2024/1257

2024.5.8.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2024/1257 RENDELETE

(2024. április 24.)

a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, továbbá a 715/2007/EK és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

(1) A 2030-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról szóló (EU) 2022/591 európai parlamenti és tanácsi határozat ([3]) a 2030. december 31-ig tartó időszakra vonatkozó hat uniós tematikus célkitűzés egyikeként határozza meg a szennyezőanyag-mentességre való törekvést, többek között a káros vegyi anyagok tekintetében is, a mérgező anyagoktól mentes környezet – ideértve a levegő, a víz és a talaj mérgezőanyag-mentességét, valamint a fény- és a zajszennyezés tekintetében is – megteremtése és az emberek, az állatok és az ökoszisztémák egészségének és jóllétének a környezeti kockázatokkal és negatív hatásokkal szembeni védelme érdekében.

(2) A Bizottság 2019. december 11-i közleményével elfogadott európai zöld megállapodás az Unió stratégiája egy olyan átmenet kezdeményezésére, amelynek célja, hogy legkésőbb 2050-re klímasemleges, tiszta és körforgásos gazdaságot valósítson meg, optimalizálja az erőforrás-gazdálkodást és minimálisra csökkentse a szennyezést, elismerve ugyanakkor a jelentős átalakulást hozó szakpolitikák szükségességét. Az Unió emellett elkötelezett az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlődési menetrendje és az abban foglalt fenntartható fejlődési célok mellett is. A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott fenntartható és intelligens mobilitási stratégia és a Bizottság által 2021 májusában elfogadott, az „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé” című uniós cselekvési terv kifejezetten az európai zöld megállapodás közlekedésnek tulajdonítható környezetszennyezési aspektusaival foglalkozik. E kezdeményezés szempontjából különösen releváns egyéb intézkedések közé tartozik például a 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) átdolgozására irányuló javaslat, a Bizottság által 2020 márciusában előterjesztett új uniós iparstratégia, az (EU) 2019/631 európai

([1]) HL C 228., 2023.6.29., 103. o.
([2]) Az Európai Parlament 2024. március 13-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2024. április 12-i határozata.
([3]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/591 határozata (2022. április 6.) a 2030-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról (HL L 114., 2022.4.12., 22. o.).
([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

parlamenti és tanácsi rendeletben ([5]) a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozóan meghatározott CO_2-kibocsátási előírásoknak az (EU) 2023/851 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([6]) általi felülvizsgálata, valamint az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([7]) az új nehézgépjárművekre vonatkozóan meghatározott CO_2-kibocsátási előírásoknak a felülvizsgálatára irányuló javaslat.

(3) A belső piac olyan térség, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([8]) átfogó típusjóváhagyási és piacfelügyeleti rendszert vezetett be a gépjárművekre és pótkocsijaikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan.

(4) A belső piac megfelelő működésének, valamint a valamennyi tagállamban magas szintű környezet- és egészségvédelem biztosítása érdekében a gépjárművek, motorok és tartalék alkatrészek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváhagyás) vonatkozó műszaki előírásoknak továbbra is összehangoltnak kell lenniük.

(5) A kibocsátásmentes mobilitás felé való sikeres átmenet integrált megközelítést és olyan megfelelő támogató környezetet igényel, amely ösztönzőleg hat az innovációra és megőrzi az Unió technológiai vezető szerepét a közúti közlekedési ágazatban. Az ilyen környezet magában foglalja a kutatásba és innovációba történő állami és magánberuházásokat, a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek növekvő kínálatát, az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra kiépítését, az energiarendszerekbe történő integrációt, valamint az akkumulátorok fenntartható anyagellátását és fenntartható gyártását, újrafelhasználását és újrafeldolgozását az Unióban. Az ilyen környezet megteremtéséhez koherens fellépés szükséges uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten.

(6) A tiszta mobilitásra való áttérésnek az Unió újraiparosítása és polgárainak támogatása mellett történő elősegítése érdekében elengedhetetlen, hogy a magáncélú és haszongépjárművek megfizethetők maradjanak a magánszemélyek és a vállalkozások számára. Ez elősegítené az életminőség, az ipari versenyképesség és az innováció fenntartását, valamint támogatná a munkahelyteremtést és a készségfejlesztést az ágazatban.

(7) A kibocsátásmentes mobilitás felé társadalmilag elfogadható és igazságos átmenetet kell biztosítani. Ezért fontos a gépjárműipari értéklánc egészében figyelembe venni ezen átmenet társadalmi hatásait, és proaktív módon kezelni a foglalkoztatásra gyakorolt hatásokat. Az igazságos átmenet mechanizmus keretében uniós, nemzeti és regionális szintű célzott – például a gépjárművektől függő régióknak szóló, igazságos átmenetre vonatkozó tervek kidolgozására irányuló – programokat kell létrehozni a dolgozók átképzése, továbbképzése és átcsoportosítása, továbbá a hátrányosan érintett közösségeket és régiókat célzó oktatási és álláskeresési kezdeményezések érdekében, szoros párbeszédet folytatva a szociális partnerekkel és az illetékes hatóságokkal. Ezen átmenet keretében meg kell erősíteni a nők foglalkoztatását és az esélyegyenlőséget ebben az ágazatban.

(8) Ez a rendelet az (EU) 2018/858 rendelet II. mellékletében megállapított EU-típusjóváhagyási eljárás céljából elfogadott önálló, rendeleti jellegű jogi aktus. Az (EU) 2018/858 rendelet közigazgatási rendelkezései, többek között a szankciókra vonatkozó rendelkezések, valamint az említett rendeletnek a megfelelés érvényesítését célzó, megbízható mechanizmusa teljes mértékben alkalmazandók.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/851 rendelete (2023. április 19.) az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról (HL L 110., 2023.4.25., 5. o.).

([7]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

([8]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

(9) A természetes vagy jogi személyek által benyújtott megalapozott panaszok fontos információforrást jelentenek mind a piacfelügyeleti hatóságok, mind a jóváhagyó hatóságok számára. Ennek összefüggésében e rendelet alkalmazásához és végrehajtásához hozzájárulhat az olyan, egyszerű és arányos eljárások kialakítása, amelyek révén a természetes és jogi személyek megalapozott panaszt nyújthatnak be az illetékes hatóságoknak, amennyiben okkal feltételezik az e rendeletnek való meg nem felelést. Ezekre a panaszokra a nemzeti hatóságoknak kockázati tényezőként kell tekinteniük a piacfelügyelettel vagy a használatban lévő járművek megfelelőségével kapcsolatos döntések során.

(10) E rendeletnek a járművek kibocsátására és az akkumulátorok tartósságára vonatkozóan közös közigazgatási rendelkezéseket és követelményeket kell megállapítania, míg a műszaki elemeket a vizsgálóbizottsági eljárás keretében elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján kell meghatározni.

(11) A gépjárműveknek, motoroknak és pótalkatrészeknek a kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki előírásokat jelenleg két, a könnyű-, illetve a nehézgépjárművek kibocsátási típusjóváhagyására alkalmazandó rendelet, nevezetesen a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([9]) és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([10]) határozza meg.

(12) A 715/2007/EK rendeletben és az 595/2009/EK rendeletben meghatározott követelmények egyetlen rendeletbe foglalása biztosítaná a kibocsátási típusjóváhagyási rendszer belső koherenciáját a könnyű- és a nehézgépjárművek tekintetében egyaránt, ugyanakkor lehetővé téve az eltérő kibocsátási határértékeket és vizsgálati eljárásokat az ilyen járművek vonatkozásában.

(13) Ezenfelül a nehézgépjárművekre vonatkozó jelenlegi kibocsátási határértékeket 2009-ben, az akkor rendelkezésre álló technológia alapján fogadták el. Azóta a technológia fejlődött, és a jelenleg rendelkezésre álló technológiák ötvözésével elérhető kibocsátási szint jóval alacsonyabb, mint a több mint 15 évvel ezelőtt elérhető szint. Ennek a technológiai fejlődésnek olyan kibocsátási határértékekben kell tükröződnie, amelyek a létező legkorszerűbb technológián és a kibocsátáscsökkentéssel kapcsolatos ismereteken alapulnak és az összes releváns szennyező anyagra vonatkoznak.

(14) Az Unióban a 23 nanométernél nagyobb szilárd részecskék (PN_{23}) kipufogóból kibocsátott részecskeszámát (PN) 2011 óta ellenőrzik a könnyűgépjárművek, és 2013 óta a nehézgépjárművek tekintetében. Figyelembe véve, hogy a meglévő technológiákkal és az ENSZ 15. számú globális műszaki előírása értelmében a részecskeszám-kibocsátás mérése 10 nanométerig (PN_{10}) lehetséges, helyénvaló a részecskeszám-határértékeket az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi jármű tekintetében PN_{10} alsó határig alkalmazni. Azzal, hogy első ízben kerülnek megállapításra a PN_{10}-kibocsátásra vonatkozó konkrét határértékek, lendületet kap majd a PN-kibocsátás hatékonyabb ellenőrzésének és mérésének világszintű harmonizálása, az Uniónak pedig ösztönöznie kell az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világfórumát (a továbbiakban: ENSZ WP.29), hogy ennek megfelelően igazítsa ki az ENSZ vonatkozó járműelőírásait.

(15) Az egyszerűsítés a nem szükséges vizsgálatok megszüntetésével, adott esetben a meglévő ENSZ-előírások szerinti szabványokra való hivatkozással, valamint a kibocsátási típusjóváhagyás különböző szakaszaira vonatkozó következetes eljárások és vizsgálatok biztosításával lenne elérhető.

(16) Annak biztosítása érdekében, hogy mind a könnyű-, mind a nehézgépjárművek esetében csökkenjen a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás, a járműveket valós, statisztikailag releváns vezetési körülmények között, minimális korlátozások, határfeltételek és egyéb vezetési előírások mellett kell vizsgálni. Az ilyen közúti vizsgálatnak szokásos vezetésen kell alapulnia, és ki kell zárnia az elfogult vezetés lehetőségét.

(17) A 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy a járműveknek meghatározott időtartamon keresztül meg kell felelniük a kibocsátási határértékeknek, amely időtartam nem felel meg a járművek átlagos élettartamának. Ezért helyénvaló olyan tartóssági követelményeket megállapítani, amelyek tükrözik az uniós járművek átlagos várható élettartamát.

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

(18) A tagállamokat ösztönzik arra, hogy dolgozzanak ki és hajtsanak végre stratégiákat a flotta megújulásának ösztönzésére azzal a céllal, hogy elősegítsék a flotta csökkentett kibocsátású járművekre való fokozatos átállását, hozzájárulva egy tisztább és fenntarthatóbb közlekedési ökoszisztéma kialakításához.

(19) Ma már elérhetők és széles körben használatosak az olyan technológiák, amelyek korlátozzák az illékony szerves vegyületek párolgási kibocsátását a benzinüzemű járművek használata és állása során. Ezért helyénvaló az ilyen illékony szerves vegyületekre vonatkozó kibocsátási határértékeket alacsonyabb szinten megállapítani.

(20) A nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás a járművek gumiabroncsaiból és fékjeiből származó részecskék kibocsátását jelenti. Becslések szerint a gumiabroncsokból származó kibocsátások jelentik a környezetbe jutó mikroműanyagok legjelentősebb forrását. Amint azt az e rendeletre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat is mutatja, 2050-re a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás várhatóan a közúti közlekedés során kibocsátott összes részecske 90 %-át teszi ki, mivel a kipufogógáz-eredetű részecskék kibocsátása csökkenni fog a járművek villamosítása miatt. Ezeket a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátásokat tehát mérni és korlátozni kell. A Bizottságnak ösztönöznie kell az ENSZ WP.29 munkáját annak érdekében, hogy a munkacsoport időben és a magas – szilárd tudományos és műszaki alapokon nyugvó – ambíciószintnek megfelelően elérje célkitűzéseit, valamint hogy a legkorszerűbb módszerek alapján határozzon meg kopási határértékeket. Abban az esetben, ha az ENSZ WP.29 a C_1 osztályú gumiabroncsok tekintetében 2026. július 1-jéig, a C_2 osztályú gumiabroncsok tekintetében 2028. április 1-jéig, a C_3 osztályú gumiabroncsok tekintetében pedig 2030. április 1-jéig nem fogad el a gumiabroncskopás határértékeire vonatkozó egységes rendelkezéseket, a Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktust kell elfogadnia, amelynek célja az Unió azon célkitűzésének teljesítése, hogy 2030-ig 30 %-kal csökkenjen a környezetbe kerülő mikroműanyagok mennyisége, és amely a legkorszerűbb kopási határértékeken alapul. Az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus előkészítése során értékelni kell a vontatási akkumulátorral rendelkező járművek – köztük a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek és az akkumulátoros elektromos járművek – sajátos jellemzőit.

(21) Az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([11]) szabályozza a sebességváltás-jelzőket (GSI), amelyek fő célja, hogy amennyiben a járművezető követi jelzéseiket. minimálisra csökkentsék a jármű üzemanyag-fogyasztását. E rendelet keretében azonban foglalkozni kell a valós vezetési feltételek mellett – így a GSI követése esetén is – teljesítendő szennyezőanyag-kibocsátási követelményekkel.

(22) A vontatási akkumulátorral rendelkező járművek, köztük a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek és az akkumulátoros elektromos járművek hozzájárulnak a közúti közlekedési ágazat dekarbonizációjához. Az ilyen járművek iránti fogyasztói bizalom elnyerése és növelése érdekében e járműveknek jól teljesítőnek és tartósnak kell lenniük. Ezért fontos előírni, hogy a vontatási akkumulátorok sok éven át történő használat után is rendelkezzenek eredeti kapacitásuk jelentős részével. Ez a követelmény különösen fontos lenne a használt elektromos járművek vásárlói számára, mivel azt biztosítaná, hogy a jármű továbbra is a várakozásoknak megfelelően működjön. Ezért minden vontatási akkumulátorral működő jármű esetében elő kell írni a vontatási akkumulátorok állapotának ellenőrzését. Ezen túlmenően a teljesítőképességre vonatkozó minimumkövetelményeket kell bevezetni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek akkumulátorának tartóssága tekintetében, figyelembe véve az ENSZ 22. számú globális műszaki előírását.

(23) A fedélzeti ellenőrző (OBM-) rendszerek és az üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő (OBFCM-) eszközök a jármű által generált adatokat használják fel annak ellenőrzésére, hogy a jármű megfelel-e ennek a rendeletnek. Az ilyen adatoknak adott esetben az (EU) 2023/2854 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([12]) hatálya alá kell tartozniuk.

(24) Jól ismert probléma a járművek manipulálása a kibocsátáscsökkentő rendszerek bizonyos részeinek eltávolítása vagy kikapcsolása érdekében. Ez a gyakorlat ellenőrizetlen kibocsátáshoz vezet, ezért azt meg kell akadályozni. valamint arra hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell alkalmazni. A kilométer-számláló manipulálása hamis futásteljesítményt eredményez és akadályozza a használatban lévő jármű megfelelő ellenőrzését. Ezért rendkívül

([11]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

([12]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2854 rendelete (2023. december 13.) a méltányos adathozzáférésre és -felhasználásra vonatkozó harmonizált szabályokról, valamint az (EU) 2017/2394 rendelet és az (EU) 2020/1828 irányelv módosításáról (adatrendelet) (HL L, 2023/2854., 2023.12.22., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

fontos e rendszerek lehető legmagasabb szintű biztonsági védelmének garantálása biztonsági tanúsítványokkal és a manipulálás elleni megfelelő védelemmel kiegészítve annak biztosítása érdekében, hogy sem a kibocsátáscsökkentő rendszerek, sem a jármű kilométer-számlálója ne legyen manipulálható.

