



Brüsszel, 2023. szeptember 22.
(OR. en)

13084/23

Intézményközi referenciaszám:
2022/0365(COD)

COMPET 883
MI 754
IND 473
ENER 498
ENV 1004
CONSOM 316
CODEC 1613

FELJEGYZÉS

Küldi:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész)
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	12639/23
Biz. dok. sz.:	14598/22 + ADD1-7
Tárgy:	Rendelet 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) <i>Általános megközelítés</i>

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2022. november 10-én benyújtotta a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek 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), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK rendelet¹ hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot.

¹ 14598/22 + ADD1–7.

2. A rendelettervezet célja a környezet és az egészség védelmének fokozása az EU-ban azáltal, hogy megfelelőbb, költséghatékonyabb és időtállóbb szabályokat és határértékeket állapít meg a közúti közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozóan.
3. E tervezet az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikkén alapul (rendes jogalkotási eljárás).
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. április 27-én nyilvánított véleményyt.
5. Az Európai Parlamentben a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság (ENVI) a felelős bizottság. Alexandr VONDRA-t (ECR, CZ) jelölték ki előadónak. Az ENVI jelentéstervezetét 2023. május 26-án tették közzé. Az ENVI-bizottság még nem szavazott a végleges jelentéséről.

II. A TANÁCS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

6. A műszaki harmonizációs munkacsoport (gépjárművek) 2022. november 21-én, a cseh elnökség ideje alatt kezdte meg a javaslat vizsgálatát. Az e javaslatot kísérő hatásvizsgálatot 2022. november 21-én, illetve december 19-én terjesztették elő és vizsgálták meg.
7. A svéd elnökség idején hat munkacsoporti ülésre került sor. Az elnökség három kompromisszumos szöveget dolgozott ki, amelyeket 2023. március 22-én, május 10-én, illetve június 12-én vizsgáltak meg.
8. A spanyol elnökség idején – 2023. július 11-én és 12-én – a munkacsoport kétszer ülésezett, azzal a céllal, hogy a függőben lévő kérdések tekintetében széles körű megállapodás születhessen. Mivel a szóban forgó kérdések közül munkacsoporti szinten több is megosztónak bizonyult, a munkacsoport a COREPER (I. rész) 2023. július 19-i ülésén iránymutatást kért a munka folytatásához. Ezen ülés eredményének és a delegációk észrevételeinek figyelembevételével az elnökség két új kompromisszumos szöveget dolgozott ki, amelyekről a munkacsoport 2023. szeptember 1-jén, illetve 12-én tárgyalt.

9. Mérlegelve a 2023. szeptember 12-én, illetve írásban kifejtett különböző véleményeket, az elnökség egy igen érzékeny kompromisszumos szöveget terjesztett elő a COREPER (I. rész) 2023. szeptember 20-i ülésén. Ezen az ülésen a delegációk az elnökségi kompromisszumos szöveg néhány módosítását kérték. Az új módosításokat a COREPER (I. rész) 2023. szeptember 22-i ülésére készült tárgyalási anyagban ismertették.
10. Az elnökség úgy véli, hogy az e feljegyzés mellékletében található kompromisszumos szöveg tükrözi az elnökség és a tagállamok arra irányuló erőfeszítéseit, hogy egyensúlyt teremtsenek a delegációk által kifejtett különböző álláspontok között.

III. A KOMPROMISSZUMOS SZÖVEG FŐ ELEMEI

a) Vizsgálati körülmények és kibocsátási határértékek az M_1 és az N_1 kategóriájú járművek esetében

11. Az M_1 és az N_1 kategóriájú járművekre vonatkozó vizsgálati követelmények fontos szempontot jelentettek a munkacsoport megbeszélései során. Több delegáció fenntartással élt a javasolt – a vizsgálati körülmények és egyes kibocsátási határértékek szigorúbb szabályozását célzó – rendelkezésekkel kapcsolatban. E delegációk úgy vélték, hogy a beruházási költségek és a javasolt rendelkezésekből fakadó környezeti előnyök közötti kapcsolat aránytalan lenne.

Ezen aggályok eloszlatása érdekében az elnökség a kompromisszumos szövegben törli a III. melléklet 1. táblázatából az M_1 és az N_1 kategóriájú járművekre vonatkozó vizsgálati körülményeket, valamint visszatér az Euro 6e szabványban meghatározott, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljáráshoz (WLTP) és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE) vizsgálatához.

Az I. melléklet 1. táblázatában szereplő, belső égésű motorral felszerelt M_1 és N_1 kategóriájú járművek kipufogógáz-kibocsátási határértégeit, valamint az I. melléklet 3. táblázatában szereplő, benzinüzemű, M_1 és N_1 kategóriájú járművek párolgási kibocsátási határértégeit illetően az új kompromisszumos szöveg visszatér az Euro 6-hoz. Az I. melléklet 3. táblázatából elhagyták az üzemanyag-feltöltésből származó kibocsátásokra vonatkozó határértékeket.

b) Vizsgálati körülmények és kibocsátási határértékek az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járművek esetében

12. Az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járművek esetében alkalmazandó vizsgálati körülmények és kipufogógáz-kibocsátási határértékek vonatkozásában javasolt rendelkezések számos delegáció számára központi jelentőséggel bírtak. E delegációk aggodalmukat fejezték ki amiatt, hogy a villamosítás terén a már meglévő fejlesztési kapacitásokon és beruházásokon felül jelentős új kapacitásokra és beruházásokra lenne szükség, valamint aggodalmuknak adtak hangot a javasolt megközelítésből származó általános előnyöket illetően.

Ezen aggályok figyelembevétele érdekében az elnökségi kompromisszumos szövegből a III. melléklet 2. táblázata törlésre került. Az elnökségi kompromisszumos szöveg lényegében visszatér az Euro VI-ban használt vizsgálati körülményekhez.

A belső égésű motorral felszerelt M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek és az ezekben a járművekben használt belső égésű motorok kipufogógáz-kibocsátását illetően az új kompromisszumos szövegből törlésre került a formaldehidre (HCHO) vonatkozó kibocsátási határérték az I. melléklet 2. táblázatában szereplő kibocsátási határértékek javasolt jegyzékéből. Az Euro VI-hoz képest a kompromisszumos szöveg szigorúbb határértékeket állapít meg a laboratóriumi és a közúton történő mérések tekintetében.

c) A fékrészecske-kibocsátási határértékek és a gumiabroncskopás sebességére vonatkozó határértékek

13. Az Európai Unió szerződő fele az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) a kerekkes gépjárművekre 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 megállapodásának. Az Euro 7-et ezért össze kell hangolni az ENSZ EGB-előírásokkal, valamint azok módosításaival. Mivel az ENSZ-EGB még nem fejezte be a különösen a fékrészecske-kibocsátásra és a gumiabroncskopásra vonatkozó határértékekkel kapcsolatos vizsgálati eljárásokra irányuló munkát, az elnökségi kompromisszumos szöveg a 15. cikk (2) bekezdésében tisztázza, hogyan kell ezt a kiigazítást elvégezni.

