje (razina porodice po OBM-u)	provode se samo s potpunim vozilom kako je navedeno u tablicama 3. i 4.			
Snaga motora	potrebno	nije potrebno		

Ispitni zahtjevi za svako gorivo	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi	Ispitivanja pri nadzoru tržišta
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	—	—
Zaštita od nedopuštenih zahvata, sigurnost i kibernetička sigurnost	izjava i dokumentacija (*)	nije potrebno		

(*) Samo ako proizvođač motora pruža te sustave zajedno s motorom.
(**) Potkrijepljena podacima o ispitivanju motora svih nazivnih snaga.

Tablica 9.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za homologaciju sustava za kontrolu onečišćenja za proizvođače

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Demonstracija radnog učinka i trajnosti sa starim dijelovima	potrebno/izjava	nije potrebno	neobvezno
Provjera zahtjeva za trajnost u stvarnim uvjetima (ispitivanje RDE-a sa starim vozilima)	izjava	nije potrebno	neobvezno

Tablica 10.: primjena ispitnih zahtjeva i izjava za homologaciju sustava za kontrolu onečišćenja za države članice, Komisiju i priznate treće strane

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Demonstracija radnog učinka i trajnosti sa starim dijelovima	potrebno	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno	neobvezno
Provjera zahtjeva za trajnost u stvarnim uvjetima (ispitivanje RDE-a sa starim vozilima)	izjava	nije potrebno	neobvezno	neobvezno	potrebno	neobvezno

Tablica 11.: primjena ispitnih zahtjeva za homologaciju kočnih sustava za proizvođače

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi
Ispitivanje emisija kočnog sustava u ciklusu kočenja WLTP-a	potrebno	potrebno	nije potrebno

Tablica 12.: primjena ispitnih zahtjeva za homologaciju kočnih sustava za države članice, Komisiju i priznate treće strane

Ispitni zahtjevi	Ispitivanja i zahtjevi za homologaciju s obzirom na emisije	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti proizvodnje	Ispitivanja pri provjeri sukladnosti u uporabi		Ispitivanja pri nadzoru tržišta	
Relevantni subjekt	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	dodjelitelj homologacije	Komisija i priznate treće strane	tijela za nadzor tržišta	Komisija i priznate treće strane
Ispitivanje emisija kočnog sustava u ciklusu kočenja WLTP-a	potrebno	revizija ili neobvezno ispitivanje	nije potrebno	neobvezno za provjeru udjela tarnog kočenja	neobvezno za provjeru udjela tarnog kočenja	neobvezno za provjeru udjela tarnog kočenja

PRILOG VI.

KORELACIJSKA TABLICA

1. Uredba (EZ) br. 715/2007

Uredba (EZ) br. 715/2007	Ova Uredba
Članak 1. stavak 1.	Članak 1. stavak 1.
Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 2.
Članak 2. stavak 1.	Članak 2. stavak 1.
Članak 2. stavak 2.	Članak 5. stavak 2.
Članak 3.	Članak 3.
Članak 4. stavak 1. prvi podstavak	Članak 4. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. drugi podstavak	Članak 4. stavak 2.
Članak 4. stavak 2.	Članak 7. stavak 1.
Članak 4. stavak 3.	Članak 7. stavak 4.
Članak 4. stavak 4.	Članak 14. stavak 3. i 4.
Članak 5. stavak 1.	Članak 4. stavak 2.
Članak 5. stavak 2.	Članak 4. stavak 5.
Članak 5. stavak 3.	Članak 14.
Članak 10.	Članak 10.
Članak 11.	Članak 11.
Članak 12.	—
Članak 13.	Članak 19.
Članak 14.	—
Članak 15.	Članak 17.
Članak 16.	—
Članak 17.	Članak 20.
Članak 18.	Članak 21.
Prilog I.	Prilog I.
Prilog II.	—

2. Uredba (EZ) br. 595/2009

Uredba (EZ) br. 595/2009	Ova Uredba
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. prvi podstavak	Članak 2.
Članak 2. drugi podstavak	—
Članak 2. treći podstavak	—
Članak 2. četvrti podstavak	—
Članak 3.	Članak 3.
Članak 4. stavak 1.	Članak 4. stavak 1.
Članak 4. stavak 2.	Članak 7. stavak 1.
Članak 4. stavak 3.	Članak 14.
Članak 5. stavak 1.	Članak 4. stavak 2.
Članak 5. stavak 2.	Članak 4. stavak 4.
Članak 5. stavak 3.	Članak 4. stavak 5.
Članak 5. stavak 4.	Članak 14.
Članak 5.a	Članak 4. stavak 6.
Članak 5.b	Članak 10. stavak 6. i 7.
Članak 5.c točka (a)	Članak 14. stavak 4. točka (d)
Članak 5.c točka (b)	Članak 14. stavak 4. točka (j)
Članak 5.c točka (c)	Članak 14. stavak 4. točka (b)
Članak 7.	Članak 12.
Članak 8.	Članak 10. stavak 6. i članak 10. stavak 7.
Članak 9.	Članak 11.
Članak 10.	—
Članak 11.	Članak 19.
Članak 12.	—
Članak 13.	Članak 17.
Članak 13.a	Članak 17.
Članak 14.	—
Članak 15.	—
Članak 16.	—
Članak 17.	Članak 20.
Članak 18.	Članak 21.
Prilog I.	Prilog I.
Prilog II.	—