(25) Annak érdekében, hogy a manipulálás elleni intézkedések ne akadályozzák indokolatlanul a versenyt, ennek a rendeletnek fenn kell tartania a független szereplők számára a lehetőséget, hogy utángyártott tartalék alkatrészeket fejlesszenek ki, forgalmazzanak, építsenek be és helyezzenek üzembe. Ezért a gyártók nem tagadhatják meg a független szakértők hozzáférését az ilyen tartalék alkatrészek fejlesztéséhez és telepítéséhez feltétlenül szükséges információkhoz, eszközökhöz és folyamatokhoz. A független gazdasági szereplők jóváhagyását és a járműbiztonsági funkciókhoz való hozzáférésük engedélyezését az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban kell biztosítani.

(26) Az Unió levegőminőségi céljainak megvalósítása folyamatos erőfeszítést igényel a járművek okozta kibocsátás csökkentésére irányulóan. E rendelet értelmében a manipulációs eszközök és a manipulációs stratégiák használatát egyaránt meg kell tiltani. Az említett tilalom alapvető az említett célok biztosításához. Azon helyzetek értékelésekor, amelyekben vélhetően manipulációs eszközök és a manipulációs stratégiák használatára került sor, az említett helyzeteket az Európai Unió Bíróságának a 715/2007/EK rendelet értelmében vett hatástalanító eszközökkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatával összhangban széleskörűen kell értékelni és tágan kell értelmezni. Annak megállapításakor, hogy fennáll-e manipulációs eszközök, illetve manipulációs stratégiák használatának esete, figyelembe kell venni minden olyan berendezést, illetve stratégiát, amely csökkenti a kipufogógáz- és a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás e rendelet szerinti határértékeinek, valamint a vizsgálati feltételek e rendelet szerinti követelményeinek a hatékonyságát, amely a nem megfelelő járművet megfelelőként tünteti fel, vagy amely meghamisítja a vizsgálati eredményeket. A járművek ilyen manipulációs eszközökkel vagy manipulációs stratégiákkal való tervezését, gyártását és összeszerelését szankciókkal kell sújtani.

(27) Már jelenleg is használnak a járművekbe beépített érzékelőket, amelyek a fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszeren keresztül észlelik a kibocsátással kapcsolatos rendellenességeket, és ösztönzik az ezekkel kapcsolatban szükséges javításokat. A jelenleg használatban lévő OBD-rendszer azonban nem észleli kellő időben a működési hibákat, és nem sürgeti eléggé a szükséges javításokat. Ennek következtében előfordulhat, hogy a járművek kibocsátása jóval magasabb a megengedettnél. Az OBD-hez mindeddig használt érzékelőket fel lehetne használni a járművek kipufogógáz-eredetű kibocsátásának az OBD-rendszeren keresztül történő folyamatos ellenőrzésére és szabályozására is. Az OBD-rendszer arra is figyelmezteti a felhasználót, hogy szükség esetén végezze el a motor vagy a kibocsátáscsökkentő rendszerek javítását. Ezért helyénvaló előírni egy ilyen rendszer telepítését, és szabályozni annak műszaki előírásait. Az ilyen rendszerek által alkalmazott intézkedések nem vezethetnek a közúti biztonság veszélyeztetéséhez.

(28) A gyártók dönthetnek úgy, hogy olyan járműveket gyártanak, amelyek speciális funkciókkal, így például virtuális elkerítést felismerő rendszerrel rendelkeznek. A gyártók számára további lehetőség olyan „Euro 7ext” járművek gyártása, amelyek olyan, N_1 kategóriájú járműtípusból származó, 3,5–5 tonna legnagyobb tömegű N_2 kategóriájú járművek, amelyek esetében a gyártó kérelmére N_2 kibocsátási típusjóváhagyás adható meg, ha a jármű teljesíti az N_1 kategóriájú járműtípusra vonatkozó követelményeket. A fogyasztók és a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni az ilyen járművek megfelelő dokumentációval történő azonosítását.

(29) A járműhasználók számára elérhetővé kell tenni a járműtípusokra vonatkozó környezeti adatokat. Ezért minden járműhöz környezetvédelmi járműútlevelet (EVP) kell rendelkezésre bocsátani. A járműhasználóknak továbbá hozzáférést kell biztosítani az üzemanyag-fogyasztással, a vontatási akkumulátorok állapotával és a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos információkhoz, valamint a fedélzeti rendszerek és kijelzők által előállított, illetve megjelenített egyéb releváns információkhoz.

(30) Amennyiben a Bizottság javaslatot tesz a kizárólag szén-dioxid-semleges üzemanyaggal működő, a szén-dioxidot kibocsátó gépjárműállományra vonatkozó előírások hatályán kívül eső új könnyű haszongépjárművek 2035 utáni nyilvántartásba vételére, továbbá az uniós joggal és az Unió klímasemlegességi célkitűzésével összhangban e rendeletet módosítani kell annak érdekében, hogy az magában foglalja az ilyen járművek típusjóváhagyásának lehetőségét.

(31) A kis sorozatú gyártók által értékesített járművekből származó kibocsátások az uniós kibocsátások elenyésző részét teszik ki. Ezért az ilyen gyártókra vonatkozó egyes követelmények tekintetében bizonyos fokú rugalmasságot kell engedélyezni. A kis sorozatú gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy a típusjóváhagyás során bizonyos vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesítsenek, míg az ultrakis sorozatú gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy véletlenszerű valós vezetési feltételek melletti menetcikluson alapuló laboratóriumi vizsgálatokat alkalmazzanak.

(32) Az (EU) 2019/631 és az (EU) 2019/1242 rendelet meghatározza az uniós gépjárműállomány átlagos szén-dioxid-kibocsátását új személygépkocsik vonatkozásában. Az egyes járművek CO_2-kibocsátásának, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztásának, elektromos hatótávolságának és teljesítményének pontos meghatározására szolgáló eljárásokat és módszereket kell bevezetni a kibocsátási típusjóváhagyási eljárásba, beleértve a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz (VECTO) frissítését és fejlesztését is, többek között a nehezebb járműszerelvények energiahatékonyságának jobb figyelembevétele érdekében.

(33) Míg az „egészségi állapot” (state of health, SOH) kifejezés általában a vontatási akkumulátor élettartamának egy adott pontján fennálló állapotára utal, erre a fogalomra nem létezik általános meghatározás, és azt különféle módszerekkel határozzák meg, így például a „hitelesített energia állapota” (State of Certified Energy) és a „hitelesített tartomány állapota” (State of Certified Range) segítségével. Mindkét mérőszám a hitelesített akkumulátorenergia vagy elektromos hatótávolság adott időpontban fennmaradó százalékát fejezi ki.

(34) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következők vonatkozásában:

— a gyártóknak a típusjóváhagyás részeként fennálló kötelezettségei, valamint a megfelelőségi nyilatkozatra, a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére, a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére, a piacfelügyeletre és a környezetvédelmi járműútlevélre alkalmazandó eljárások, vizsgálatok és módszerek;

— a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek tartósságával, valamint az OBM-rendszerek nyilvántartásba vételi és kommunikációs képességeivel kapcsolatos követelmények, vizsgálatok, módszerek és korrekciós intézkedések, beleértve azokat is, amelyek időszakos műszaki vizsgálatok és műszaki ellenőrzések céljára szolgálnak;

— a következőkre szolgáló módszerek és vizsgálatok: i. a kipufogógáz-eredetű kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérése, valamint hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatával a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások ellenőrzése; ii. a gépjármű CO_2-kibocsátásának, üzemanyag- és elektromos energiafogyasztásának, elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározása; iii. az O_3 és az O_4 kategóriájú pótkocsik energiahatékonyságának meghatározása; iv. a kartergáz-kibocsátások, a párolgási kibocsátások, valamint a fékek kibocsátásának mérése; v. az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelése; vi. a használatban lévő motorok és járművek megfelelőségének értékelése; vii. az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a csere kibocsátáscsökkentő rendszer működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelése; viii. a manipulációs eszközökkel és a manipulációs stratégiákkal kapcsolatos intézkedések – azon belül a sebezhetőségi elemzés és a manipulálás elleni védelem – biztosítása és értékelése; ix. egyes konkrét megjelölések alatt jóváhagyott járműtípusok működésének értékelése; x. a kis és ultrakis sorozatú gyártók által gyártott járművekre a kibocsátási típusjóváhagyás tekintetében alkalmazandó követelményeknek való megfelelés értékelése; xi. a manipulációs eszközök és a manipulációs stratégiák hiányának megállapítása; valamint xii. a gumiabroncskopás mérése,

— az OBFCM-eszközök, valamint az OBD- és OBM-rendszerek, valamint az ilyen eszközök és rendszerek érzékelői teljesítményének biztosítására szolgáló módszerek, követelmények és vizsgálatok – ideértve a megfelelőségi küszöbértékeket –, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok fedélzeten kívülre történő továbbítása,

— a sebességváltás-jelzőre (GSI) vonatkozó módszerek, követelmények és műszaki előírások,

— a járművezetőt figyelmeztető rendszerek, valamint a használatkorlátozó rendszerek jellemzői és teljesítőképessége, továbbá a működésük értékelésére szolgáló módszer,

— a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények,

— a referencia-üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások,

— az EVP formátuma, adatai és az EVP-ben szereplő adatok továbbításának módja,

— a járművek – beleértve a többlépcsős előállítású járműveket is – gyártóira vonatkozó követelmények és az általuk szolgáltatandó információk, valamint

— a kibocsátási típusjóváhagyásra, valamint a piacfelügyeleti ellenőrzésekre vonatkozó műszaki elemek, igazgatási és dokumentációs követelmények, a használatban lévő járművek megfelelőségének és a gyártás megfelelőségének ellenőrzése, továbbá jelentéstételi kötelezettségek.

(35) Az említett végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([13]) megfelelően kell gyakorolni. A szennyezőanyag-kibocsátás mérésére szolgáló módszerekre vonatkozó egyes hatályos jogi kötelezettségek tekintetében a folytonosság biztosítása érdekében az M_1 és az N_1 kategóriájú járműtípusok tekintetében a kipufogógáz- és párolgási kibocsátás mérésére szolgáló módszereknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek a végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontjában alkalmazandó változatában meghatározott módszereket kell tükrözniük.

(36) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása vagy kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: az Euro 7 szerinti járművek, fékek vagy gumiabroncsok vizsgálata során gyűjtött adatokon alapuló vizsgálati körülmények; vizsgálati követelmények, különös figyelmet fordítva a műszaki fejlődésre és az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatokra; innovatív technológiákon alapuló további járműopciók és megjelölések bevezetése a gyártók számára; a fékrészecske-kibocsátási határértékeknek, az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek formaldehid-kibocsátási határértékeinek, az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek vizsgálati körülményeinek és bizonyos feltételek mellett a gumiabroncstípusok kopási határértékeinek, valamint az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelményeknek és a tartóssági szorzóknak a meghatározása az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatok alapján; az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek kis sorozatú gyártóira vonatkozó különleges szabályok meghatározása, valamint a vizsgálati követelmények és nyilatkozatok alkalmazása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson – többek között szakértői szinten –, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ([14]) foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó bizottsági szakértői csoportok ülésein.

(37) Az Unió szerződő fele a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló, 1958. március 20-i megállapodásnak ([15]). Az e rendeletben meghatározott követelményeknek adott esetben összhangban kell lenniük az ENSZ-előírásokban vagy – amennyiben rendelkezésre állnak – az említett ENSZ-előírások bármely későbbi módosításában meghatározott előírásokkal, különösen a fékrészecske-kibocsátási határértékek, a gumiabroncstípusok kopási határértékei, valamint az akkumulátorokra vonatkozó minimális teljesítménykövetelmények meghatározása tekintetében.

(38) Következésképpen, amennyiben az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdésében és a 97/836/EK tanácsi határozatban ([16]) foglalt eljárással összhangban sor került valamely ENSZ-előírásra vagy ENSZ-előírás módosítására irányuló javaslatban szereplő ilyen határértékek vagy követelmények jóváhagyására, az említett határértékeket vagy követelményeket bele kell foglalni ebbe a rendeletbe. Ennek megfelelően a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően erre irányuló jogi aktusokat fogadjon el.

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).
([14]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.
([15]) HL L 346., 1997.12.17., 81. o.
([16]) A Tanács 97/836/EK határozata (1997. november 27.) az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához („1958. évi felülvizsgált megállapodás") való csatlakozásáról (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).

(39) Az egyértelműség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek kibocsátási típusjóváhagyására vonatkozó szabályok ebben a rendeletben aktualizálásra kerülnek, és azokat e rendelet fogja egységes szerkezetbe foglalni, az 595/2009/EK és a 715/2007/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni és e rendelettel kell felváltani.

(40) Az egyértelműség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében e rendeletnek hatályon kívül kell helyeznie a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet alapján elfogadott következő jogi aktusokat: az 582/2011/EU bizottsági rendelet ([17]), az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet ([18]), az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet ([19]) és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet ([20]).

(41) Amennyiben az e rendeletben előírt intézkedések személyes adatok kezelésével járnak, az említett adatkezelést az (EU) 2016/679 ([21]) és az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([22]), valamint az e rendeletekkel összhangban álló releváns nemzeti jogszabályoknak megfelelően kell végezni.

(42) Fontos, hogy a tagállamok, a nemzeti hatóságok és a gazdasági szereplők elegendő időt kapjanak az e rendelet által bevezetett, valamint az e rendelet alapján elfogadott végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban foglalt új szabályok alkalmazására való felkészülésre. Az alkalmazás kezdőnapját ezért el kell halasztani, és az új, valamint a meglévő típusokra vonatkozó szabályok alkalmazásának kezdőnapjaként különböző időpontokat kell megállapítani. Míg a könnyű haszongépjárművek esetében az alkalmazás kezdőnapját úgy kell megállapítani, hogy az a műszaki és gazdasági szempontból lehetséges legkorábbi időpont legyen, a nehézgépjárművek és a pótkocsik esetében az alkalmazás kezdőnapja későbbre halasztható, mivel a nehézgépjárművek esetében hosszabb lesz a kibocsátásmentes járművekre való átállás.

(43) Az M_2 és az M_3 kategóriájú járművek esetében – amelyekre vonatkozóan az (EU) 2019/1242 rendeletben a 2030-ra vonatkozó jelentési időszaktól kezdve 100 %-os célértéket határoztak meg – e rendeletben átmeneti intézkedéseket kell megállapítani annak érdekében, hogy biztosítani lehessen az összhangot az (EU) 2019/1242 rendeletben előírt kötelezettségekkel, valamint azt, hogy a szükséges beruházási erőfeszítések arányosak maradjanak.

(44) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az M és az N kategóriájú járművek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek kibocsátási típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó, a kibocsátásaikat érintő közös műszaki követelmények és közigazgatási rendelkezések megállapítását, valamint a magas szintű környezet- és egészségvédelemre való törekvést – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányossággnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

([17]) A Bizottság 582/2011/EU rendelete (2011. május 25.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I–III. mellékletének módosításáról (HL L 167., 2011.6.25., 1. o.).