A szóban forgó bekezdés olyan eltérést is tartalmaz, amely szerint a gumiabroncsok kopási sebességére vonatkozó határértékek abban az esetben is meghatározhatók, ha a C₁ osztályú gumiabroncsok tekintetében nem terjesztettek elő ENSZ EGB-előírásra vagy ENSZ EGB-előírás módosítására irányuló javaslatot.

d) Jelentéstételi követelmények

14. Az elnökségi kompromisszumos szöveg új rendelkezéseket vezet be a 18. cikkbe a nehézgépjárműveknek a kibocsátások, a gumiabroncskopás, az akkumulátor tartóssága és a fékrészecske-kibocsátás tekintetében mutatott tartóssági teljesítményére vonatkozó jelentéstételi követelményekre vonatkozóan.

e) Fedélzeti ellenőrzés (OBM)

15. A delegációk megvitatták továbbá a kibocsátások mindenkor, illetve a jármű élettartamára vonatkozó fedélzeti ellenőrzés (OBM) kérdését. Néhány delegáció úgy vélte, hogy ezt a kötelezettséget törölni kell a rendelettervezetből, azon az alapon, hogy i. ehhez új érzékelőkre lenne szükség, amelyek vagy nem állnak rendelkezésre, vagy amelyek kapacitási, illetve élettartama korlátozott; ii. az Euro 6 már bevezetett sikeres intézkedéseket a járművek megfelelőségének biztosítására, így például a fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszereket; iii. a fedélzeti ellenőrzés bizonyos közúti kockázatokat vet fel, amelyeket alaposan ki kell értékelni. Mások úgy vélték, hogy az OBM-re vonatkozó rendelkezések törlése aláásná az új Euro 7 rendelet környezetvédelmi és egészségvédelmi célját. Az elnökség gondosan figyelembe vette a különböző kifejtett véleményeket, és úgy véli, hogy a fedélzeti ellenőrzésre vonatkozó rendelkezések törlése veszélybe sodorhatná a rendelet szövegét övezően kialakított, összességében érzékeny és törékeny kompromisszumot.

Az elnökségi kompromisszumos szöveg tartalmazza az OBM-nek és funkcióinak a pontosabb meghatározását, továbbá kifejezetten kimondja, hogy az OBM nem károsíthatja a közúti közlekedésbiztonságot.

f) A konkrét végrehajtási jogi aktusok elfogadásának időpontjai

16. A delegációk többsége azt kérte, hogy a rendelettervezetbe foglaljanak bele konkrét időpontokat, amelyek jelzik, hogy a Bizottságnak mikor kell konkrét végrehajtási jogi aktusokat elfogadnia. Az elnökségi kompromisszumos szöveg a 14. cikk új (7) és (8) bekezdéssel való kiegészítése révén egyértelművé teszi, hogy a (7) bekezdésben felsorolt végrehajtási jogi aktusokat az M₁ és az N₁ kategóriájú járművek esetében a rendelet hatálybalépését követő 12 hónapon belül, a (8) bekezdésben felsorolt végrehajtási jogi aktusokat pedig az M₂, az N₂, az M₃ és az N₃ kategóriájú járművek, valamint az O₃ és az O₄ kategóriájú pótkocsik esetében a rendelet hatálybalépését követő 30 hónapon belül kell elfogadni.

g) Az új „járműtípusra” és a „jármű nyilvántartásba vételére” vonatkozó dátumok megtartása

17. Több delegáció kérésének megfelelően az elnökség a kompromisszumos szöveggel újra bevezeti azt a jól bevált gyakorlatot, hogy az új „járműtípus” dátuma és a „jármű nyilvántartásba vételének” dátuma között egy év különbségnek kell lennie, azáltal, hogy a 10. cikket új (3a) és (4a) bekezdéssel egészíti ki, és ennek megfelelően módosítja e cikk (4) és (5) bekezdését.

h) Az új rendelet alkalmazásának kezdőnapjai

18. A munkacsoporti szinten folytatott megbeszélések során számos delegáció úgy vélte, hogy a Bizottság által az M₁ és az N₁ kategóriájú járművek esetében javasolt 2025. július 1-jei határidő, illetve az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járművek, valamint az O₃ és az O₄ kategóriájú pótkocsik esetében javasolt 2027. július 1-jei határidő túl ambiciózus, sőt egyenesen irreális. Az elnökségi kompromisszumos szöveg új kezdőnapokat javasol az alkalmazás tekintetében, nevezetesen az M₁ és az N₁ kategóriájú új járműtípusok esetében a rendelet hatálybalépését követő 30 hónapot, az M₁ és az N₁ kategóriájú új járművek esetében pedig a rendelet hatálybalépését követő 42 hónapot. Az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃, valamint az O₃ és az O₄ kategóriák esetében az alkalmazás új kezdőnapja új típusok esetében 48 hónap, új járművek és pótkocsik esetében pedig 60 hónap.

A rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek esetében 30 hónapot állapítottak meg az új rendelet alapján jóváhagyott M₁ és N₁ kategóriájú járművekre felszerelendő új rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek esetében, valamint 48 hónapot az új rendelet alapján jóváhagyott M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ és O₄ kategóriájú járművekre felszerelendő új típusok esetében.

Az új kompromisszumos szöveg a C₁ osztályba tartozó új gumiabroncsok esetében 48 hónapot, a C₂ és a C₃ osztályba tartozó új gumiabroncsok esetében pedig 72 hónapot vezet be. A már forgalomba hozott gumiabroncsok forgalmazása és üzembe helyezése további 30 hónap engedélyezett.

i) Az Euro 7 alkalmazása kezdőnapjainak összehangolása a 2030-ra kitűzött nulla szén-dioxid-kibocsátási célértékkal egyes M₂ és M₃ kategóriájú járművek esetében

19. A Bizottság 2023 februárjában javaslatot tett a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásairól szóló rendelet felülvizsgálatára. A javaslatról folytatott tárgyalások jelenleg is folyamatban vannak. Elfogadása esetén a javaslat egyes M₂ és M₃ kategóriájú járművek esetében bevezetné a 2030-ra vonatkozó nulla CO₂-kibocsátási célértéket. E célnak a nehézgépjárművekre vonatkozó, az elnökségi kompromisszumos szövegben meghatározott kibocsátási követelményekkel és határidőkkel való összehangolása érdekében a 10. cikk új (5a) bekezdéssel egészül ki, amely kivételt vezet be az M₂ és az M₃ kategóriába tartozó egyes járművek tekintetében. E kivétellel összhangban a szóban forgó járművek 2030-ig forgalomba hozhatók, amennyiben rendelkeznek érvényes Euro VI kibocsátási típusjóváhagyással.

IV. KONKLÚZIÓ

20. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot (Versenyképesség), hogy 2023. szeptember 25-i ülésén állapodjon meg az e feljegyzés mellékletében foglalt szövegre vonatkozó általános megközelítésről, és bízza meg az elnökséget, hogy kezdjen tárgyalásokat az Európai Parlamenttel az első olvasatbeli megállapodás elérése érdekében.

2022/0365 (COD)

Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

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), továbbá a 715/2007/EK rendelet és az 595/2009/EK 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 véleményére²,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³,
rendes jogalkotási eljárás keretében,

² HL C ..., ..., o.