([18]) A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

([19]) A Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete (2017. december 12.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehézgépjárművek CO2-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 582/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 349., 2017.12.29., 1. o.).

([20]) A Bizottság (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 1.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nagy teherbírású pótkocsik teljesítményének a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátására, üzemanyag- és energiafogyasztására, valamint kibocsátásmentes hatótávolságára gyakorolt hatás tekintetében történő végrehajtásáról és az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 205., 2022.8.5., 145. o.).

([21]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

([22]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

TÁRGY, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

Tárgy

(1) Ez a rendelet közös műszaki követelményeket és közigazgatási rendelkezéseket állapít meg a gépjárművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek kibocsátási típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozóan, azok CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátását, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztását illetően, valamint az akkumulátoraik tartóssága tekintetében.

(2) Ez a rendelet továbbá szabályokat állapít meg a kibocsátási típusjóváhagyásra, a gyártás megfelelőségére, a használatban lévő járművek megfelelőségére, a fedélzeti ellenőrző rendszerek piacfelügyeletére, a kibocsátáscsökkentő rendszerek és a vontatási akkumulátorok tartósságára, a manipulálás korlátozására irányuló biztonsági rendelkezésekre és a kiberbiztonsági intézkedésekre vonatkozóan, továbbá szabályokat állapít meg a CO_2-kibocsátás, az elektromos hatótávolság, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztás, valamint az energiahatékonyság pontos meghatározására vonatkozóan.

2. cikk

Hatály

E rendelet alkalmazandó az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkében meghatározottak szerinti M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 és N_3 kategóriába tartozó gépjárművekre és az O_3 és O_4 kategóriába tartozó pótkocsikra, ideértve az egy vagy több lépcsőben tervezett és gyártott járműveket is, továbbá az ilyen járművekhez szánt rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre, valamint a 117. számú ENSZ-előírásban ([23]) meghatározottak szerinti C_1, C_2 és C_3 osztályú gumiabroncsokra, a jeges útviszonyokra szánt gumiabroncsok kivételével.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendelet vonatkozó fogalommeghatározásai alkalmazandók.

Ezenkívül e rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „kibocsátási típusjóváhagyás”: olyan EU-típusjóváhagyás, amely a CO_2- és a szennyezőanyag-kibocsátás, az üzemanyag- és az elektromosenergia-fogyasztás, valamint az akkumulátor tartóssága tekintetében megfelel e rendelet közigazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek;

2. „a típusjóváhagyást megadó hatóság”: a kibocsátási típusjóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság;

3. „a gyártás megfelelősége”: a gyártó telephelyén kiválasztott új járműveken, önálló műszaki egységeken vagy alkotóelemeken végzett azon tevékenységek, amelyek során bizonyosságot szereznek arról, hogy a forgalomba hozott termékek megfelelnek az e rendeletben meghatározott követelményeknek;

4. „használatban lévő járművek megfelelősége”: az e rendeletben meghatározott tartóssági követelmények ellenőrzése céljából a forgalomban lévő járműveken, rendszereken, önálló műszaki egységeken vagy alkotóelemeken végzett tevékenységek;

5. „motor”: a jármű belső égésű motorja;

6. „kibocsátás”: a gépjármű kipufogógáz- és nem kipufogógáz-eredetű kibocsátása;

7. „kipufogógáz-kibocsátás”: a gépjármű vagy a motor kipufogócsövén keresztül az alábbiak mindegyikének kibocsátása: CO_2, gáz-halmazállapotú, szilárd és folyékony vegyületek, valamint kartergáz-kibocsátás;

8. „gáz-halmazállapotú szennyező anyagok”: a CO_2-tól eltérő gáz-halmazállapotú vegyi anyagok kibocsátása;

([23]) Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 117. számú előírása – Egységes rendelkezések gumiabroncsok gördülési zaj, nedves tapadás, illetve gördülési ellenállás tekintetében történő jóváhagyásáról.

9. „CO_2”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott szén-dioxid;

10. „nitrogén-oxidok” vagy „NO_x”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott nitrogén-monoxid (NO) és nitrogén-dioxid (NO_2) összege;

11. „dinitrogén-oxid” vagy „N_2O”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott dinitrogén-oxid;

12. „részecske” vagy „PM”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott és egy szűrőközegen összegyűjtött bármilyen anyag;

13. „10 μm-nél kisebb részecske” vagy „PM_{10}”: 10 μm-nél kisebb átmérőjű lebegő részecske;

14. „részecskeszám” vagy „PN”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott szilárd részecskék teljes száma;

15. „PN_{10}”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott, legalább 10 nm átmérőjű szilárd részecskék teljes száma;

16. „szén-monoxid” vagy „CO”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott szén-monoxid;

17. „metán” vagy „CH_4”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott metán;

18. „összes szénhidrogén”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott teljes szénhidrogén-mennyiség;

19. „nem metán szénhidrogének” vagy „NHMC”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, a metántól eltérő szénhidrogének teljes mennyisége;

20. „nem metán szerves gázok”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott oxigéntartalmú és nem oxigéntartalmú, a metántól eltérő szénhidrogének összege;

21. „ammónia” vagy „NH_3”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott ammónia;

22. „formaldehid” vagy „HCHO”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott formaldehid;

23. „WHTC”: a világszinten harmonizált tranziens menetciklus, a 49. számú ENSZ-előírás ([24]) 4. mellékletének 7.2.1. pontjával összhangban;

24. „WHSC”: a világszinten harmonizált állandósult állapotú menetciklus, a 49. számú ENSZ-előírás 4. mellékletének 7.2.2. pontjával összhangban;

25. „elektromosenergia-fogyasztás”: annak a mértéke, ahogy a jármű meghatározott használati feltételek mellett a vontatási akkumulátorából vagy akkumulátoraiból származó elektromos energiát felhasználja;

26. „üzemanyag-fogyasztás”: annak a mértéke, ahogy a jármű meghatározott használati feltételek mellett az üzemanyagot felhasználja;

27. „a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz” vagy „VECTO”: a nehézgépjárművek CO_2-kibocsátásának, üzemanyag-fogyasztásának, elektromosenergia-fogyasztásának és elektromos hatótávolságának meghatározására szolgáló szimulációs eszköz;

28. „párolgási kibocsátás”: a jármű üzemanyag-ellátó rendszeréből kibocsátott szénhidrogéngőzök, kivéve a kipufogógázzal kibocsátott szénhidrogéngőzöket;

29. „kartergáz-kibocsátás”: a motor belső vagy külső, az olajteknővel belső vagy külső vezetékekkel összekötött tereiből eredő gáz-halmazállapotú szennyező anyagok;

30. „fékrészecske-kibocsátás”: a jármű fékrendszeréből kibocsátott részecskék;

31. „gumiabroncskopás”: a gumiabroncsból a kopási folyamat következtében elveszített és a környezetbe kibocsátott anyag tömege;

32. „nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás”: a párolgási kibocsátás, valamint a gumiabroncskopásból és a fékekből származó kibocsátás;

33. „szennyezőanyag-kibocsátás”: a CO_2-kibocsátástól eltérő kipufogógáz- és nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás;

34. „kibocsátáscsökkentő berendezés”: a jármű azon berendezése, amely csökkenti vagy korlátozza a szennyezőanyag-kibocsátást;

35. „kibocsátáscsökkentő rendszerek”: a járműbe beépített kibocsátáscsökkentő berendezések, beleértve az azok használatát szabályozó vezérlőegységeket és szoftvereket;

([24]) Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 49. előírása – Járművekben használt kompressziós gyújtású motorok és szikragyújtású motorok gáznemű és szilárd károsanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó egységes rendelkezések.

36. „eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjóváhagyás;

37. „csere kibocsátáscsökkentő rendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyet az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer pótlására szántak, és amelyre önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;

38. „fedélzeti diagnosztikai rendszer” vagy „OBD-rendszer”: olyan járműfedélzeti rendszer, amely képes a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszerének (OBD) az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 49. pontjában meghatározott információit előállítani, és képes ezen információkat a fedélzeten kívülre továbbítani;

39. „fedélzeti ellenőrző rendszer” vagy „OBM-rendszer”: olyan járműfedélzeti rendszer, amely képes a kipufogógáz-kibocsátás folyamatos ellenőrzésére, a kipufogógáz-kibocsátás túllépésének észlelésére, és képes ezeket az információkat az egészségügyi állapotra vonatkozó információkkal együtt a fedélzeten kívülre továbbítani;

40. „üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz” vagy „OBFCM-eszköz”: minden olyan járműfedélzeti szoftver vagy hardver, amely észleli és felhasználja a jármű-, a motor-, az üzemanyag- vagy az elektromosenergia-paramétereket, valamint a hasznos terhelésre/tömegre vonatkozó paramétereket ahhoz, hogy meghatározza és a járműben tárolja a jármű üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztási adatait, valamint a jármű üzemanyag- vagy elektromosenergia-fogyasztásának és energiahatékonyságának meghatározása szempontjából releváns egyéb paramétereket;

41. „manipulációs eszköz”: bármely olyan tervezési elem, amely azt eredményezi, hogy a jármű nem szabályozási vizsgálat keretében történő vezetéskor nem felel meg e rendelet követelményeinek, mindamellett hogy azt is eredményezi, hogy a jármű a vizsgálat során megfelelőnek tűnik, vagy olyan tervezési elem, amely manipulálja az érzékelőkre, az üzemanyag- vagy elektromosenergia-fogyasztásra, az elektromos hatótávolságra vagy az akkumulátor tartósságára vonatkozó adatokat;

42. „manipulációs stratégia”: olyan stratégia, amely azt eredményezi, hogy a jármű a nem szabályozási vizsgálat keretében történő vezetéskor nem felel meg e rendelet követelményeinek, mindamellett hogy azt is eredményezi, hogy a jármű a vizsgálat során megfelelőnek tűnik, vagy olyan stratégia, amely manipulálja az érzékelőkre, az üzemanyag- vagy elektromosenergia-fogyasztásra, az elektromos hatótávolságra vagy az akkumulátor tartósságára vonatkozó adatokat;

43. „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás” vagy „RDE”: a járműnek a III. melléklet 1. és 2. táblázatában meghatározott feltételek melletti kibocsátása;

44. „kilométer-számláló”: a jármű által a gyártás óta megtett teljes távolság kijelzésére szolgáló készülék;

45. „manipulálás”: a motornak vagy elektromos motornak, a jármű kibocsátáscsökkentő berendezéseinek vagy rendszerének, a hajtásrendszernek, a vontatási akkumulátornak, a kilométer-számlálónak, az OBFCM-eszköznek, az OBD- vagy OBM-rendszernek, ezen belül az említett rendszerek bármely szoftverének vagy más logikai szabályozó elemének, valamint azok adatainak a kikapcsolása vagy módosítása, amelynek eredményeként a jármű nem felel meg e rendeletnek;

46. „saját gyártóüzem”: a gyártó számára készülő új járművek – beleértve adott esetben a kivitelre szánt járműveket is – gyártásához vagy összeszereléséhez a gyártó által használt gyártó- vagy összeszerelő üzem;

47. „saját tervezési központ”: olyan, a gyártó ellenőrzése alatt álló és használatában lévő létesítmény, amelyben a jármű egészének tervezése és fejlesztése történik;

48. „kis sorozatú gyártó”: olyan gyártó, amely naptári évenként kevesebb mint 10 000 M_1 kategóriájú vagy kevesebb mint 22 000 N_1 kategóriájú vagy M_2 és M_3 kategóriájúból összesen kevesebb mint 450 vagy N_2 és N_3 kategóriájúból összesen kevesebb mint 6 900, az Unióban nyilvántartásba vett új gépjárművet gyárt, és amely:

    a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy

    b) kapcsolt gyártók olyan csoportjának tagja, amely naptári évenként összesítve kevesebb mint 10 000 M_1 kategóriájú vagy kevesebb mint 22 000 N_1 kategóriájú vagy M_2 és M_3 kategóriájúból összesen kevesebb mint 450 vagy N_2 és N_3 kategóriájúból összesen kevesebb mint 6 900, az Unióban nyilvántartásba vett új gépjármű gyártásáért felel; vagy

    c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját gyártóüzemet és saját tervezési központot üzemeltet;

49. „ultrakis sorozatú gyártó”: olyan kis sorozatú gyártó, amely az előző naptári évben kevesebb mint 1 000 M_1 kategóriájú vagy kevesebb mint 1 000 N_1 kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett új gépjárművet állított elő;

50. „tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű” vagy „ICEV”: olyan jármű, amelyben az összes hajtóenergia-átalakító belső égésű motor, ideértve a hidrogénüzeműeket is;

51. „tisztán elektromos jármű” vagy „PEV”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely hajtóenergia-átalakítóként kizárólag elektromos gépeket tartalmaz, továbbá hajtóenergia-tároló rendszerként kizárólag újratölthető elektromosenergia-tároló rendszereket tartalmaz;

52. „üzemanyagcella”: olyan energiaátalakító, amely a (bemeneti) kémiai energiát (kimeneti) elektromos energiává alakítja át, vagy fordítva;

53. „üzemanyagcellás jármű” vagy „FCV”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely hajtóenergia-átalakítóként kizárólag üzemanyagcellá(ka)t és elektromos gép(ek)et tartalmaz;

54. „üzemanyagcellás hibrid jármű” vagy „FCHV”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt üzemanyagcellás jármű, amely hajtóenergia-átalakítóként legalább egy üzemanyag-tároló rendszert és legalább egy újratölthető elektromosenergia-tároló rendszert tartalmaz;

55. „hibrid jármű” vagy „HV”: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely legalább két különböző kategóriájú hajtóenergia-átalakítót és legalább két különböző kategóriájú hajtóenergia-tároló rendszert tartalmaz;

56. „hibrid elektromos jármű” vagy „HEV”: olyan hibrid jármű, amelynek az egyik hajtóenergia-átalakítója egy elektromos gép;

57. „külső feltöltésű hibrid elektromos jármű” vagy „OVC-HEV”: olyan hibrid elektromos jármű, amely külső forrásról feltölthető;

58. „nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű”: vagy „NOVC-HEV” olyan jármű, amely legalább két különböző energiaátalakítóval és két különböző energiatároló rendszerrel rendelkezik, amelyek a jármű meghajtására szolgálnak és nem tölthetők fel külső forrásról;

59. „virtuális elkerítési technológiák”: olyan technológiák, amelyek meghatározott földrajzi területen belül nem engedik a hibrid jármű belső égésű motorral történő működtetését, vagyis bekapcsolják a kibocsátásmentes üzemmódot;

60. „kibocsátásmentes üzemmód”: választható üzemmód, amelyben a hibrid járművet a belső égésű motor használata nélkül működtetik;

61. „menetkész tömeg”: a jármű tömege a legalább a térfogata (térfogatuk) 90 %-áig feltöltött üzemanyagtartály(ok), valamint a járművezető, az üzemanyag, a folyadékok és a gyártó előírásai szerinti alapfelszerelés tömegével együtt, adott esetben a karosszéria, a vezetőfülke, a kapcsolószerkezet, a pótkerekek és a szerszámok tömegét is beleértve;

62. „vontatási akkumulátor”: olyan akkumulátorrendszer, amely energiát tárol elsősorban a jármű meghajtása céljából;

63. „elektromos hatótávolság”: töltéslemerítő üzemállapotban a vontatási akkumulátor lemerüléséig megtett távolság;