³ HL C ..., ..., o.

mivel:

- (1) 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 rendelet⁴ átfogó típusjóváahagyási és piacfelügyeleti rendszert vezetett be a gépjárművekre és pótkocsijaikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan.
- (2) A belső piac megfelelő működésének, valamint a valamennyi tagállamban egységes, magas szintű környezet- és egészségvédelem biztosítása érdekében a gépjárművek, motorok, **elektromos motorok** és tartalék alkatrészek kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváahagyás) vonatkozó műszaki előírásoknak továbbra is összehangoltnak kell lenniük.
- (3) Ez a rendelet az (EU) 2018/858 rendelet II. mellékletében megállapított EU-típusjóváahagyási eljárás céljából elfogadott önálló, rendeleti jellegű jogi aktus. **Az (EU) 2018/858 rendelet közigazgatási rendelkezései – beleértve a szankciókra vonatkozókat is – maradéktalanul alkalmazandók erre a rendeletre.**
- (3a)** [...] **Ez a rendelet** a járművek kibocsátására és az akkumulátorok tartósságára vonatkozó rendelkezéseket és követelményeket állapít meg, míg a műszaki elemeket a 182/2011/EU rendelet értelmében a vizsgálóbizottsági eljárás szerint és egy bizottság segítségével (komitológiai eljárás) elfogadott végrehajtási jogi aktusok határozzák meg.

⁴ 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 jóváahagyásáról 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.).

- (4) A gépjárműveknek, motoroknak és tartalék alkatrészeknek a kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására (a továbbiakban: kibocsátási típusjóváhagyás) vonatkozó műszaki előírásokat jelenleg két, a könnyű- és nehézgépjárművek kibocsátási típusjóváhagyására alkalmazandó rendelet, nevezetesen a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ (a továbbiakban: Euro 6) és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ (a továbbiakban: Euro VI) határozza meg. [...]
- (5) A 715/2007/EK rendeletben és az 595/2009/EK rendeletben meghatározott követelmények egyetlen rendeletbe foglalásával biztosítani kell a kibocsátási típusjóváhagyási rendszer belső koherenciáját a könnyű- és a nehézgépjárművek tekintetében egyaránt, lehetővé téve ugyanakkor az ilyen járművek eltérő kibocsátási határértékeit.
- (6) Ezenfelül a jelenlegi kibocsátási határértékeket [...] a nehézgépjárművekre vonatkozóan – az akkor rendelkezésre álló technológia alapján – 2009-ben [...] fogadták el. Azóta a technológia fejlődött, és a jelenleg rendelkezésre álló technológiák ötvözésével elért kibocsátási szint jóval alacsonyabb, mint a több mint 15 évvel ezelőtt elért szint. Ennek a technológiai fejlődésnek tükröződnie kell a kibocsátási határértékekben a létező legkorszerűbb technológia és a kibocsátáscsökkentéssel kapcsolatos ismeretek alapján, az összes releváns szennyező anyag tekintetében.

⁵ 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 és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).

⁶ 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 járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, 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 hatályaon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

- (7) [...] 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 érhető el.
- (8) Annak biztosítása érdekében, hogy a könnyű- és a nehézgépjárművek esetében is csökkenjen a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás, a járműveket valós használati körülmények között, minimális korlátozások, határértékek és egyéb vezetési előírások mellett kell vizsgálni, és nem csak laboratóriumban.
- (9) [...]
- (10) A 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy a járműveknek meghatározott időtartamon keresztül meg kell felelniük a kibocsátási határértékeknek; ez időtartam már nem felel meg a járművek átlagos élettartamának. Ezért helyénvaló olyan tartóssági követelményeket megállapítani, amelyek tükrözik az uniós járművek átlagos várható élettartamát.
- (11) [...]

- (12) A nem kipufogóeredetű kibocsátás a járművek gumiabroncsaiból és fékeiből származó részecskék kibocsátását jelenti. Becslések szerint a gumiabroncsokból származó kibocsátások jelentik a környezetbe kerülő mikroműanyagok legnagyobb forrását. Amint azt a hatásvizsgálat is mutatja, 2050-re a nem kipufogóeredetű 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 kipufogóeredetű kibocsátásokat tehát mérni és korlátozni kell. A Bizottságnak 2024 végéig jelentést kell készítenie a gumiabroncskopásról, amelyben áttekinti a mérési módszereket és a legkorszerűbb megoldásokat annak érdekében, hogy **legkésőbb 2025 decemberéig** javaslatot tegyen gumiabroncskopási határértékekre, **ha az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világfóruma (WP29) keretében a gumiabroncskopással kapcsolatban végzett munka késedelmet szenvedne.**
- (13) Az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ szabályozza a sebességváltás-jelzőket (GSI), amelyek fő célja, hogy amennyiben a járművezető követi jelzéseiket. minimálisra csökkentsék a jármű üzemanyag-fogyasztását. E rendeletnek azonban foglalkoznia kell a valós használat során – így a GSI követése esetén is – teljesítendő szennyezőanyag-kibocsátási követelményekkel.

⁷ 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.).

- (14) Az elektromosjármű-hajtóakkumulátorral 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 az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok sok éven át történő használat után is rendelkezzenek eredeti kapacitásuk jelentős részével. Ez különösen fontos a használt elektromos járművek vásárlói számára annak biztosítása érdekében, hogy a jármű továbbra is a várakozásoknak megfelelően működjön. Ezért minden elektromosjármű-hajtóakkumulátorral működő jármű esetében elő kell írni az akkumulátor állapotának – **a tartomány (SOCR) vagy az energia (SOCE) szempontját is magában foglaló** – ellenőrzését. Ezen túlmenően a teljesítőképességre vonatkozó minimumkövetelményeket kell bevezetni a személygépkocsik akkumulátorának tartóssága tekintetében, figyelembe véve az ENSZ 22. számú globális műszaki előírását⁸.
- (15) Jól ismert probléma a járművek manipulálása a kibocsátáscsökkentő rendszerek bizonyos részeinek eltávolítása vagy kikapcsolása érdekében. Ez a gyakorlat ellenőrizetlen kibocsátáshoz vezet, ezért meg kell akadályozni. A kilométer-számláló manipulálása hamis futásteljesítményt eredményez és akadályozza a jármű megfelelő, üzem közbeni ellenőrzését. Ezért rendkívül 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.
- (16) Ma már járművekbe beépített érzékelőket használnak a kibocsátással kapcsolatos rendellenességek észlelésére és az ezekkel kapcsolatban szükséges javítások elindítására a fedélzeti diagnosztikai rendszeren keresztül. A jelenleg használatban lévő fedélzeti diagnosztikai rendszer azonban nem észleli pontosan vagy kellő időben a működési hibákat, és nem is végezteti el megfelelően és kellő időben a szükséges javításokat. Ennek következtében előfordulhat, hogy a járművek kibocsátása jóval magasabb a megengedettnél. A fedélzeti diagnosztikai rendszerhez mindaddig használt érzékelők felhasználhatók a járművek kibocsátási viselkedésének a fedélzeti ellenőrző rendszeren keresztül történő folyamatos ellenőrzésére és szabályozására is. A fedélzeti ellenőrző rendszer arra is figyelmezteti a használót, hogy szükség esetén végezze el a motor vagy a kibocsátáscsökkentő rendszerek javítását. Ezért helyénvaló előírni egy ilyen rendszer telepítését, és szabályozni annak műszaki előírásait **oly módon, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a közúti közlekedésbiztonságot**.

⁸ Az Egyesült Nemzetek Szervezetének az elektromos járművekbe épített akkumulátorok tartósságára vonatkozó globális műszaki előírása (22. sz. ENSZ-GTR).