64. „kibocsátásmentes hatótávolság”: az a maximális távolság, amelynek megtételére a jármű kipufogógázkibocsátás-mentesen képes – tisztán elektromos járművek esetében ez megfelel az elektromos hatótávolságnak;

65. „tartósság”: egy rendszer vagy eszköz, alkotóelem vagy a jármű bármely részének azon képessége, hogy adott idő során fenntartsa az elvárt teljesítményét;

66. „akkumulátor tartóssága”: a vontatási akkumulátornak az állapota tekintetében mért járműfedélzeti tartóssága;

67. „egészségi állapot” vagy „SOH”: a jármű vagy a vontatási akkumulátor élettartama adott pontján a jármű vagy a vontatási akkumulátor adott teljesítménymutatójának mért vagy becsült állapota a tanúsítás idején vagy új állapotában meghatározott teljesítmény százalékában kifejezve;

68. „környezetvédelmi járműútlevél” vagy „EVP”: digitális formátumú adatrekord, amely információkat tartalmaz a járműnek a nyilvántartásba vétel időpontjában fennálló környezeti teljesítményéről, beleértve a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szintjét, a CO_2-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást, az elektromosenergia-fogyasztást, az elektromos hatótávolságot és a motor vagy az elektromos motor teljesítményét, valamint az akkumulátor tartósságát és más kapcsolódó értékeket;

69. „a járművezetőt a kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amelyet azért terveztek, gyártottak és építettek be a járműbe, hogy tájékoztassa a felhasználót a kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépéséről, és hogy biztosítsa, hogy a további használat előtt sor kerüljön javítások végrehajtására;

70. „a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amelyet azért terveztek, gyártottak és építettek be a járműbe, hogy figyelmeztesse a felhasználót a reagens alacsony szintjére, és hogy biztosítsa, hogy sor kerüljön a reagens felhasználására;

71. „megfelelőségi nyilatkozat” vagy „nyilatkozat”: a gyártó nyilatkozata arról, hogy egy adott járműtípus vagy járműcsoport, alkotóelem vagy önálló műszaki egység megfelel e rendelet követelményeinek;

72. „pótkocsi energiahatékonysága”: a pótkocsi teljesítménye az általa a vontató gépjármű CO_2-kibocsátására, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztására, kibocsátásmentes hatótávolságára, elektromos hatótávolságára és motorjának vagy elektromos motorjának teljesítményére gyakorolt hatás tekintetében;

73. „téli gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázatát, a futófelület anyagának összetételét vagy a futófelület felépítését elsődlegesen arra tervezték, hogy sáros és havas viszonyok között a jármű mozgásának elindítására és irányítására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson, mint a normál gumiabroncs;

74. „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt gumiabroncs”: olyan téli gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázatát, a futófelület anyagának összetételét vagy a futófelület szerkezetét kifejezetten a rendkívül havas útviszonyok közötti használatra tervezték;

75. „jeges útviszonyokra szánt gumiabroncs”: olyan C_1 kategóriájú, rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt téli gumiabroncs, amelyet az említett viszonyokon felül a jéggel borított útfelületeken történő használatra terveztek, és amely megfelel az 117. sz. ENSZ-előírásban előírt követelményeknek;

76. „speciális használatú gumiabroncs”: közúton és terepen való vegyes használatra vagy más speciális célra szánt gumiabroncs, amelyet elsősorban a jármű terepen történő elindítására és mozgásban tartására terveztek;

77. „lehetőség”: az e rendeletben meghatározott azon további követelmények, amelyeket a gyártók abból a célból választhatnak, hogy az azoknak való megfelelés révén az általuk gyártott járműveket elláthassák a vonatkozó megjelöléssel.

II. FEJEZET

A GYÁRTÓK KÖTELEZETTSÉGEI

4. cikk

A gyártók kötelezettségei a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek gyártását illetően

(1) A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy az általuk gyártott, majd az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett új járművek e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át. Az e rendeletben meghatározott konkrét alkalmazási kezdőnapoktól kezdve a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy az általuk gyártott, majd az Unióban értékesített vagy forgalomba helyezett, típusjóváhagyási engedélyhez kötött új rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek – köztük motorok, vontatási akkumulátorok, fékrendszerek, gumiabroncsok és kibocsátáscsökkentő pótrendszerek – e rendelet szerint típusjóváhagyáson essenek át.

(2) A gyártóknak úgy kell megtervezniük, legyártaniuk és összeszerelniük a járműveket, hogy azok megfeleljenek e rendeletnek, beleértve a III. mellékletben meghatározott feltételek mellett az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést, valamint a megfelelőségi nyilatkozatban és a típusjóváhagyási dokumentációban a jármű élettartamára vonatkozóan megadott értékek betartását a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározott időszakok, illetve futásteljesítmények tekintetében. Ezeket a járműveket „Euro 7” járművekként kell megjelölni.

(3) Adott esetben, amikor a gyártók, a nemzeti hatóságok, a Bizottság vagy elismert harmadik felek ellenőrzik a kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelést, és a vizsgálatot kiterjesztett vezetési feltételek mellett végzik, a kibocsátásokat el kell osztani a 168. sz. ENSZ-előírásban ([25]) meghatározott, a kiterjesztett vezetési feltételek esetén alkalmazott osztóval.

(4) A gyártóknak az e rendeletnek – többek között a III. mellékletben meghatározott vizsgálati körülmények mellett az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek – megfelelő rendszereket, alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket – úgymint motorokat, elektromos motorokat, vontatási akkumulátorokat, fékrendszereket, gumiabroncsokat és kibocsátáscsökkentő pótrendszereket – kell tervezniük és gyártaniuk.

(5) A gyártók nem tervezhetnek, gyárthatnak vagy szerelhetnek össze manipulációs eszközzel vagy manipulációs stratégiákkal rendelkező járműveket.

(6) A gyártóknak olyan M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 és N_3 kategóriájú járműveket kell tervezniük, gyártaniuk, illetve összeszerelniük, amelyek rendelkeznek az alábbiakkal:

a) OBD-rendszerek, amelyek észlelni tudják a kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépését eredményező, hibásan működő rendszereket vagy a kibocsátási teljesítményhez kapcsolódó más alkotóelemek meghibásodását a javítások megkönnyítése érdekében;

b) OBM-rendszerek, amelyek képesek a kipufogógáz-kibocsátás folyamatos ellenőrzésére;

c) OBFCM-eszközök, amelyek figyelik a járművek valós üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztását, valamint az olyan egyéb releváns paramétereket, amelyekre szükség van a valós üzemanyag- és energiahatékonyság meghatározásához;

d) a vontatási akkumulátor egészségi állapotfigyelői;

e) a járművezetőt a kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszerek;

f) a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszerek;

g) olyan eszközök, amelyek az e rendeletnek való megfelelést szolgáló, a jármű által generált adatokat és az OBFCM-eszköz adatait a fedélzeten kívülre továbbítják, többek között a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([26]) szerinti időszakos műszaki vizsgálatok és a 2014/47/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([27]) szerinti közúti műszaki ellenőrzések céljára, valamint az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával és helyhez kötött energiarendszerekkel való kommunikáció céljából.

(7) A gyártóknak úgy kell megtervezniük, legyártaniuk és összeszerelniük az M_1, az M_2, az M_3, az N_1, az N_2 és az N_3 kategóriájú járműveket, hogy minimálisra csökkenjenek az életciklusuk különböző szakaszaiban felmerülő azon sebezhetőségek, amelyek az alábbiak manipulálásához vezethetnek:

a) üzemanyag- és reagensbefecskendező rendszer;

b) motor és motorvezérlő egységek;

c) vontatási akkumulátorok és a kapcsolódó irányítórendszerek;

d) kilométer-számláló;

e) kibocsátáscsökkentő rendszerek;

f) elektromos motor és a kapcsolódó vezérlőegységek;

([25]) 168. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a könnyű személy- és haszongépjárműveknek a kritikus kibocsátások tekintetében történő jóváhagyásáról.

([26]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).

([27]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/47/EU irányelve (2014. április 3.) az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 134. o.).

g) OBFCM-eszköz;

h) OBD-rendszer;

i) OBM-rendszer, valamint

j) EVP.

(8) A gyártóknak a típusjóváhagyás időpontjában rendelkezésre álló legjobb ismeretek alapján a lehető legteljesebb mértékben meg kell akadályozniuk a (7) bekezdésben említett sebezhetőségek kihasználásának a lehetőségét. Ilyen sebezhetőség megállapítása esetén a gyártóknak – a technológia állását figyelembe véve – minden lehetséges intézkedést meg kell hozniuk annak érdekében, hogy szoftverfrissítés útján vagy bármely más megfelelő eszközzel megszüntessék a sebezhetőséget.

(9) A gyártók nem tagadhatják meg manipulálás elleni okokra hivatkozva a hozzáférést a gyártó műszaki követelményeinek megfelelő, kompatibilis utángyártott pótalkatrészek kifejlesztéséhez, beszereléséhez és aktiválásához szükséges információkhoz, eszközökhöz vagy folyamatokhoz, kivéve ha bizonyítani tudják, hogy a szóban forgó információk, eszközök és eljárások visszatartása arányos eszköz a manipulálással szembeni konkrét aggályok kezelésére.

(10) A járműtípusra és az egyes járművek környezeti teljesítményére vonatkozó környezetvédelmi adatokat a felhasználók rendelkezésére kell bocsátani, és adott esetben a jármű belsejében fel kell tüntetni. Ezeknek az adatoknak ki kell terjedniük EVP-ből, az OBM-rendszerből és az OBFCM-eszközből származó adatokra, beleértve az élettartamra vonatkozó értékeket és a vontatási akkumulátor egészségi állapotát is.

(11) A gyártóknak a 155. sz. ENSZ-előírás ([28]) szerinti kiberbiztonsági intézkedések meghozatalával biztosítaniuk kell a kibocsátásokkal és az akkumulátor tartósságával kapcsolatos adatok biztonságos továbbítását.

5. cikk

A gyártók lehetőségei a járművek gyártására és megjelölésére vonatkozóan

(1) A gyártók a járműveket abban az esetben jelölhetik meg „Euro 7G járműként”, amennyiben azok virtuális elkerítési technológiákkal ellátott belső égésű motorral rendelkeznek. A gyártóknak ezekbe a járművekbe a járművezetőt figyelmeztető rendszert kell beépíteniük, amely tájékoztatja a felhasználót, amikor a vontatási akkumulátorok közel állnak a lemerüléshez, és leállítja a járművet, ha azt az első figyelmeztetéstől számított öt kilométeren belül nem töltik fel, amennyiben a jármű kibocsátásmentes üzemmódban a virtuálisan elkerített területen közlekedik. Az ilyen virtuális elkerítési technológiák alkalmazását a típusjóváhagyás során be kell mutatni a jóváhagyó hatóságnak, és azt a jármű élettartama során ellenőrizni kell.

(2) A gyártó kérelmére az N_1 kategóriájú járműtípusból származó, 3,5–5 tonna legnagyobb tömegű N_2 kategóriájú járművek esetében a jóváhagyó hatóság megadhatja a kibocsátási típusjóváhagyást, ha a jármű teljesíti az N_1 kategóriájú járműtípusra vonatkozó követelményeket. Az ilyen járműveket „Euro 7ext járműként” kell megjelölni.

(3) A gyártók gyárthatnak olyan járműveket, amelyek az (1) és (2) bekezdésben említett jellemzőket egyesítik, és ezeket „Euro 7Gext” járművekként jelölhetik meg.

6. cikk

A járművekre, rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre vonatkozó tartóssági követelmények

(1) A gyártók kötelesek biztosítani, hogy az általuk gyártott és az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek – a járműnek a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározottak szerinti élettartamára kiterjedően – megfeleljenek az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek, amennyiben a szóban forgó járműveket a III. mellékletben meghatározott vizsgálati körülmények között vezetik, valamint megfeleljenek a II. mellékletben az akkumulátor tartósságára vonatkozóan meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek.

(2) A gyártók kötelesek biztosítani, hogy az (1) bekezdésben említett járművek – a járműnek a IV. mellékletben meghatározottak szerinti élettartamára kiterjedően – megfeleljenek az e rendelet szerint bejelentett CO_2-kibocsátási, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztási, valamint energiahatékonysági értékeknek.

([28]) 155. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a járműveknek a kiberbiztonság és a kiberbiztonsági irányítási rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról.

(3) A gyártók kötelesek biztosítani, hogy az (1) bekezdésben említett járművekbe beépített OBFCM-eszközök, OBD- és OBM-rendszerek, valamint manipulálás elleni intézkedések tervezése és működése megfeleljen e rendeletnek, és hogy az említett eszközök, rendszerek és intézkedések ne legyenek kikapcsolhatók mindaddig, amíg az említett járművek használatban vannak.

(4) Az (1), a (2) és a (3) bekezdésben említett követelmények a járműveket működtető üzemanyag vagy energiaforrás típusától függetlenül alkalmazandók. Ezek a követelmények vonatkoznak az ilyen járművekhez szánt valamennyi önálló műszaki egységre és alkotóelemre is.

(5) Annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett követelményeknek való megfelelést a jármű további élettartama során ellenőrizni lehessen, a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok vonatkozásában az I. mellékletben meghatározott határértékeket ki kell igazítani a IV. melléklet 2. táblázatában foglalt tartóssági szorzók alkalmazásával.

(6) A járművekbe a gyártó által beépített OBM-rendszereknek képesnek kell lenniük a következőkre:

a) az M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek összes kipufogógáz-eredetű NOx-, NH_3- és PM-kibocsátásának, valamint az M_1 és N_1 kategóriájú járművek összes kipufogógáz-eredetű NO_x- és PM-kibocsátásának folyamatos ellenőrzése és rögzítése, valamint az I. mellékletben meghatározott vonatkozó kipufogógáz-kibocsátási határértékek 2,5-szeres vagy annál nagyobb túllépésének észlelése;

b) a jármű kipufogógáz-kibocsátási teljesítményére és az akkumulátor tartósságára vonatkozó adatok továbbítása az OBD-porton keresztül, többek között a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálatok és a 2014/47/EU irányelv szerinti közúti műszaki ellenőrzések céljából, valamint anonim módon vezeték nélkül, a járműtípusok megfelelőségének nyomon követése céljából;

c) a járművezetőt figyelmeztető rendszer aktiválása a kipufogógáz-kibocsátás jelentős túllépése esetén, harmonizált módszerek alkalmazásával az időben történő javítás ösztönzése céljából úgy, hogy a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetésének elkerülése érdekében a jármű befejezhesse a már megkezdett utat.

(7) Az (1) bekezdésben említett járművekbe a gyártók által beépített OBFCM-eszközöknek képesnek kell lenniük valamennyi általuk rögzített, jogszabályban előírt releváns járműadat fedélzeti diagnosztikai porton keresztüli vagy vezeték nélküli továbbítására.

(8) Amennyiben egy jármű, rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység súlyos veszélyt jelent, vagy nem felel meg e rendelet követelményeinek, a gyártóknak – amint tudomást szereznek erről – haladéktalanul meg kell hozniuk a súlyos veszély elhárításához, vagy az e rendeletnek való megfelelés biztosításához szükséges korrekciós intézkedéseket, beleértve adott esetben a szóban forgó jármű, rendszer, alkotóelem, illetve önálló műszaki egység javítását vagy módosítását is. A gyártóknak, továbbá bármely más gazdasági szereplőnek ennek megfelelően kell alkalmazniuk az (EU) 2018/858 rendeletet.

A gyártóknak haladéktalanul tájékoztatniuk kell a típusjóváhagyást megadó jóváhagyó hatóságot a meg nem felelésről, és meg kell adniuk a megfelelő részletes információkat.

7. cikk

A gyártók kötelezettségei a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozóan

(1) A kibocsátási típusjóváhagyás során a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó szabályoknak való megfelelés igazolása érdekében a gyártóknak el kell végezniük az V. melléklet 1., 3., 5., 7., 9 és 11. táblázatában meghatározott vizsgálatokat. A gyártás e rendelet követelményeinek való megfelelősége ellenőrzésének céljából a jóváhagyó hatóságnak vagy a gyártónak a gyártó telephelyén kell kiválasztania a járműveket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket. A használatban lévő járművek megfelelőségét a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározottak szerint a jármű élettartamára kiterjedően kell ellenőrizni.

(2) A gyártóknak a jóváhagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátaniuk az RDE-re, a CO_2 környezeti hőmérséklet szerinti korrekciójára, az OBD- és OBM-rendszerekre, a kibocsátásra, az akkumulátor tartósságára, a folyamatos vagy időszakos regenerációra, a manipulálás elleni védelemre és a kartergáz-kibocsátásra előírt, az V. mellékletben meghatározott követelményekre vonatkozó, aláírt megfelelőségi nyilatkozatot. A gyártóknak be kell nyújtaniuk a jóváhagyó hatóságnak a virtuális elkerítési funkció használatára vonatkozó aláírt megfelelőségi nyilatkozatot, amennyiben ilyen funkció kiválasztásra került.

(3) A nemzeti hatóságok megvizsgálhatják a járműtípust, hogy ellenőrizzék annak megfelelőségét a gyártás megfelelősége és a használatban lévő járművek megfelelősége, valamint a piacfelügyelet tekintetében, az V. mellékletben meghatározottak szerint.

(4) A gyártóknak minden egyes járműre vonatkozóan ki kell állítaniuk a környezetvédelmi járműútlevelet, és azt a járművel együtt át kell adniuk a vásárlónak; az EVP-ben rögzített adatokat olyan forrásokból kell kinyerniük, mint a megfelelőségi nyilatkozat és a típusjóváhagyási dokumentáció. A gyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy az EVP-ben foglalt adatok a jármű elektronikus rendszereiben, vagy QR-kód révén vagy bármely más hasonló módszerrel megjeleníthetők legyenek, és lehetőség legyen az EVP-ben foglalt adatoknak a fedélzetről a fedélzeten kívülre történő továbbítására.

(5) Többlépcsős típusjóváhagyás esetében a kibocsátási típusjóváhagyásra, a gyártás megfelelőségére és a használatban lévő járművek megfelelőségére az (EU) 2018/858 rendelet 13. cikkének (2) bekezdése alkalmazandó.

8. cikk

A kis sorozatú gyártókra vonatkozó különleges szabályok

(1) A szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében a kis sorozatú gyártók az V. melléklet 1., 3., 5., 7., 9. és 11. táblázatában meghatározott vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesíthetik. A kis sorozatú gyártók által gyártott és forgalomba hozott járművek megfelelősége a használatban lévő járművek megfelelősége és a piacfelügyelet szempontjából, az V. melléklet 2., 4., 6., 8., 10. és 12. táblázatával összhangban vizsgálható. Nem szükséges az V. mellékletben meghatározott gyártásmegfelelőségi vizsgálatok elvégzése.

A 4. cikk (6) bekezdésének b), c) és e) pontja nem alkalmazandó az M_1, illetve N_1 kategóriájú járművek kis sorozatú gyártóira.

(2) Az ultrakis sorozatú gyártóknak az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést vagy közúti vagy valós vezetési ciklusokon alapuló laboratóriumi vizsgálatokkal kell igazolniuk a használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálata és a piacfelügyelet céljából.

9. cikk

A típusjóváhagyást kapott motorral rendelkező járművekre vonatkozó különleges szabályok

(1) Típusjóváhagyást kapott motorral rendelkező M_2, M_3, N_2 vagy N_3 kategóriájú járműtípus jóváhagyása esetén a jármű gyártója felelős a kibocsátási típusjóváhagyásért. Az említett kötelezettség kiterjed a motornak a járműbe történő beépítésére is. Amennyiben a motor beépítése összhangban van a motor gyártója által megadott beépítési előírásokkal, továbbá a jármű gyártója és a motor gyártója erre vonatkozóan előzetesen megállapodott, akkor a motor gyártója felelőssé tehető a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó követelményeknek való megfelelés igazolásáért.

(2) Jóváhagyott motorral rendelkező jármű esetében a motor gyártójának kell elvégeznie a járművel kapcsolatos, az V. melléklet 3. táblázatában meghatározott típusjóváhagyási és gyártásmegfelelőségi vizsgálatokat, amelyek alól a jármű gyártója mentesül. A motor gyártójának kell elvégeznie a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó vizsgálatokat is, amennyiben a motor gyártója a felelős a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó követelményeknek való megfelelés igazolásáért, kivéve a CO_2-kibocsátás meghatározását, amelyért továbbra is a jármű gyártója felelős.

(3) A típusjóváhagyást kapott motorral felszerelt járművek típusjóváhagyására, valamint a használatban levő megfelelőségük vizsgálatára vonatkozó közigazgatási követelményeknek ki kell terjedniük különösen a figyelembe veendő motortípus-jóváhagyás jellemzőire, a motor gyártója által a jármű gyártójának nyújtandó információkra, valamint a használatban levő járművek megfelelőségével kapcsolatos felelősség megállapítására.

III. FEJEZET

A TAGÁLLAMOK KIBOCSÁTÁSI TÍPUSJÓVÁHAGYÁSSAL ÉS PIACFELÜGYELETTEL KAPCSOLATOS KÖTELEZETTSÉGEI

10. cikk

Kibocsátási típusjóváhagyás, a gyártás megfelelősége, a használatban lévő járművek megfelelősége és piacfelügyelet

(1) A jóváhagyó hatóságoknak intézkedéseket kell bevezetniük a járműtípusok, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek kibocsátási típusjóváhagyásának megadására, valamint olyan tesztek, ellenőrzések és vizsgálatok elvégzésére, amelyek célja annak ellenőrzése, hogy a gyártók megfelelnek-e a gyártás megfelelőségére és a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó követelményeknek az V. melléklet szerint.

(2) A piacfelügyeleti hatóságoknak piacfelügyeleti ellenőrzéseket kell végezniük az (EU) 2018/858 rendelet 8. cikkével és e rendelet V. mellékletének 2., 4., 6., 8., 10 és 12. táblázatával összhangban.

(3) A 14. cikk (8) bekezdésében említett valamennyi végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontjától kezdve a jóváhagyó hatóságok – amennyiben a gyártó kéri – nem utasíthatják el valamely M_1 vagy N_1 kategóriájú új járműtípus kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását, illetve nem tilthatják meg az e rendeletnek megfelelő ilyen új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

A 14. cikk (9) bekezdésében említett valamennyi végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontjától kezdve a jóváhagyó hatóságok – amennyiben a gyártó kéri – nem utasíthatják el az M_2, M_3, N_2 vagy N_3 kategóriájú járműtípus, vagy az ilyen járművekbe szánt motortípus kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását, illetve nem tilthatják meg az e rendeletnek megfelelő ilyen új jármű vagy motor nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

(4) Az M_1 vagy N_1 kategóriájú járművek azon új típusai esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, a jóváhagyó hatóságoknak 2026. november 29-től kezdve – a CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással, vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján – meg kell tagadniuk az ilyen új járműtípusok kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását.

(5) 2027. november 29-től kezdve a nemzeti hatóságok többé nem tekinthetik érvényesnek a megfelelőségi nyilatkozatokat nyilvántartásba vétel céljából azon M_1 vagy N_1 kategóriájú új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését a CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(6) Az M_2, M_3, N_2 vagy N_3 kategóriájú járművek olyan új típusai, valamint az O_3 vagy O_4 kategóriájú pótkocsik olyan új típusai esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, a jóváhagyó hatóságoknak 2028. május 29-től kezdve meg kell tagadniuk az ilyen új jármű- és pótkocsitípusok kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását a CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátással, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(7) 2029. május 29-től kezdve a nemzeti hatóságok már nem tekinthetik érvényesnek a megfelelőségi nyilatkozatokat nyilvántartásba vétel céljából azon M_2, M_3, N_2 vagy N_3 kategóriájú új járművek, valamint azon O_3 vagy O_4 kategóriájú új pótkocsik esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek és pótkocsik nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését a CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással, energiahatékonysággal vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(8) E cikk (7) bekezdésétől eltérve 2029. december 31-ig az olyan M_2 vagy M_3 kategóriájú járművek esetében, amelyekre az (EU) 2019/1242 rendelet szerint a 2030-ra vonatkozó beszámolási időszaktól kezdve a kibocsátásmentesség tekintetében 100 %-os célérték vonatkozik, a nemzeti hatóságoknak engedélyezniük kell az olyan új járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, azonban rendelkeznek az 595/2009/EK rendelet szerinti, érvényes kibocsátási típusjóváhagyással.

(9) 2030. július 1-jétől kezdve azon kis sorozatú gyártók által gyártott, M_1 vagy N_1 kategóriájú új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, a nemzeti hatóságok már nem tekinthetik érvényesnek a megfelelőségi nyilatkozatokat nyilvántartásba vétel céljából, és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással, energiahatékonysággal, vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(10) 2031. július 1-jétől kezdve azon kis sorozatú gyártók által gyártott, M_2, M_3, N_2 vagy N_3 kategóriájú új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, a nemzeti hatóságok már nem tekinthetik érvényesnek a megfelelőségi nyilatkozatokat nyilvántartásba vétel céljából, és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással, energiahatékonysággal, vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

11. cikk

A tagállamok egyedi kötelezettségei a rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek kibocsátási típusjóváhagyása tekintetében

(1) 2026. november 29-től kezdve a tagállamok megtiltják az e rendelet alapján jóváhagyott M_1 vagy N_1 kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítését vagy beépítését, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.

(2) 2028. május 29-től kezdve a tagállamok megtiltják az e rendelet alapján jóváhagyott M_2, M_3, N_2 vagy N_3 kategóriájú járműbe vagy O_3 vagy O_4 kategóriájú pótkocsiba való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítését vagy beépítését, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.

(3) A jóváhagyó hatóságok továbbra is megadhatják a kibocsátáscsökkentő pótrendszerek kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának kiterjesztését az eredeti kibocsátási típusjóváhagyás megadásakor érvényes feltételek szerint. A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az ilyen kibocsátáscsökkentő pótberendezések értékesítését vagy járműbe szerelését, kivéve, ha azok rendelkeznek típusjóváhagyással.

(4) 2028. július 1-jétől kezdve a nemzeti hatóságok az alkotóelem vagy önálló műszaki egység EU-típusjóváhagyását a C_1 osztályú gumiabroncsoknak csak azon új típusaira adhatják meg, amelyek megfelelnek e rendeletnek.

A nemzeti hatóságoknak 2030. július 1-jétől kezdve meg kell tiltaniuk azon C_1 osztályú gumiabroncsok forgalomba hozatalát, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, továbbá meg kell tiltaniuk a C_1 osztályú, e rendeletnek meg nem felelő gumiabroncsokkal felszerelt új járművek nyilvántartásba vételét.

A C_1 osztályú, e rendeletnek meg nem felelő gumiabroncsok 2032. június 30-ig továbbra is forgalmazhatók.

(5) 2030. április 1-jétől kezdve a nemzeti hatóságok az alkotóelem vagy önálló műszaki egység EU-típusjóváhagyását a C_2 osztályú gumiabroncsoknak csak azon új típusaira adhatják meg, amelyek megfelelnek e rendeletnek.

A nemzeti hatóságoknak 2032. április 1-jétől kezdve meg kell tiltaniuk azon C_2 osztályú gumiabroncsok forgalomba hozatalát, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, továbbá meg kell tiltaniuk a C_2 osztályú, e rendeletnek meg nem felelő gumiabroncsokkal felszerelt új járművek nyilvántartásba vételét.

Azon C_2 osztályú gumiabroncsok, amelyek nem felelnek meg ennek a rendeletnek, 2034. március 31-ig továbbra is forgalmazhatók.

(6) 2032. április 1-jétől kezdve a nemzeti hatóságok az alkotóelem vagy önálló műszaki egység EU-típusjóváhagyását a C_3 osztályú gumiabroncsoknak csak azon új típusaira adhatják meg, amelyek megfelelnek e rendeletnek.

A nemzeti hatóságoknak 2034. április 1-jétől kezdve meg kell tiltaniuk azon C_3 osztályú gumiabroncsok forgalomba hozatalát, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, továbbá meg kell tiltaniuk a C_3 osztályú, e rendeletnek meg nem felelő gumiabroncsokkal felszerelt új járművek nyilvántartásba vételét.

A C_3 osztályú, e rendeletnek meg nem felelő gumiabroncsok 2036. március 31-ig továbbra is forgalmazhatók.

12. cikk

A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek működése

(1) A gazdasági szereplők és a független szereplők nem manipulálhatják a járműveket és azok rendszereit.

(2) A nemzeti hatóságoknak a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó ellenőrzések vagy a piacfelügyeleti ellenőrzések során ellenőrizniük kell, hogy a járműgyártók megfelelően építették-e be a járművezetőt a kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépésére, illetve a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszereket, valamint hogy a járművek manipulálhatók-e.

IV. FEJEZET

A BIZOTTSÁG ÉS AZ ELISMERT HARMADIK FELEK SZEREPE A HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGE ÉS A PIACFELÜGYELET TERÉN

13. cikk

A vizsgálati követelmények alkalmazása a Bizottság és az elismert harmadik felek által

(1) Az e rendelet V. mellékletének 2., 4., 6., 8., 10. és 12. táblázatában meghatározott, a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó ellenőrzéseket és piacfelügyeleti ellenőrzéseket a Bizottság végzi az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkével összhangban, továbbá azokat elismert harmadik felek is elvégezhetik az említett rendelet 13. cikkének (10) bekezdése szerint, annak ellenőrzése érdekében, hogy a járművek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek megfelelnek-e e rendeletnek.

(2) A gyártóknak az ilyen ellenőrzések elvégzéséhez szükséges adatokat a Bizottság és az elismert harmadik felek rendelkezésére kell bocsátaniuk az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkének (5) bekezdésével és 13. cikkének (10) bekezdésével összhangban.

V. FEJEZET

VIZSGÁLATOK ÉS NYILATKOZATOK

14. cikk

Eljárások és vizsgálatok

(1) A kibocsátási típusjóváhagyásra irányuló eljárások magukban foglalják az V. melléklet szerinti vizsgálatokat és ellenőrzéseket, valamint az igazgatási eljárásokat és dokumentációs követelményeket. Az V. mellékletben meghatározott követelményeknek való megfelelés igazolása céljából adott esetben a gyártóknak megfelelőségi nyilatkozatot kell benyújtaniuk a jóváhagyó hatósághoz.