- (17) A gyártók dönthetnek úgy, hogy olyan járműveket gyártanak, [...] amelyek speciális funkciókkal rendelkeznek, [...] **mint például** a virtuális elkerítés [...]. A fogyasztók és a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni az ilyen járművek megfelelő dokumentációval történő azonosítását. Ezért környezetvédelmi járműútlevelet kell rendelkezésre bocsátani.
- (18) Abban az esetben, ha 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.
- (19) 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 rugalmasság engedélyezhető. A kis sorozatú gyártók számára ezért lehetővé kell tenni, hogy a típusjóváhagyás során bizonyos vizsgálatokat megfelelőségi nyilatkozatokkal helyettesítsenek, míg az ultrakis sorozatú gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy [...] valós vezetési feltételek melletti menetcikluson alapuló laboratóriumi vizsgálatokat alkalmazzanak.
- (20) Az (EU) 2019/631 és az (EU) 2019/1242 európai parlamenti és tanácsi rendelet^{9, 10} meghatározza az uniós gépjárműállomány átlagos szén-dioxid-kibocsátását új személygépkocsik vonatkozásában. Az egyes járművek CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztásának, elektromos hatótávolságának és teljesítményének pontos meghatározására szolgáló eljárásokat és módszereket kell bevezetni a kibocsátási típusjóváhagyási eljárásba, **beleértve a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz frissítését és fejlesztését is, többek között a nehezebb jármű-kombinációk energiahatékonyságának jobb figyelembevétele érdekében.**

⁹ 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.).

¹⁰ 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.).

- (21) E rendelet egységes feltételek mellett történő végrehajtásának biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a következők tekintetében: a gyártóknak a típusjóváhagyás részeként fennálló kötelezettségei, valamint a [...] **megfelelőségi** nyilatkozatra, a gyártás megfelelőségének ellenőrzésére, a használat közbeni megfelelőség ellenőrzésére és a környezetvédelmi járműútlevélre alkalmazandó eljárások, vizsgálatok és módszerek; a járművek opciói és megjelölései; a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek tartósságával, valamint a fedélzeti ellenőrző 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 [...] járművek – **beleértve a többlépcsős előállítású járműveket is** – gyártóira vonatkozó követelmények és az általuk szolgáltatandó információk, valamint **e [...] járművek** CO₂-értékének [...] meghatározására szolgáló eljárások; a kibocsátási típusjóváhagyásra, az ellenőrzésekre és vizsgálatokra, valamint a piacfelügyeleti ellenőrzésekre vonatkozó műszaki elemek, igazgatási és dokumentációs követelmények, továbbá jelentéstételi kötelezettségek, a járművek használat közbeni megfelelőségének és a gyártás megfelelőségének ellenőrzése; módszerek és vizsgálatok i. a kipufogógáz-kibocsátás [...] **laboratóriumban** és közúton történő mérésére, [...] **és** hordozható kibocsátásmérő rendszerek használata a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások [...] ellenőrzésére, ii. a gépjármű CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és **elektromos** energiafogyasztásának, elektromos hatótávolságának és motorteljesítményének meghatározására, iii. a sebességváltás-jelzőre (GSI) vonatkozó előírások meghatározására; iv. az O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik CO₂-kibocsátásra, üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztásra, **elektromos** hatótávolságra és motorteljesítményre gyakorolt hatásának meghatározására, iv. a forgattyúsházból származó kibocsátások, a párolgási kibocsátások, valamint a fékek kibocsátásának mérésére, v. az akkumulátor tartóssága tekintetében meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek való megfelelés értékelésére, vi. a motorok és járművek használat közbeni megfelelőségének értékelésére; megfelelési küszöbértékek és teljesítőképességi követelmények; megfelelési küszöbértékek és teljesítőképességi követelmények, valamint vii. az érzékelők (fedélzeti diagnosztikai és fedélzeti ellenőrző rendszer) teljesítőképességét biztosító vizsgálatok és módszerek; viii. a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek; a járművezetőt figyelmeztető rendszerek és használatkorlátozó rendszerek specifikációja és jellemzői, valamint a helyes működésük értékelésére szolgáló módszerek; ix. az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pótrendszer helyes működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek; x. a biztonsági intézkedések biztosítására és értékelésére szolgáló módszerek, beleértve a sebezhetőség elemzését és a manipulálás elleni

védelmet; xi. az Euro 7 szerinti egyes megjelölések alatt jóváhagyott típusok helyes működésének értékelésére szolgáló módszerek; xii. [...] a kibocsátási típusjóváhagyásainak való **megfelelés értékelésére szolgáló módszerek** a kis és ultrakis sorozatú gyártók esetében; xiii. [...]; xiv. a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények; xv. a referencia-üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások; valamint xvi. a [...] **manipulációs** berendezések és a [...] **manipulációs** stratégiák hiányának értékelésére szolgáló módszerek; xvii. a gumiabroncskopás mérésére szolgáló módszerek, továbbá xviii. a környezetvédelmi járműútlevél formátuma[...] **és** adatai [...]. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹¹ megfelelően kell gyakorolni. **A szennyezőanyag-kibocsátás mérésére szolgáló módszerekre vonatkozó egyes meglévő jogi kötelezettségek tekintetében a folytonosság biztosítása érdekében az M₁ és N₁ járműtípusok tekintetében a kipufogógáz- és párolgási kibocsátás mérésére szolgáló módszereknek az (EU) 2017/1151 rendeletben, pontosabban az (EU) 2017/1151 rendeletnek a végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontjában hatályos legújabb változatában meghatározott módszereket kell tükrözniük.**

- (22) 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 járműopciók és -megjelölések bevezetése a gyártók számára, ugyanakkor pedig [...] a tartóssági szorzóknak a meghatározása az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatokon alapján, továbbá az M₂, M₃, N₂ [...] **és** N₃ [...] kategóriájú járművek kis sorozatú gyártóira vonatkozó fogalommeghatározások és különleges szabályok meghatározása. 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 megállapodásban¹² foglalt elvekkkel 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.

¹¹ 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.).

¹² [HL L 123., 2016.5.12., 1. o.](#)

(22a) Az Unió szerződő fele az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) a kerekkes 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 megállapodásának. Ezt a rendeletet össze kell hangolni az ENSZ EGB-előírásokkal vagy az ENSZ EGB-előírások módosításaival, különös tekintettel a fékrészecske-kibocsátásra és a gumiabroncstípusok kopására vonatkozó határértékekre, valamint az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelményekre.

(22b) Következésképpen az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésében és a 97/836/EK határozatban foglalt eljárással összhangban jóváhagyott, ENSZ EGB-előírássra vagy ENSZ EGB-előírás módosítására irányuló javaslatban szereplő fenti határértékeket vagy követelményeket bele kell foglalni ebbe a rendeletbe. Ennek megfelelően a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el.

Amennyiben 2025. december 31-ig nem kerül sor ENSZ EGB-előírássra vagy ENSZ EGB-előírás módosítására irányuló javaslat előterjesztésére, a Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat kell elfogadnia, amelyekben – a gumiabroncskopással foglalkozó GRBP/GRPE-munkacsoportban végzett munkával összhangban – meghatározza a gumiabroncstípusok kopási határértékeit.

(23) Az egyértelműség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek [...], valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek kibocsátási típusjóváhagyására vonatkozó szabályok aktualizálásra kerülnek, és azok mindegyikét ez a rendelet tartalmazza, a meglévő 595/2009/EK és 715/2007/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni és e rendelettel kell felváltani.

(23a) 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, végrehajtási intézkedéseket tartalmazó alábbi jogi aktusokat:

- **a Bizottság 582/2011/EU rendelete,**
- **a Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete,**
- **a Bizottság (EU) 2017/2400 rendelete,**
- **A Bizottság (EU) 2022/1362 rendelete.**

- (24) Amennyiben az e rendeletben foglalt intézkedések személyes adatok kezelésével járnak, az említett intézkedéseket az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹³ és a 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁴, valamint az ezekre vonatkozó nemzeti végrehajtási intézkedésekkel összhangban kell végrehajtani.
- (25) Fontos, hogy a tagállamok, a nemzeti [...] hatóságok és a gazdasági szereplők elegendő időt kapjanak az e rendelet által bevezetett új szabályok alkalmazására való felkészülésre. **Az alkalmazás kezdőnapját ezért el kell halasztani, és az új, valamint a meglévő típusokra vonatkozó intézkedések alkalmazásának kezdőnapjaként különböző időpontokat kell megállapítani.** Míg a könnyű haszongépjárművek esetében az alkalmazás kezdőnapját úgy kell meghatározni, hogy arra sor kerüljön, amint az technikailag lehetséges, addig a nehézgépjárművek és a pótkocsik esetében az alkalmazás kezdőnapja további két évvel elhalasztható, mivel a nehézgépjárművek esetében hosszabb lesz a kibocsátásmentes járművekre való átállás.

¹³ 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.).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

(25a) Az M₂ és az M₃ kategóriájú járművek esetében – amelyekre vonatkozóan az (EU) 2019/1242 rendeletben a 2030-as jelentési időszaktól kezdve 100 %-os célértéket határoztak meg – e rendeletben átmeneti intézkedéseket kell megállapítani annak érdekében, hogy ilyen esetben biztosítani lehessen az összhangot az (EU) 2019/1242 rendeletben előírt kötelezettségekkel, valamint hogy a szükséges beruházási erőfeszítések arányosak maradjanak.

- (26) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az M és az N kategóriába tartozó járművek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek **kibocsátási** típusjóváhagyására vonatkozó közigazgatási és műszaki követelményekre, továbbá az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek piacfelügyeletére vonatkozó harmonizált szabályok meghatározását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

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 típusjövahagyására és piacfelügyeletére vonatkozóan, azok CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátását, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztását illetően, valamint az akkumulátoraik tartóssága tekintetében.
- (2) Ez a rendelet **továbbá** szabályokat állapít meg a [...] kibocsátási típusjövahagyásra, a gyártás megfelelőségére, a használat közbeni megfelelőségre, a piacfelügyeletre, a kibocsátáscsökkentő rendszerek és az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok tartósságára, a fedélzeti ellenőrző rendszerekre, a manipulálás korlátozására irányuló biztonsági rendelkezésekre és a kiberbiztonsági intézkedésekre, valamint a CO₂-kibocsátás, az elektromos hatótávolság, az üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztás és az energiahatékonyság pontos meghatározására vonatkozóan.

2. cikk

Hatály

E rendelet hatálya kiterjed az M₁, az M₂, az M₃, az N₁, az N₂ és az N₃ kategóriába tartozó gépjárművekre és ezeknek az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke szerinti O₃ és O₄ kategóriába tartozó pótkocsijaira, ideértve az egy vagy több lépcsőben tervezett és gyártott járműveket is, továbbá az ilyen járművekhez szánt rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre, **valamint a jeges útviszonyokra szánt gumiabroncsok kivételével a 117. számú ENSZ-előírásban meghatározott C₁, C₂ és C₃ kategóriájú gumiabroncsokra.**

3. cikk Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendelet fogalommeghatározásait kell alkalmazni.

E rendelet alkalmazásában:

1. „kibocsátási típusjóváhagyás”: a CO₂- és a szennyezőanyag-kibocsátás, az üzemanyag- és az **elektromos**energia-fogyasztás, valamint az akkumulátor tartóssága tekintetében e rendelet közigazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek megfelelő EU-típusjóváhagyás;

1a. „kiadó típusjóváhagyó hatóság”: a kibocsátási típusjóváhagyást kiadó jóváhagyó hatóság;

2. [...]
3. „a gyártás megfelelősége”: a gyártó telephelyén kiválasztott új járműveken, önálló műszaki egységeken vagy alkotóelemeken végzett tevékenységek, amelyek során bizonyosságot szereznek arról, hogy a forgalomba hozott termékek megfelelnek az e rendeletben meghatározott követelményeknek;
4. „használat közbeni megfelelőség”: az e rendeletben meghatározott tartóssági követelmények ellenőrzése céljából a forgalomban lévő járműveken, **önálló műszaki egységeken vagy alkotóelemeken** végzett tevékenységek;
5. „motor”: a jármű [...] **belső égésű motorja**;
6. „kibocsátás”: a gépjármű kipufogógáz- és nem kipufogóeredetű kibocsátása;
7. „kipufogógáz-kibocsátás”: a gépjármű vagy a motor kipufogócsövén keresztül az alábbiak mindegyikének kibocsátása: CO₂, gáz-halmazállapotú, szilárd és folyékony vegyületek, valamint kartergáz-kibocsátás;
8. „gáz-halmazállapotú szennyező anyagok”: a CO₂-től eltérő gáz-halmazállapotú vegyi anyagok kibocsátása;

9. „CO₂-kibocsátás” vagy „CO₂”: a [...] kipufogócsövön keresztül történő szén-dioxid-kibocsátás;
10. „nitrogén-oxidok” vagy „NO_x”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott [...] **NO és NO₂** összege;

10a. „dinitrogén-oxid” vagy „N₂O”: a kipufogócsövön keresztül történő dinitrogén-monoxid-kibocsátás;

11. „lebegő részecske” vagy „PM”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott és egy szűrőközegen összegyűjtött bármilyen anyag;
12. „10 µm-nél kisebb lebegő részecske” vagy „PM₁₀”: 10 µm-nél kisebb [...] **aerodinamikai** átmérőjű lebegő részecske;
13. „részecskeszám”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott szilárd részecskék teljes száma;
14. „10 nm-nél nagyobb részecskék száma” vagy „PN10”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott, 10 nm-nél nagyobb vagy azzal megegyező [...] **aerodinamikai** átmérőjű szilárd részecskék teljes száma;

14a. „23 nm-nél nagyobb részecskék száma” vagy „PN23”: a kipufogócsövön keresztül vagy a fékekből kibocsátott, 23 nm-nél nagyobb vagy azzal megegyező aerodinamikai átmérőjű szilárd részecskék teljes száma;

15. „szén-monoxid” vagy „CO”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott szén-monoxid;
16. „metán” vagy „CH₄”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott metán;
17. „összes szénhidrogén”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott teljes szénhidrogén-mennyiség;
18. „nem metán szénhidrogének” vagy [...] **„NHMC”**: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, a metántól eltérő teljes szénhidrogén-mennyiség;
19. „nem metán szerves gázok”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott, **a metántól eltérő** nem oxigéntartalmú és oxigéntartalmú szénhidrogének összege;

- 20. „ammónia” vagy „NH₃”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott ammónia;
- 21. „formaldehid” vagy „HCHO”: a kipufogócsövön keresztül kibocsátott formaldehid;
- 22. „WHTC”: a világszinten harmonizált átmeneti menetciklus, a 49. számú ENSZ-előírás 4. mellékletének 7.2.1. pontjával összhangban;
- 23. „WHSC”: a világszinten harmonizált állandósult állapotú menetciklus, a 49. számú ENSZ-előírás 4. mellékletének 7.2.2. pontjával összhangban;