(2) Az e rendelet követelményeinek való megfelelést igazoló vizsgálatokat a gyártóknak és a nemzeti hatóságoknak az V. mellékletben meghatározottak szerint kell végrehajtaniuk. Az e rendelet követelményeinek való megfelelést igazoló vizsgálatokat a Bizottság és harmadik felek is végrehajthatják az V. mellékletben meghatározottak szerint. Amennyiben egy vizsgálatot az V. melléklet 1., 3., 5., 7., 9., illetve 11. táblázata választhatóként határoz meg, a jóváhagyó hatóság felszólíthat az adott vizsgálat elvégzésére.

Az V. melléklet 1., 3., 5., 7., 9. és 11. táblázatában meghatározott vizsgálatokat a gyártóknak kell elvégezniük. Az V. melléklet 2., 4., 6., 8., 10. és 12. táblázatában meghatározott vizsgálatokat a nemzeti hatóságoknak, a Bizottságnak és az elismert harmadik feleknek kell elvégezniük.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben a kibocsátási típusjóváhagyás, a gyártás megfelelősége, a használatban lévő járművek megfelelősége és a piacfelügyelet tekintetében meghatározza az eljárásokat és a vizsgálati módszereket, az igazgatási rendelkezéseket, eljárásokat és módszereket a kibocsátási típusjóváhagyások módosítására és kiterjesztésére, valamint az adatokhoz való hozzáférésre vonatkozó szabályokat, a dokumentációs követelményeket és sablonokat az alábbiak mindegyikére kiterjedően:

a) az M_1 és az N_1 kategóriájú járműtípusok;

b) az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járműtípusok;

c) az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járműtípusokban használt motorok;

d) az OBM- és OBD-rendszerek;

e) a járművezetőt a kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszer;

f) a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszer;

g) manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek;

h) kibocsátáscsökkentő pótrendszerek típusai és alkatrészei;

i) fékrendszerek típusai és tartalék alkatrészeik a részecskekibocsátás tekintetében;

j) a C_1, a C_2 és a C_3 osztályú gumiabroncsok a gumiabroncskopás tekintetében;

k) egyéb alkotóelemek típusai és tartalék alkatrészei;

l) CO_2-kibocsátás, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztás, elektromos hatótávolság és teljesítménymeghatározás az M_1 és N_1 kategóriájú járművek esetében, az OBFCM-eszközökre vonatkozó rendelkezések;

m) CO_2-kibocsátás, üzemanyag- és elektromosenergiafogyasztás, kibocsátásmentes hatótávolság, elektromos hatótávolság és teljesítménymeghatározás az M_2, M_3, N_2, N_3 kategóriájú járművek esetében, az O_3 és O_4 kategóriájú pótkocsik energiahatékonysága, az OBFCM-eszközökre vonatkozó rendelkezések.

(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a kibocsátási típusjóváhagyásra, a használatban lévő járművek megfelelőségére, a gyártás megfelelőségére és a piacfelügyeletre vonatkozóan, a következők meghatározása érdekében:

a) a valós vezetési feltételek melletti vezetés során szokásos kipufogógáz-kibocsátás laboratóriumban és közúton történő mérésére szolgáló módszerek, valamint a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások ellenőrzésére szolgáló hordozható kibocsátásmérő rendszerek használata;

b) a gépjármű CO_2-kibocsátásának, üzemanyag- és elektromosenergiafogyasztásának, kibocsátásmentes hatótávolságának, elektromos hatótávolságának és teljesítményének meghatározására szolgáló módszerek;

c) a sebességváltás-jelzőre vonatkozó módszerek, követelmények és műszaki előírások;

d) az O_3 és az O_4 kategóriájú pótkocsik energiahatékonyságának meghatározására szolgáló módszerek;

e) a kartergáz-kibocsátás mérésére szolgáló módszerek;

f) a párolgási kibocsátás mérésére szolgáló módszerek;

g) a fékrészecske-kibocsátás mérésére szolgáló módszerek, beleértve az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművekre, a valós vezetési feltételek melletti fékrészecske-kibocsátásra és a regeneratív fékezésre irányuló módszereket;

h) a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek;

i) az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek;

j) az OBFCM-eszközök, az OBD- és OBM-rendszerek, valamint az ilyen eszközök és rendszerek érzékelői teljesítményének biztosítására szolgáló módszerek, követelmények és vizsgálatok – ideértve a megfelelőségi küszöbértékeket –, valamint az ilyen eszközök és rendszerek által rögzített adatok fedélzeten kívülre történő továbbítása;

k) a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és a használatkorlátozó rendszerek jellemzői és teljesítőképessége, valamint a működésük értékelésére szolgáló módszerek;

l) az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pótrendszer működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek;

m) a 4. cikk (5) bekezdésének való megfelelés biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek, beleértve a sebezhetőségi elemzés és a manipulálás elleni védelem módszertanát is;

n) a 8. cikkben meghatározott, a kis és ultrakis sorozatú gyártók által gyártott járművek kibocsátási típusjóváhagyására alkalmazandó követelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek, valamint az ilyen járművekre vonatkozó vizsgálati eljárások;

o) az 5. cikkben említett megjelölések alatt jóváhagyott járműtípusok működésének értékelésére szolgáló módszerek;

p) a 9. cikk (1) és (2) bekezdésének való megfelelés ellenőrzése, valamint a többlépcsős előállítású járművekre vonatkozó vizsgálati eljárások;

q) a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények;

r) a vizsgálathoz használt referencia-üzemanyagokra vonatkozó előírások;

s) a manipulációs eszközök és a manipulációs stratégiák hiányának megállapítására szolgáló módszerek;

t) az EVP formátuma, valamint az abban foglalt adatok és azok fedélzeten kívülre történő továbbításának módszerei, valamint a járműtípusra és az egyes járművek környezeti teljesítményére vonatkozó környezeti adatok járművön belüli megjelenítésének módszerei;

u) a kibocsátási típusjóváhagyásra, a gyártás megfelelőségére, a használatban lévő járművek megfelelőségére és a piacfelügyeletre vonatkozó adminisztratív és dokumentációs követelmények;

v) adott esetben jelentéstételi kötelezettségek.

(5) Az e cikk (3) és (4) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(6) A (3) és a (4) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusoknak ki kell terjedniük a (3) bekezdés a)–m) pontjában említett egy vagy több elemre, valamint a (4) bekezdés a)–v) pontjában említett egy vagy több elemre.

(7) Az e cikk (3) és (4) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok esetében az M_1 és az N_1 kategória tekintetében a szennyezőanyag-kibocsátás és a párolgási kibocsátás mérésére szolgáló módszereknek az (EU) 2017/1151 rendeletben meghatározott, a vonatkozó végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontjában hatályos módszereket kell tükrözniük.

(8) A Bizottság 2025. május 29-ig a (3) bekezdés a) pontjában említett, M_1 és N_1 kategóriájú járművek vonatkozásában végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következők tekintetében:

a) a szennyezőanyag-kibocsátás a (4) bekezdés a), e), f), k), q), r), s), t), u) és v) pontjában említettek szerint;

b) a CO_2-kibocsátásnak, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztásnak, a kibocsátásmentes hatótávolságnak, az elektromos hatótávolságnak, a jármű teljesítményének, valamint az OBFCM-eszközök teljesítményének meghatározására szolgáló módszerek, a (4) bekezdés b), c) és j) pontjában említettek szerint;

c) az OBM- és OBD-rendszerek, a (4) bekezdés j) és k) pontjában említettek szerint.

(9) A Bizottság 2026. november 29-ig a (3) bekezdés b), illetve c) pontjában említettek szerinti M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek és azok motorjai, valamint az O_3 és O_4 kategóriájú pótkocsik vonatkozásában végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következők tekintetében:

a) a szennyezőanyag-kibocsátás a (4) bekezdés a), e), k), q), r), s), t), u) és v) pontjában említettek szerint;

b) a CO_2-kibocsátásnak, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztásnak, a kibocsátásmentes hatótávolságnak, az elektromos hatótávolságnak, a jármű teljesítményének, valamint az OBFCM-eszközök teljesítményének meghatározására szolgáló módszerek, a (4) bekezdés b), d) és j) pontjában említettek szerint;

c) az OBM- és OBD-rendszerek, a (4) bekezdés j) és k) pontjában említettek szerint.

15. cikk

A műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítás

(1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében, e rendelet alábbi módosításai céljából:

a) 5. cikk: innovatív technológiákon alapuló további opciók és megjelölések bevezetésével a gyártók számára;

b) a kis sorozatú gyártókra vonatkozó különleges szabályok meghatározása az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek tekintetében, a 3. és 8. cikk alapján;

c) adott esetben az I. melléklet 2. táblázatában az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművekből származó formaldehidre vonatkozó kibocsátási határértékek meghatározása a 18. cikk (6) bekezdése szerinti felülvizsgálatot követően és annak alapján;

d) a III. melléklet 2. táblázata: az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek vizsgálati körülményei tekintetében, az „Euro 7” járművek vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;

e) a III. melléklet 4. és 5. táblázata: a vizsgálati körülmények tekintetében, az „Euro 7” szerinti fékek vagy gumiabroncsok vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;

f) tartóssági szorzók meghatározása a IV. melléklet 2. táblázatában az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek kipufogógáz-kibocsátásának vizsgálata során gyűjtött adatok, valamint a nehézgépjárművek tartósságáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács részére benyújtott, a 18. cikk (3) bekezdése szerinti jelentés alapján;

g) V. melléklet: a vizsgálati követelmények és nyilatkozatok alkalmazása tekintetében.

(2) Amennyiben ENSZ-előírásra, globális műszaki előírásra vagy ENSZ-előírás, illetve globális műszaki előírás módosítására irányuló javaslat került elfogadásra – és ezen elfogadást követően indokolatlan késedelem nélkül –, vagy adott esetben a 18. cikk (4) és (5) bekezdése szerinti, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott jelentések alapján, a műszaki fejlődés figyelembevételével a Bizottság a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendelet alábbiak szerinti módosítására vonatkozóan:

a) az I. mellékletben szereplő fékrészecske-kibocsátási határértékek megállapítása – a legkorszerűbb technológiákkal összhangban, valamint adott esetben hivatkozva az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) Járműelőírások Harmonizálása Világfórumában (ENSZ WP.29) végzett munkára –, beleértve adott esetben az I. melléklet 5., 6., 7., illetve 8. táblázatának módosítását is, mégpedig a járműkategóriáktól és az erőátviteli technológiáktól függően eltérő határértékek vagy kritériumok előírásával;

b) az I. mellékletben szereplő gumiabroncstípusok kopási határértékeinek megállapítása, hivatkozva az ENSZ WP.29 munkájára;

c) az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozóan a II. mellékletben meghatározott minimumkövetelmények megállapítása, a legkorszerűbb technológiákkal és akkumulátorarchitektúrával, valamint azok alkalmazásával összhangban, különösen kis járművek esetében, valamint olyan kritériumok figyelembevételével, mint például a futásteljesítmény és az élettartam valamennyi járműkategória esetében, az akkumulátorteljesítménnyel kapcsolatban.

E bekezdés első albekezdésétől eltérve, a Bizottság – amennyiben az ENSZ WP.29 az e cikk (3) bekezdésében meghatározott vonatkozó határidő előtt nem fogadott el egységes rendelkezéseket – a C_1 osztályú gumiabroncsok tekintetében 2027. július 1-jéig, a C_2 osztályú gumiabroncsok tekintetében 2029. április 1-jéig, a C_3 osztályú gumiabroncsok tekintetében pedig 2031. április 1-jéig – az ENSZ WP.29 munkájával összhangban és adott esetben hivatkozva arra, továbbá a műszaki fejlődés figyelembevételével – a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendelet módosítására vonatkozóan, amelyekben megállapítja az I. mellékletben említett gumiabroncstípusokra vonatkozó kopási határértékeket.

(3) Amennyiben az ENSZ WP.29 a C_1 osztályú gumiabroncsok tekintetében 2026. július 1-jéig, a C_2 osztályú gumiabroncsok tekintetében 2028. április 1-jéig, a C_3 osztályú gumiabroncsok tekintetében pedig 2030. április 1-jéig nem fogadott el egységes rendelkezéseket, a Bizottság módszert dolgoz ki a gumiabroncskopás mérésére, és a meglévő legkorszerűbb módszerek alapján meghatározza a kopási határértékeket.

VI. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

16. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság a 15. cikk (1) és (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása 2024. május 28-tól számított ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 15 cikk (1) és (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 15. cikk (1) vagy (2) bekezdésének értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

17. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

18. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) A tagállamok 2030. szeptember 1-jéig tájékoztatják a Bizottságot e rendelet alkalmazásáról.

(2) Az (1) bekezdés szerint megadott információk alapján a Bizottság 2031. szeptember 1-jéig értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról, amely jelentésben többek között értékeli a kipufogógáz-kibocsátás és a nem kipufogógáz-eredetű kibocsátás terén elért csökkenéseket.

(3) A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a nehézgépjárművek tartóssági teljesítményét a kibocsátások tekintetében.

(4) A Bizottság 2027. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az akkumulátorok tartósságáról, amely jelentésben áttekinti a technika állását, és amely jelentés a teljesítőképességi minimumkövetelmények felülvizsgálatának alapjául szolgál, a 15. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása céljából.

E jelentésben értékelni kell többek között azt, hogy helyénvaló-e teljesítőképességi minimumkövetelményeket megállapítani a legfeljebb 10 éves vagy 200 000 km-es futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekre vonatkozóan.

(5) A Bizottság 2027. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fékrészecske-kibocsátásról, amely jelentésben áttekinti a mérési módszereket és a technika állását, a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett, az I. melléklet 5., 6., 7. és 8. táblázatában megállapított második fázisú kibocsátási határértékek mértékére vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása céljából.

(6) A Bizottság 2027. december 31-ig felülvizsgálja, hogy az M_2, az M_3, az N_2 és az N_3 kategóriájú járművek vonatkozásában helyénvaló-e konkrét határértékeket megállapítani a formaldehid-kibocsátás tekintetében, azon várható üzemanyag-használat alapján, amely a formaldehid-kibocsátás növekedését okozná, a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus esetleges elfogadása céljából.

VII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

19. cikk

Az (EU) 2018/858 rendelet módosítása

Az (EU) 2018/858 rendelet 84. cikke a következőképpen módosul:

1. Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet gazdaság szereplők, független szereplők és műszaki szolgálatok általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Különösen, ezeknek a szankcióknak arányosaknak kell lenniük a meg nem felelés súlyosságával, valamint az adott tagállam piacán forgalmazott, meg nem felelő járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek számával. A tagállamok e szabályokról és intézkedésekről tájékoztatják a Bizottságot, továbbá haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az e szabályokat és intézkedéseket érintő minden későbbi módosításról.”;

2. A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A (2) bekezdésben meghatározott jogsértéseken túl a gazdasági szereplők szankcióval sújtandó jogsértéseinek legalább a következőket is magukban kell foglalniuk:

a) az információkhoz való hozzáférés biztosításának a megtagadása;

b) jóváhagyás-köteles járművek, rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek jóváhagyás nélkül való forgalmazása, vagy dokumentumok, megfelelőségi nyilatkozatok, jogszabályban előírt táblák vagy jóváhagyási jelek e szándékkal történő meghamisítása;

c) a járműnek és rendszereinek manipulálása.”;

3. A cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) A (2) és a (3) bekezdésben meghatározott jogsértéseken túl a gyártók szankcióval sújtandó jogsértéseinek legalább a következőket kell magukban foglalniuk:

a) a használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálati eredmények meghamisítása a kibocsátási típusjóváhagyás keretében;

b) járművek olyan manipulációs eszközökkel vagy manipulációs stratégiákkal való tervezése, gyártása és összeszerelése, amelyek következtében egy nem megfelelő jármű az e rendeletnek megfelelőnek tűnik;

c) olyan M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 és N_3 kategóriájú járművek tervezése, gyártása és összeszerelése, amelyek nem rendelkeznek a járművezetőt a kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszerrel vagy a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszerrel.