23a. „elektromosenergia-fogyasztás”: a járműben lévő összes meghajtó erőforrásból származó elektromosenergia-fogyasztás;

23b. „üzemanyag-fogyasztás”: a járműben lévő összes meghajtó erőforrásból származó üzemanyag-fogyasztás;

- 24. „a jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz”: a nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának, üzemanyag-fogyasztásának, elektromosenergia-fogyasztásának és elektromos hatótávolságának meghatározására szolgáló szimulációs eszköz; [...]
- 25. [...]
- 26. „párolgási kibocsátás”: a kipufogócsövön keresztüli kibocsátás kivételével a jármű üzemanyag-ellátó rendszeréből kibocsátott szénhidrogéngőzök;
- 27. „kartergáz-kibocsátás”: a motor belső vagy külső, az olajteknővel belső vagy külső vezetékekkel összekötött tereiből kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyező anyagok;
- 28. „fékrészecske-kibocsátás”: a jármű fékrendszeréből kibocsátott részecskék;

29. „gumiabroncskopás”: a gumiabroncsból a kopási folyamat következtében elveszített és a környezetbe kibocsátott anyag tömege;
30. „nem kipufogóeredetű kibocsátás”: a párolgási kibocsátás, valamint a gumiabroncskopásból és a fékekből származó kibocsátás;
31. „szennyezőanyag-kibocsátás”: a CO₂-kibocsátástól eltérő kipufogógáz- és nem kipufogóeredetű kibocsátás;
32. „kibocsátáscsökkentő berendezés”: a jármű azon berendezései, amelyek csökkentik vagy korlátozzák a szennyezőanyag-kibocsátást;
33. „kibocsátáscsökkentő rendszerek”: a járműbe beépített kibocsátáscsökkentő berendezések, beleértve az azok használatát szabályozó vezérlőegységeket és szoftvereket;
34. „eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjóváhagyás;
35. „kibocsátáscsökkentő pótrendszer”: olyan kibocsátáscsökkentő rendszer vagy ilyen rendszerek együttese, amelyet az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer pótlására szántak, és amelyre önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;
36. [...]
37. „fedélzeti diagnosztikai rendszer” vagy „OBD”: olyan rendszer, amely képes a jármű rendszerének az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 49. pontjában meghatározott fedélzeti diagnosztikai (OBD) információit előállítani, és képes ezen információkat [...] **a fedélzeten kívülre** továbbítani;

38. „fedélzeti ellenőrző rendszer” vagy „OBM”: a jármű fedélzetén lévő olyan rendszer, amely képes a **kipufogógáz-kibocsátás nyomon követésére**, észlelve [...] **mind** a **kipufogógáz-kibocsátási határértékek túllépését** [...], **mind** pedig azt, amikor a jármű kibocsátásmentes üzemmódban van, és képes [...] ezen információkat [...] a **fedélzeten kívülre** továbbítani;
39. „üzemanyag- és/vagy **elektromos**energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz”: minden olyan szoftver vagy hardver, amely érzékeli 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 **elektromos**energia-fogyasztási adatait, valamint a jármű üzemanyag- vagy **elektromos**energia-fogyasztásának és energiahatékonyságának meghatározása szempontjából releváns egyéb paramétereket;
40. „[...] **manipuláló** berendezés”: bármely olyan [...] **tervezési elem, amely azt eredményezi, hogy a jármű a szabályozási vizsgálaton kívüli vezetési körülmények között ne feleljen meg a rendelet követelményeinek, holott a vizsgálat során megfelelőnek tűnik, illetve amely manipulálja az érzékelőkre, az üzemanyag- vagy elektromosenergia-fogyasztásra, az elektromos hatótávolságra vagy az akkumulátor tartósságára vonatkozó adatokat**;
41. „[...] **manipuláló** stratégia”: olyan stratégia, amely [...] **azt eredményezi, hogy a jármű a szabályozási vizsgálaton kívüli vezetési körülmények között ne feleljen meg a rendelet követelményeinek, holott a vizsgálat során megfelelőnek tűnik, illetve amely manipulálja az érzékelőkre, az üzemanyag- vagy elektromos**energia-fogyasztásra, az elektromos hatótávolságra vagy az akkumulátor tartósságára vonatkozó adatokat;

42. „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás” vagy „RDE”: a járműnek a [...] szokásos **használati** körülményei [...] között keletkező kibocsátása;
43. „kilométer-számláló”: a jármű által a gyártás óta megtett teljes távolság kijelzésére szolgáló készülék;
44. „manipulálás”: a motornak **vagy elektromos motornak**, a jármű kibocsátáscsökkentő berendezésének vagy rendszerének, a hajtásrendszernek, az elektromosjármű-hajtóakkumulátornak, a kilométer-számlálónak, az üzemanyag- és/vagy az energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköznek vagy a fedélzeti diagnosztikai rendszer/fedélzeti ellenőrző 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, kivéve, ha ezt ez a rendelet vagy az (EU) 2018/858 rendelet előírja**;
45. „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;
46. „saját tervezési központ”: olyan, a gyártó ellenőrzése alatt álló és használatában lévő létesítmény, amelyben a jármű egészének tervezése és fejlesztése történik;
47. „kis sorozatú gyártó”: olyan gyártó, amely naptári évenként kevesebb, mint 10 000 új M₁ kategóriájú vagy kevesebb, mint 22 000 új N₁ kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett gépjárművet gyárt, és amely:
- a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy
 - b) kapcsolt gyártók olyan csoportjának tagja, amely naptári évenként összesen kevesebb, mint 10 000 új M₁ kategóriájú vagy kevesebb, mint 22 000 új N₁ kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett gépjárműért felelős; vagy
 - c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját gyártóüzemet és saját tervezési központot üzemeltet;

48. „ultrakis sorozatú gyártó”: olyan kis sorozatú gyártó, amely az előző naptári évben kevesebb, mint 1 000 új M₁ kategóriájú vagy kevesebb, mint 1 000 új N₁ kategóriájú, az Unióban nyilvántartásba vett gépjárművet állított elő;
49. „tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű”: olyan jármű, amelyben az összes hajtóenergia-átalakító belső égésű motor, ideértve a hidrogénüzemű motorokat is;
50. „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;
51. „üzemanyagcella”: olyan energiaátalakító, amely a (bemeneti) kémiai energiát (kimeneti) elektromos energiává alakítja át, vagy fordítva;
52. „üzemanyagcellás jármű” vagy [...], „FCV” [...]: olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely hajtóenergia-átalakítóként kizárólag üzemanyagcellá(ka)t és elektromos gép(ek)et tartalmaz;
53. „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;
54. „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;
55. „hibrid elektromos jármű” vagy „HEV”: olyan hibrid jármű, amelynek az egyik hajtóenergia-átalakítója egy elektromos gép;

56. „külső feltöltésű hibrid elektromos jármű”: vagy „OVC-HEV”: olyan hibrid elektromos jármű, amely külső forrásról feltölthető;
57. „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;
58. „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);
59. „kibocsátásmentes üzemmód”: választható üzemmód, amelyben a hibrid járművet a belső égésű motor használata nélkül működtetik;
60. „hasznos teljesítmény”: próbapadon a forgattyústengely vagy annak megfelelője végén adott motorsebességnél vagy fordulatszámnál a segédberendezésekkel mért és a légköri referenciaviszonyok mellett meghatározott teljesítmény;
61. „kerékteljesítmény”: a jármű kerekein mért és annak meghajtására használt teljesítmény;
62. „fajlagos teljesítmény”: a névleges motorteljesítménynek a **legnagyobb** össztömeghez [...] viszonyított aránya;
63. „névleges teljesítmény”: a motor vagy **elektromos motor** kW-ban kifejezett legnagyobb hasznos teljesítménye;
64. „menetkész tömeg”: a járműnek [...] **az (EU) 2019/2144 rendelettel összhangban meghatározott** tömege;
- 64a. „legnagyobb össztömeg”: az (EU) 2019/2144 rendelettel összhangban meghatározott, műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg;**

65. „elektromosjármű-hajtóakkumulátor”: olyan akkumulátorrendszer, amely energiát tárol elsősorban a jármű meghajtása céljából;
66. „elektromos hatótávolság”: töltéslemerítő üzemállapotban az elektromosjármű-hajtóakkumulátor lemerüléséig megtett távolság;
67. „kibocsátásmentes hatótávolság”: az a maximális távolság, amelynek megtételére a [...] jármű **kipufogógázkibocsátás-mentesen** [...]képes – tisztán elektromos járművek esetében ez megfelel az elektromos hatótávolságnak;
68. „tartósság”: egy rendszer vagy berendezés, alkotóelem vagy a jármű bármely részének azon képessége, hogy adott idő során fenntartsa az elvárt teljesítményét;
69. „akkumulátor tartóssága”: a [...] **fedélzeti** elektromosjármű-hajtóakkumulátornak az állapota alapján mért tartóssága;
70. „állapot” vagy „SOH”: a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor élettartama adott pontján a jármű vagy az elektromosjármű-hajtóakkumulátor adott teljesítménymutatójának mért vagy becsült állapota a tanúsítás idején vagy új állapotában meghatározott teljesítmény százalékában kifejezve;
- 70a. „a hitelesített energia állapota” vagy „SOCE”: a jármű élettartama adott pontján mért vagy a fedélzeten kijelzett rendelkezésre álló akkumulátor-energia, a hitelesített energia százalékában kifejezve;**
- 70b. „a hitelesített tartomány állapota” vagy „SOCR”: a jármű élettartama adott pontján mért vagy a fedélzeten kijelzett elektromos hatótávolság, a hitelesített hatótávolság százalékában kifejezve;**
71. „környezetvédelmi járműútlevél”: [...] digitális adatrekord, amely információkat tartalmaz a járműnek a nyilvántartásba vétel időpontjában fennálló környezeti teljesítményéről, beleértve a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szintjét, a CO₂-kibocsátást, az üzemanyag-fogyasztást, az **elektromos**energiafogyasztást, az elektromos hatótávolságot és a motor **vagy az elektromos motor** teljesítményét, valamint az akkumulátor tartósságát és más kapcsolódó értékeket;

72. „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 [...] **biztosítsa**, hogy **a további használat előtt** sor kerüljön javítások végrehajtására;
73. „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 [...] **biztosítsa**, hogy sor kerüljön a reagens felhasználására;
74. [...]
75. „**megfelelőségi** nyilatkozat” [...] **vagy „nyilatkozat”**: a gyártó nyilatkozata arról, hogy egy adott járműtípus vagy járműcsoport, alkotóelem vagy önálló műszaki egység [...] **megfelel** e rendelet követelményeinek;
76. „pótkocsi energiahatékonysága”: a pótkocsi teljesítménye az általa a vontató gépjármű CO₂-kibocsátására, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztására, kibocsátásmentes hatótávolságára, elektromos hatótávolságára és motorjának **vagy elektromos motorjának** teljesítményére gyakorolt hatás tekintetében;
77. [...], „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;
- 77a. „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;**

77b. „jéges útviszonyokra szánt gumiabroncs”: olyan C₁ 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 foglalt követelményeknek;

78. [...]„speciális használatú gumiabroncs[...]:” mind közúton, mind terepen használható gumiabroncs, vagy más speciális célú gumiabroncs. Ezeket elsősorban a jármű terepen történő elindítására és mozgásban tartására tervezték[...];

79. „lehetőség”: az e rendeletben meghatározott azon követelmények, amelyeket a gyártók abból a célból választhatnak, hogy a nekik való további 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. A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy az általuk gyártott, majd az Unióban értékesített vagy üzembe helyezett, típusjóváhagyási engedélyhez kötött új **rendszerek**, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek – köztük motorok, elektromosjármű-hajtóakkumulátorok, 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 megadott értékek betartását a jármű élettartama során a IV. melléklet 1. táblázatában meghatározottak szerint. Ezeket a járműveket „Euro 7” járművekként kell megjelölni.

(3) [...]

[...]

- (4) A gyártóknak az e rendeletnek – többek között **a III. mellékletben meghatározott feltételek mellett** az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek – megfelelő **rendszereket**, alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket – úgymint motorokat, **elektromos motorokat**, elektromosjármű-hajtóakkumulátorokat, fékrendszereket, **gumiabroncsokat** és kibocsátáscsökkentő pótrendszereket – kell tervezniük és gyártaniuk.
- (5) A gyártók nem tervezhetnek, gyárthatnak vagy szerelhetnek össze olyan [...] **manipulációs** berendezéssel vagy [...] **manipulációs** stratégiákkal rendelkező járműveket, **amely berendezések vagy stratégiák következtében egy nem megfelelő jármű e rendeletnek megfelelőnek tűnik.**
- (6) A gyártóknak az alábbiakkal rendelkező, M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ és N₃ kategóriájú járműveket kell tervezniük, gyártaniuk vagy összeszerelniük:
- a) fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerek, amelyek képesek észlelni a **kipufogógáz-** kibocsátási határértékek túllépését eredményező, hibásan működő rendszereket a javítások megkönnyítése érdekében;
 - b) fedélzeti ellenőrző (OBM) rendszerek, [...] amelyek képesek a **kipufogógáz-** kibocsátás **nyomon követésére** [...];

- c) üzemanyag- és energiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, amely ellenőrzi a járművek valós üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztását, valamint más releváns paramétereket [...], amelyekre szükség van a valós üzemanyag- és energiahatékonyság meghatározásához;
 - d) az elektromosjármű-hajtóakkumulátor [...] állapotfigyelői;
 - e) a járművezetőt a **kipufogógáz**-kibocsátási határértékek túllépésére figyelmeztető rendszerek;
 - f) a járművezetőt a reagens alacsony szintjére figyelmeztető rendszerek;
 - g) eszközök, amelyek az e rendeletnek való megfelelést szolgáló, a jármű által generált adatokat és az üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz adatait [...] **a fedélzeten kívülre** továbbítják – **többek között** időszakos műszaki vizsgálatok és közúti műszaki ellenőrzések céljára –, valamint amelyek kommunikálnak az intelligens és kétirányú töltési funkciók támogatására alkalmas töltőinfrastruktúrával és helyhez kötött energiarendszerekkel.
- (7) A gyártóknak úgy kell megtervezniük, legyártaniuk és összeszerelniük az M₁, az M₂, az M₃, az N₁, az N₂ és az N₃ 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) elektromosjármű-hajtóakkumulátorok;
 - d) kilométer-számláló [...];
 - e) kibocsátáscsökkentő rendszerek [...];

f) elektromos motor és kapcsolódó vezérlőegységek;

g) üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz;

h) fedélzeti diagnosztikai rendszerek (OBD);

i) fedélzeti ellenőrző rendszerek (OBM); valamint

j) környezetvédelmi járműútlevél.