(3b) A független gazdasági szereplők által elkövetett, szankciókkal sújtandó jogsértéseknek magukban kell foglalniuk legalább a járműnek és rendszereinek a manipulálását.”

20. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 715/2007/EK rendelet 2030. július 1-jével hatályát veszti.

Az 595/2009/EK rendelet 2031. július 1-jével hatályát veszti.

A 715/2007/EK rendeletre és az 595/2009/EK rendeletre való hivatkozásokat az e rendeletre vonatkozó hivatkozásoknak kell tekinteni, és az e rendelet VI. mellékletben található megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

(2) Az (EU) 2017/1151 rendelet 2030. július 1-jével hatályát veszti.

Az 582/2011/EU és az (EU) 2017/2400 rendelet, valamint az (EU) 2022/1362 végrehajtási rendelet 2031. július 1-jével hatályát veszti.

21. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet az M_1 és az N_1 kategóriájú járművek új típusai, valamint az e rendelet alapján típusjóváhagyott M_1 és N_1 kategóriájú járművekbe szánt alkotóelemek, rendszerek és önálló műszaki egységek tekintetében 2026. november 29-től, az M_1 és az N_1 kategóriájú új járművek és az említett járművekbe szánt alkotóelemek, rendszerek és önálló műszaki egységek tekintetében pedig 2027. november 29-től kell alkalmazni.

Ezt a rendeletet az M_2, az M_3, az N_2 az N_3, az O_3 és az O_4 kategóriájú járművek új típusai, valamint az e rendelet alapján típusjóváhagyott M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 és O_4 kategóriájú járművekbe szánt alkotóelemek, rendszerek és önálló műszaki egységek tekintetében 2028. május 29-től, az M_2, az M_3, az N_2, az N_3, az O_3 és az O_4 kategóriájú új járművek és az említett járművekbe szánt alkotóelemek, rendszerek és önálló műszaki egységek tekintetében pedig 2029. május 29-től kell alkalmazni.

Ezt a rendeletet a C_1 osztályú gumiabroncsok új típusai tekintetében 2028. július 1-jétől, a C_2 osztályú gumiabroncsok új típusai tekintetében 2030. április 1-jétől, a C_3 osztályú gumiabroncsok új típusai tekintetében pedig 2032. április 1-jétől kell alkalmazni.

Ezt a rendeletet a kis sorozatú gyártók által gyártott M_1 és N_1 kategóriájú járművek tekintetében 2030. július 1-jétől, a kis sorozatú gyártók által gyártott M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek tekintetében pedig 2031. július 1-jétől kell alkalmazni.

A 11. cikk (3) bekezdését azonban 2024. május 28-tól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2024. április 24-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
R. METSOLA	M. MICHEL

I. MELLÉKLET

EURO 7 KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK

1. táblázat: A belső égésű motorral felszerelt M1 és N1 kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 kipufogógáz-kibocsátási határértékek

		Menetkész tömeg (MRO) (kg)	A szén-monoxid tömege (CO)		Az összes szénhidrogén tömege (THC)		A nem metán szénhidrogének tömege (NMHC)		A nitrogén-oxidok tömege (NO_x)		Az összes szénhidrogén és nitrogén-oxid együttes tömege (THC + NO_x)		A lebegő részecske tömege (PM)		Részecskeszám (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategória	Osztály		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I.	MRO ≤ 1280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II.	1280 < MRO ≤ 1735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III.	1735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Megjegyzés: PI = szikragyújtás.
CI = kompressziós gyújtás.

2. táblázat: Belső égésű motorral felszerelt M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járművekre, valamint az ilyen járművekben használt belső égésű motorokra vonatkozó Euro 7 kipufogógáz-kibocsátási határértékek

Szennyezőanyag-kibocsátás	WHSC (CI) és WHTC (CI és PI)	Valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE)
	kilowattóránként	kilowattóránként
NO_x (mg)	200	260
PM (mg)	8	—
PN_{10} (#)	$6x10^{11}$	$9 x 10^{11}$
CO (mg)	1 500	1 950
nem metán szerves gázok (NMOG) (mg)	80	105
NH_3 (mg)	60	85
CH_4 (mg)	500	650
N_2O (mg)	200	260

Megjegyzés: PI = szikragyújtás.
CI = kompressziós gyújtás.

3. táblázat: A benzinüzemű M_1 és N_1 kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 párolgási kibocsátási határértékek

A párolgási kibocsátás tömege (g/vizsgálat)
1,5

4. táblázat: A 2029. december 31-ig hatályos, normál menetciklusra vonatkozó Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek, erőátviteli technológiánként

Kibocsátási határértékek, mg/km járművenként	M_1 és N_1 kategóriájú járművek, az N_1 kategória, III. osztály (*) kivételével Erőátviteli technológia				
Erőátviteli technológia	Tisztán elektromos járművek (PEV)	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)	Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV)	Üzemanyagcellás jármű / Üzemanyagcellás hibrid jármű (FCV/FCHV)	Tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű (ICEV)
Fékrészecske-kibocsátás (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) Az N_1 kategóriájú, III. osztályú járművek esetében a vonatkozó határértékek a következők: PEV: 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV és ICEV: 11 mg/km.

5. táblázat: A 18. cikk (5) bekezdésében meghatározott felülvizsgálat nyomán 2030. január 1-jétől hatályos, normál menetciklusra vonatkozó Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek, erőátviteli technológiánként (M_1 és N_1 kategóriájú járművek)

Kibocsátási határértékek	M_1 és N_1 kategóriájú járművek				
Erőátviteli technológia	Tisztán elektromos járművek (PEV)	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)	Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV)	Üzemanyagcellás jármű / Üzemanyagcellás hibrid jármű (FCV/FCHV)	Tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű (ICEV)
Fékrészecske-kibocsátás (PM_{10})					
Fékrészecskeszám-kibocsátás (PN)					

6. táblázat: A 18. cikk (5) bekezdésében meghatározott felülvizsgálat nyomán 2030. január 1-jétől hatályos, normál menetciklusra vonatkozó, Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek, erőátviteli technológiánként (M_2 és N_2 kategóriájú járművek)

Kibocsátási határértékek	M_2 és N_2 kategóriájú járművek				
Erőátviteli technológia	Tisztán elektromos járművek (PEV)	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)	Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV)	Üzemanyagcellás jármű / Üzemanyagcellás hibrid jármű (FCV/FCHV)	Tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű (ICEV)
Fékrészecske-kibocsátás (PM_{10})					
Fékrészecskeszám-kibocsátás (PN)					

7. táblázat: A 18. cikk (5) bekezdésében meghatározott felülvizsgálat nyomán 2030. január 1-jétől 2034. december 31-ig hatályos, normál menetciklusra vonatkozó Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek, erőátviteli technológiánként (M_3 és N_3 kategóriájú járművek)

Kibocsátási határértékek	M_3 és N_3 kategóriájú járművek				
Erőátviteli technológia	Tisztán elektromos járművek (PEV)	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)	Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV)	Üzemanyagcellás jármű / Üzemanyagcellás hibrid jármű (FCV/FCHV)	Tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű (ICEV)
Fékrészecske-kibocsátás (PM_{10})					
Fékrészecskeszám-kibocsátás (PN)					

8. táblázat: Az összes erőátviteli technológiára 2035. január 1-jétől hatályos, normál menetciklusra vonatkozó Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek, járműkategóriánként

Kibocsátási határértékek	M_1 és N_1 kategóriájú járművek	M_2 és M_3 kategóriájú járművek	N_2 és N_3 kategóriájú járművek
Fékrészecske-kibocsátás (PM_{10})	3 mg/km járművenként		
Fékrészecskeszám-kibocsátás (PN)			

9. táblázat: A gumiabroncskopásra vonatkozó Euro 7 határértékek

A gumiabroncskopásra vonatkozó határértékek	C_1 gumiabroncsok	C_2 gumiabroncsok	C_3 gumiabroncsok
Normál abroncsok			
Téli gumiabroncsok			
Speciális használatú gumiabroncsok			

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

II. MELLÉKLET

AZ AKKUMULÁTOR TARTÓSSÁGÁRA VONATKOZÓ EURO 7 TELJESÍTŐKÉPESSÉGI MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. táblázat: Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) M_1 kategóriájú járművek esetében

Akkumulátor-energián alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt (*)
Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)	80 %	72 %	
Tisztán elektromos járművek (PEV)	80 %	72 %	

Hatótávolságon alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt (*)
Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)			
Tisztán elektromos járművek (PEV)			

(*) A IV. mellékletben meghatározottak szerint.

2. táblázat: Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) N_1 kategóriájú járművek esetében

Akkumulátor-energián alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt (*)
Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)	75 %	67 %	
Tisztán elektromos járművek (PEV)	75 %	67 %	

Hatótávolságon alapuló MPR	Az élettartam kezdetétől 5 évig vagy 100 000 km-ig; amelyik előbb bekövetkezik	5 évnél idősebb vagy 100 000 km-nél nagyobb futásteljesítménnyel rendelkező járművektől a 8 éves vagy 160 000 km futásteljesítménnyel rendelkező (amelyik előbb bekövetkezik) járművekig	Járművek a további élettartamuk alatt (*)
Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)			
Tisztán elektromos járművek (PEV)			

(*) A IV. mellékletben meghatározottak szerint.

3. táblázat: Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében

Akkumulátor-energián alapuló MPR	Járművek alap-élettartamuk alatt (*)	Járművek a további élettartamuk alatt (*)
Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)		
Tisztán elektromos járművek (PEV)		

(*) A IV. mellékletben meghatározottak szerint.

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

III. MELLÉKLET

VIZSGÁLATI KÖRÜLMÉNYEK

1. táblázat: A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei M_1 és N_1 kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott előírásoknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén

A kipufogógáz-kibocsátás laboratóriumi mérése	A valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE) mérése
A könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP) szerinti görgős próbapados vizsgálati ciklus használatával végzett valamennyi kipufogógáz-kibocsátási vizsgálat esetében a 154. számú ENSZ-előírást (*) kell alkalmazni. Az 1A. szintre (négyfázisú WLTP) vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.	A közúton végzett RDE-vizsgálatok esetében a 168. számú ENSZ-előírást (**) kell alkalmazni, a kibocsátások értékelését a négyfázisú WLTP tekintetében teljesítve.

(*) 154. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a könnyű személy- és haszongépjárműveknek a kritikus kibocsátások, a szén-dioxid-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás tekintetében és/vagy az elektromosenergia-fogyasztás és az elektromos hatótávolság mérése tekintetében történő jóváhagyásáról (WLTP), 02. módosítássorozat.

(**) 168. számú ENSZ-előírás, eredeti változat.

2. táblázat: A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott előírásoknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén

A kipufogógáz-kibocsátás laboratóriumi mérése	RDE-mérés
A WHTC/WHSC próbapados vizsgálati ciklusokkal végzett valamennyi kipufogógáz-kibocsátási vizsgálat esetében a 49. számú ENSZ-előírás 4. mellékletét kell alkalmazni (*).	A 49. számú ENSZ-előírás 8. mellékletét a következő kiigazításokkal kell alkalmazni: i. a 49. számú ENSZ-előírás 8. melléklete 1. függelékének A.1.4.2.2.2.1. pontja helyesen: „Azon ablakok az érvényes ablakok, amelyek átlagos teljesítménye meghaladja a motor legnagyobb teljesítménye 6 %-ának teljesítményküszöbét.” ii. a 49. számú ENSZ-előírás 8. mellékletének 6.3. pontjában foglalt 2. táblázatban szereplő megfelelési tényező tekintetében az érték = 1,0-t kell alkalmazni minden szennyező anyag esetében; Az alkalmazandó határértékek az e rendelet I. mellékletének 2. táblázatában szereplő RDE- határértékek.

(*) 49. számú ENSZ-előírás 07. módosítássorozata.

3. táblázat: A párolgási kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei

	Vizsgálati feltételek
SHED (*)-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	A 154. számú ENSZ-előírásban foglalt 1A. szintet (négyfázisú WLTP) kell alkalmazni (**).

(*) SHED: a párolgási veszteség meghatározására szolgáló légmentes kamra.
(**) 154. számú ENSZ-előírás, 02. módosítássorozat.

4. táblázat: A fékrészecske-kibocsátási határértéknek való megfelelés vizsgálatának feltételei

	M_1 és N_1 kategóriájú járművek	M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek
A fékrészecske-kibocsátás vizsgálata	A fékrészecske-kibocsátásra vonatkozó ENSZ 24. számú globális műszaki előírás szerinti vizsgálat	

5. táblázat: A gumiabroncskopásra vonatkozó határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei

	C_1 osztályú gumiabroncsok	C_2 osztályú gumiabroncsok	C_3 osztályú gumiabroncsok
A gumiabroncskopásra vonatkozó határértékek vizsgálata	Az ENSZ WP.29 által a gumiabroncskopás valós feltételek melletti vizsgálatára kidolgozott vizsgálati módszerek alapján	Az ENSZ WP.29 által a gumiabroncskopás valós feltételek melletti vizsgálatára kidolgozott vizsgálati módszerek alapján	Az ENSZ WP.29 által a gumiabroncskopás valós feltételek melletti vizsgálatára kidolgozott vizsgálati módszerek alapján

IV. MELLÉKLET

AZ ÉLETTARTAMRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. táblázat: A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő rendszerek élettartama

A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő pótberendezések élettartama	M_1, N_1 és M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
Alap-élettartam	Legfeljebb 160 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	300 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	700 000 km vagy 12 év, amelyik előbb bekövetkezik
További élettartam	Az alap-élettartam túllépése után és legfeljebb 200 000 km vagy 10 év, amelyik előbb bekövetkezik	Az alap-élettartam túllépése után és legfeljebb 375 000 km vagy 10 év, amelyik előbb bekövetkezik	Az alap-élettartam túllépése után és legfeljebb 875 000 km vagy 15 év, amelyik előbb bekövetkezik

(*) Legnagyobb össztömeg.

2. táblázat: A járművek, motorok és kibocsátáscsökkentő pótberendezések további élettartam alatti vizsgálata során az 1. melléklet szerinti kipufogógáz-kibocsátási határértékek kiigazítása céljából alkalmazandó tartóssági szorzók

Tartóssági szorzók	M_1, N_1 és M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
A további élettartam alatt alkalmazandó tartóssági szorzó	1,2 (gáz-halmazállapotú szennyező anyagok)		

(*) Legnagyobb össztömeg.

V. MELLÉKLET

A VIZSGÁLATI KÖVETELMÉNYEK ÉS A NYILATKOZATOK ALKALMAZÁSA

1. táblázat: A vizsgálati követelmények és a nyilatkozatok gyártó általi alkalmazása M_1 és N_1 kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és részecskeszám a közúti vizsgálatok során (RDE)	Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó járműtípus tekintetében	Nem kötelező	Választható
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM, PN, CO_2-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatótávolság (akkumulátor tartóssága) (WLTP 23 °C mellett)	Kötelező vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre a típusjóváhagyást megadták	A kipufogógáz-kibocsátáshoz és az OBFCM-hez kötelező	A kipufogógáz-kibocsátáshoz, az OBFCM-hez és az akkumulátor tartósságának állapotfigyelőihez (SOH) kötelező
A CO_2 környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat (*)	Nem kötelező	Választható
Kartergáz-kibocsátás	Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúházrendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz (*)	Kötelező	Választható
Párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Kötelező	Választható
A kibocsátáscsökkentő rendszerek tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működése	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező
A kibocsátások laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Választható
Az elektromos hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Választható

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

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható
Fedélzeti ellenőrzés	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Kötelező
Teljesítménymeghatározás	Kötelező	Nem kötelező	Választható
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Nem kötelező

(*) A jóváhagyó hatóság vizsgálat elvégzését írhatja elő.

2. táblázat: A vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok, a Bizottság és az elismert harmadik felek általi alkalmazása M_1 és N_1 kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és részecskeszám a közúti vizsgálatok során (RDE)	Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó járműtípus tekintetében	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Kötelező	Választható
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM, PN, CO_2-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatótávolság (akkumulátor tartóssága) (WLTP 23 °C mellett)	Kötelező vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre a típusjóváhagyást megadták	Ellenőrzések vagy választható vizsgálat	Kötelező	Választható	Választható	Választható
A CO_2 környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat (*)	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
Kartergáz-kibocsátás	Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúházrendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz (*)	Ellenőrzések vagy választható vizsgálat	Választható	Választható	Választható	Választható
Párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Ellenőrzések vagy választható vizsgálat	Választható	Választható	Kötelező	Választható
A kibocsátáscsökkentő rendszerek tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Kötelező	Választható
A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek működése	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Kötelező	Választható
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Kötelező	Választható
A kibocsátások laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható
Az elektromos hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható
Fedélzeti ellenőrzés	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Kötelező	Választható
Teljesítménymeghatározás	Kötelező	Nem kötelező	Választható	Választható	Választható	Választható

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható

(*) A jóváhagyó hatóság vizsgálat elvégzését írhatja elő.

3. táblázat: A vizsgálati követelményeknek, a nyilatkozatoknak, valamint a típusjóváhagyásokra és a típusjóváhagyások kiterjesztéseire vonatkozó egyéb követelményeknek a gyártó általi alkalmazása M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM, PN és CO_2-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (WHTC és WHSC)	Kötelező a kibocsátási járműcsalád alapmotorja esetében és nyilatkozat a járműcsalád valamennyi tagja tekintetében (*); (**)	Kötelező a motorcsalád egy tagja esetében (***)	Nem kötelező
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PN a közúti vizsgálatok (RDE) során minden egyes üzemanyag és vonatkozó járműkategória (M_2, M_3, N_2 és N_3) tekintetében	Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre járműtípusonként a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó járműkategória tekintetében (**)	Nem kötelező	Kétévente kötelező vizsgálat üzemanyagrendszertől, járműkategóriától és hasznos terheléstől függetlenül minden motortípus esetében (***)
A gépjármű CO_2-kibocsátásának, üzemanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztásának, kibocsátásmentes és elektromos hatótávolságának a meghatározása	A VECTO szimulációs eszköz működtetésére vonatkozó engedély, alkotóelem-tanúsítás.	Alkotóelemek esetében. A VECTO-használat ellenőrzése (évente négyszer)	Kötelező
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Nem kötelező
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz (**)	Nem kötelező	Választható

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
A kibocsátáscsökkentő rendszerek tartóssága	Nyilatkozat (**)	Nem kötelező	Nem kötelező
A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek működése	Nyilatkozat (**)	Nem kötelező	Választható (***)
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező
Teljesítménymeghatározás	Kötelező (**)	Nem kötelező	Nem kötelező
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható
Fedélzeti ellenőrzés (OBM-család szintű)	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Kötelező
OBFCM (az üzemanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztás, valamint a hasznos terhelés fedélzeti mérése)	Kötelező	Kötelező	Kötelező
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Nem kötelező

(*) Az összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.
(**) A kibocsátások tekintetében típusjóváhagyást kapott motorrendszerrel rendelkező jármű esetén a motor gyártója felelős a jármű megfelelésének igazolásáért ezen a vizsgálaton (a motor önálló műszaki egységként kapott típusjóváhagyást).
(***) A kibocsátások tekintetében típusjóváhagyást kapott motorrendszerrel rendelkező jármű esetén a motor gyártója felelős a jármű megfelelésének igazolásáért ezen a vizsgálaton, amennyiben a 9. cikkel összhangban a jármű gyártójával erről megállapodtak.

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

4. táblázat: A típusjóváhagyásokra és a típusjóváhagyás-kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok, a Bizottság és az elismert harmadik felek általi alkalmazása M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PN a közúti vizsgálatok (RDE) során minden egyes üzemanyag és vonatkozó járműkategória (M_2, M_3, N_2 és N_3) tekintetében	Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre járműtípusonként a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó járműkategória tekintetében (**)	(Lásd a motorra vonatkozó követelményeket)	Évente kötelező a kibocsátási típusjóváhagyás hatálya alá tartozó, bármilyen üzemanyagrendszerű és bármely járműkategóriába tartozó, megfelelő számú járműtípus esetében (***)	Választható	Kötelező/Választható	Választható
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM, PN és CO_2-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (WHTC és WHSC)	Kötelező a motorcsalád alapmotorja esetében és nyilatkozat a járműcsalád valamennyi tagja tekintetében (*); (**)	Kötelező a motorcsalád egy tagja esetében (**)	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező
A gépjármű CO_2-kibocsátásának, üzemanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztásának, kibocsátásmentes és elektromos hatótávolságának a meghatározása	A VECTO szimulációs eszköz működtetésére vonatkozó engedély kiállítása; alkotóelem-tanúsítványok kiállítása	Alkotóelemek esetében	Nem kötelező	Nem kötelező	Választható	Választható
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Választható	Választható	Választható
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	Választható	Választható	Választható	Választható
A kibocsátáscsökkentő rendszerek tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek működése	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Kötelező	Választható
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Választható	Választható	Választható
Teljesítménymeghatározás	Kötelező (**)	Nem kötelező	Választható	Választható	Választható	Választható
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható
Fedélzeti ellenőrzés (OBM-család szintű)	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható
OBFCM (az üzemanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztás, valamint a hasznos terhelés fedélzeti mérése)	Kötelező	Kötelező	Kötelező	Választható	Választható	Választható
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció (**)	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és bizonyítás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Választható

(*) Az összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.
(**) A kibocsátások tekintetében típusjóváhagyást kapott motorrendszerrel rendelkező jármű esetén a motor gyártója felelős a jármű megfelelésének igazolásáért ezen a vizsgálaton (a motor önálló műszaki egységként kapott típusjóváhagyást).
(***) A kibocsátások tekintetében típusjóváhagyást kapott motorrendszerrel rendelkező jármű esetén a motor gyártója felelős a jármű megfelelésének igazolásáért ezen a vizsgálaton, amennyiben a 9. cikkel összhangban a jármű gyártójával erről megállapodtak.

5. táblázat: A vizsgálati követelményeknek, a nyilatkozatoknak, valamint a típusjóváhagyásokra és a típusjóváhagyások kiterjesztéseire vonatkozó egyéb követelményeknek a gyártó általi alkalmazása O_3 és O_4 kategóriájú pótkocsik esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
A pótkocsik energiahatékonysága	A VECTO szimulációs eszköz működtetésére vonatkozó engedély kiállítása; alkotóelem-tanúsítványok kiállítása	Alkotóelemek esetében	Választható

6. táblázat: A típusjóváhagyásokra és a típusjóváhagyás-kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok, a Bizottság és az elismert harmadik felek általi alkalmazása O_3 és O_4 kategóriájú pótkocsik esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
A pótkocsik energiahatékonysága	A VECTO szimulációs eszköz működtetésére vonatkozó engedély kiállítása; alkotóelem-tanúsítványok kiállítása	Alkotóelemek esetében	Nem kötelező	Nem kötelező	Választható	Választható

7. táblázat: Az M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművekbe szánt motorok típusjóváhagyására és típusjóváhagyás-kiterjesztéseire vonatkozó vizsgálati követelményeknek és nyilatkozatoknak a gyártó általi alkalmazása

Az egyes üzemanyagokra vonatkozó vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM, PN és CO_2-kibocsátás, valamint üzemanyag-fogyasztás (WHTC és WHSC)	Kötelező a motorcsalád alapmotorja esetében és nyilatkozat a járműcsalád valamennyi tagja tekintetében (**)	Kötelező a motorcsalád egy tagja esetében	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PN a közúti vizsgálatok (RDE) során minden egyes üzemanyagtípus és vonatkozó járműkategória (M_2, M_3, N_2 és N_3) tekintetében	Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre járműtípusonként a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó járműkategória tekintetében	Nem kötelező	
A motoron végzett vizsgálatok a CO_2-kibocsátás meghatározásához szükséges adatok ellenőrzése céljából	Kötelező	Kötelező	
Folyamatos/időszakos regenerálás	Nyilatkozat	Nem kötelező	
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	
A kibocsátáscsökkentő rendszerek tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	
Teljesítménymeghatározás	Kötelező	Nem kötelező	
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	
Fedélzeti ellenőrzés (OBM-család szintű)	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint	Nem kötelező	
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció (*)	Nem kötelező	

(*) Csak akkor, ha a motor gyártója ezeket a rendszereket a motorral együtt biztosítja.
(**) Az összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.

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

8. táblázat: Az olyan motorok típusjóváhagyására és típusjóváhagyásának kiterjesztéseire vonatkozó vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok, a Bizottság és az elismert harmadik felek általi alkalmazása, amelyeket M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú járművekhez szánnak

Az egyes üzemanyagokra vonatkozó vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok	A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	—	—
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM, PN és CO_2-kibocsátás, valamint üzemanyag-fogyasztás (WHTC és WHSC)	Kötelező az alapmotor esetében és nyilatkozat a motorcsalád valamennyi tagja tekintetében (**)	Ellenőrzés vagy választható vizsgálat	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PN a közúti vizsgálatok (RDE) során minden egyes üzemanyagtípus és vonatkozó járműkategória (M_2, M_3, N_2 és N_3) tekintetében	Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre járműtípusonként a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó jármű kategória tekintetében	Nem kötelező		
A motoron végzett vizsgálatok a CO_2 meghatározásához szükséges adatok ellenőrzése céljából	Kötelező	Kötelező		
Folyamatos/időszakos regenerálás	Nyilatkozat	Nem kötelező		
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező		
A kibocsátáscsökkentő rendszerek tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező		
Teljesítménymeghatározás	Kötelező	Nem kötelező		
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező		
Fedélzeti ellenőrzés (OBM-család szintű)	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint			
Motorteljesítmény	Kötelező	Nem kötelező		

Az egyes üzemanyagokra vonatkozó vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok	A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	—	—
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció (*)	Nem kötelező		

(*) Csak akkor, ha a motor gyártója ezeket a rendszereket a motorral együtt biztosítja.
(**) Az összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.

9. táblázat: A kibocsátáscsökkentő rendszerek típusjóváhagyására vonatkozó vizsgálati követelmények és nyilatkozatok gyártók általi alkalmazása

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
A teljesítmény és a tartósság igazolása öregített alkatrészekkel	Szükséges/Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható
Tartóssági követelmény ellenőrzése valós feltételek között (RDE-vizsgálat öregített járművekkel)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható

10. táblázat: A kibocsátáscsökkentő rendszerek típusjóváhagyására vonatkozó vizsgálati követelményeknek és nyilatkozatoknak a tagállamok, a Bizottság és az elismert harmadik felek általi alkalmazása

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
A teljesítmény és a tartósság igazolása öregített alkatrészekkel	Kötelező	Választható	Választható	Választható	Választható	Választható
Tartóssági követelmény ellenőrzése valós feltételek között (RDE-vizsgálat öregített járművekkel)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Választható	Választható	Kötelező	Választható

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

11. táblázat: A fékrendszerek típusjóváhagyására vonatkozó vizsgálati követelmények gyártók általi alkalmazása

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok
A fékrendszer kibocsátásának vizsgálata WLTP fékezési ciklusban	Kötelező	Kötelező	Nem kötelező

12. táblázat: A fékrendszerek típusjóváhagyására vonatkozó vizsgálati követelményeknek a tagállamok, a Bizottság és az elismert harmadik felek általi alkalmazása

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használatban lévő járművek megfelelőségére irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	A típusjóváhagyást megadó hatóság	Bizottság és elismert harmadik felek	Piacfelügyeleti hatóságok	Bizottság és elismert harmadik felek
A fékrendszer kibocsátásának vizsgálata WLTP fékezési ciklusban	Kötelező	Ellenőrzés vagy választható vizsgálat	Nem kötelező	Választható a súrlódásos fékezés arányának ellenőrzéséhez	Választható a súrlódásos fékezés arányának ellenőrzéséhez	Választható a súrlódásos fékezés arányának ellenőrzéséhez

VI. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

1. A 715/2007/EK rendelet

A 715/2007/EK rendelet	E rendelet
1. cikk, (1) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés
1. cikk, (2) bekezdés	1. cikk, (2) bekezdés
2. cikk, (1) bekezdés	2. cikk, (1) bekezdés
2. cikk, (2) bekezdés	5. cikk, (2) bekezdés
3. cikk	3. cikk
4. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés	4. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
4. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (3) bekezdés	7. cikk, (4) bekezdés
4. cikk, (4) bekezdés	14. cikk, (3) és (4) bekezdés
5. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
5. cikk, (2) bekezdés	4. cikk, (5) bekezdés
5. cikk, (3) bekezdés	14. cikk
10. cikk	10. cikk
11. cikk	11. cikk
12. cikk	—
13. cikk	19. cikk
14. cikk	—
15. cikk	17. cikk
16. cikk	—
17. cikk	20. cikk
18. cikk	21. cikk
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	—

2. Az 595/2009/EK rendelet

Az 595/2009/EK rendelet	E rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk, első albekezdés	2. cikk
2. cikk, második albekezdés	—
2. cikk, harmadik albekezdés	—
2. cikk, negyedik albekezdés	—
3. cikk	3. cikk
4. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (3) bekezdés	14. cikk
5. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
5. cikk, (2) bekezdés	4. cikk, (4) bekezdés
5. cikk, (3) bekezdés	4. cikk, (5) bekezdés
5. cikk, (4) bekezdés	14. cikk
5a. cikk	4. cikk, (6) bekezdés
5b. cikk	10. cikk, (6) és (7) bekezdés
5c. cikk, a) pont	14. cikk, (4) bekezdés, d) pont
5c. cikk, b) pont	14. cikk, (4) bekezdés, j) pont
5c. cikk, c) pont	14. cikk, (4) bekezdés, b) pont
7. cikk	12. cikk
8. cikk	10. cikk, (6) bekezdés és 10. cikk, (7) bekezdés
9. cikk	11. cikk
10. cikk	—
11. cikk	19. cikk
12. cikk	—
13. cikk	17. cikk
13a. cikk	17. cikk
14. cikk	—
15. cikk	—
16. cikk	—
17. cikk	20. cikk
18. cikk	21. cikk
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	—