- (8) A gyártónak – **a típusjóváhagyás időpontjában rendelkezésre álló ismeretei és a technika akkori állás alapján** – meg kell akadályoznia a (7) bekezdésben említett sebezhetőségek kihasználásának lehetőségét. Ilyen sebezhetőség megállapítása esetén a gyártónak szoftverfrissítés útján vagy bármely más megfelelő eszközzel – **amennyiben ez a sebezhetőség feltárásának időpontjában technikailag megvalósítható – ténylegesen** [...] **kezelnie** kell a sebezhetőséget.
- (9) A gyártóknak a 155. számú ENSZ-előírás¹⁵ szerinti kiberbiztonsági intézkedések meghozatalával biztosítaniuk kell a kibocsátásokkal és az akkumulátor tartósságával kapcsolatos adatok biztonságos továbbítását.
- (10) [...]

¹⁵ 155. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a járműveknek a kiberbiztonság és a kiberbiztonsági irányítási rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 82., 2021.3.9., 30. o.).

A gyártók lehetőségei a járművek gyártására és megjelölésére vonatkozóan

- (1) [...]
- (2) [...]
- (3) [...]
- (4) 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 az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok közel állnak a lemerüléshez, és leállítja a járművet, ha azt kibocsátásmentes üzemmódban az első figyelmeztetéstől számított 5 km-en belül nem töltik fel. Az ilyen virtuális elkerítési technológiák alkalmazását **a típusjóváhagyás során be kell mutatni a típusjóváhagyó hatóságnak, és** azt a jármű élettartama során ellenőrizni [...] **kell**.

(4a) A gyártó kérésére az N₁ járműtípusból származó, 3,5–5 tonna legnagyobb tömegű N₂ kategóriájú járművek esetében a jóváhagyó hatóság kiadhat N₁ járműtípusra vonatkozó kibocsátási típusjóváhagyást. Az ilyen járműveket „Euro 7ext járműként” kell megjelölni.

(5) A gyártók gyárthatnak olyan járműveket, amelyek a [...] [...] [...] **(4) vagy a (4a)** bekezdésben említett [...] jellemzőket egyesítik, és ezeket [...] **„Euro 7Gext”** járművekként jelölhetik meg.

(6) [...]

(7) [...]

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

- (1) A gyártók kötelesek biztosítani, hogy az általuk gyártott, az Unióban értékesített, nyilvántartásba vett vagy forgalomba helyezett járművek megfeleljenek az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek a III. mellékletben meghatározott [...] vezetési feltételek mellett, a járműnek a IV. melléklet 1. táblázata szerinti élettartama során, valamint megfeleljenek a II. mellékletben az akkumulátor tartósságára vonatkozóan meghatározott teljesítőképességi minimumkövetelményeknek.
- (2) A gyártók kötelesek biztosítani, hogy ezek a járművek megfeleljenek az e rendelet rendelkezései szerint bejelentett CO₂-kibocsátási, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztási, valamint energiahatékonysági értékeknek a járműnek a IV. melléklet [...] szerinti élettartama során.
- (3) A gyártóknak [...] **úgy kell megtervezniük** [...] az üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközöket, a fedélzeti diagnosztikai [...] és fedélzeti ellenőrző eszközöket, valamint a manipulálás elleni intézkedéseket [...], **hogy azok** megfeleljenek e rendelet rendelkezéseinek mindaddig, amíg a jármű használatban van.
- (4) Az (1)–(3) [...] **bekezdésben** említett követelmények bármely típusú üzemanyaggal vagy energiaforrással működő járműre alkalmazandók. Ugyanezek a követelmények vonatkoznak az ilyen járművekhez szánt valamennyi önálló műszaki egységre és alkotóelemre is.
- (5) Annak érdekében, hogy az első bekezdésben említett követelményeknek való megfelelést a jármű további élettartama során ellenőrizni lehessen, az I. mellékletben meghatározott gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátási határértékeket ki kell igazítani a IV. melléklet 2. táblázatában foglalt tartóssági szorzók alkalmazásával.
- (6) Az ezekbe a járművekbe a gyártó által beépített fedélzeti ellenőrző rendszereknek képesnek kell lenniük a következők mindegyikére:
 - a) **az [...] NO_x, az NH₃ és a PM összes kipufogóeredetű** kibocsátásának [...] **nyomon követése és** rögzítése, **valamint a kipufogógáz-kibocsátási határérték 2,5-szeres vagy annál nagyobb túllépésének észlelése abban az esetben, ha az I. melléklet tartalmaz kipufogógáz-kibocsátási határértékeket az NO_x, az NH₃ és a PM vizsgálatára;**

- b) a jármű **kipufogógáz-kibocsátási** viselkedésére vonatkozó adatok továbbítása [...] a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül [...], többek között műszaki vizsgálatok¹⁶ és közúti műszaki ellenőrzések^{17 18} céljából [...] [...], **valamint anonim módon vezeték nélkül, a járműtípusok megfelelésének nyomon követése céljából;**
- c) a [...] járművezetőt figyelmeztető rendszer aktiválása [...] **a kipufogógáz-kibocsátások jelentős túllépése esetén, harmonizált módszerek alkalmazásával a 2000 km-en belüli, időben történő javítás ösztönzése céljából úgy, hogy a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetésének elkerülése érdekében a jármű befejezhesse a már megkezdett utat.**
- (7) Az ezekbe a járművekbe a gyártó által beépített üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközöknek, **fedélzeti diagnosztikai eszközöknek és fedélzeti ellenőrző rendszereknek** képesnek kell lenniük az általuk rögzített **releváns** járműadatokat a fedélzeti diagnosztikai porton keresztül és vezeték nélkül továbbítani.

¹⁶ **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.).**

¹⁷ 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.).

¹⁸ [...]

- (8) [...] **Amennyiben egy** jármű[...], rendszer[...], alkotóelem[...] [...] **vagy** önálló műszaki egység súlyos veszélyt **jelent**[...], vagy nem felel meg az e rendeletben meghatározott követelményeknek, a gyártóknak – **amint tudomást szereznek erről** – haladéktalanul meg kell hozniuk **a súlyos veszély elhárításához, illetve az e rendeletnek való megfelelés biztosításához szükséges korrekciós intézkedéseket**, beleértve adott esetben az ilyen járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek javítását vagy módosítását is. A gyártónak vagy bármely más gazdasági szereplőnek [...] **ennek megfelelően kell alkalmaznia az (EU) 2018/858 rendeletet**. A gyártónak haladéktalanul, részletesen tájékoztatnia kell a [...]jövőhagyást megadó hatóságot a meg nem felelésről.
- (9) [...]

7. cikk

A gyártók kötelezettségei a kibocsátási típusjövőhagyásra vonatkozóan

- (1) A kibocsátási típusjövőhagyás során a kibocsátási típusjövőhagyásra vonatkozó szabályoknak való megfelelés igazolása érdekében a gyártónak el kell végeznie az V. melléklet 1., 3., 5., 7. és 9. táblázatában meghatározott vizsgálatokat. A gyártás e rendelet követelményeinek való megfelelése ellenőrzésének céljából a járműveket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket a gyártó telephelyén a [...]jövőhagyó hatóságnak vagy a gyártónak kell kiválasztania. A használat közbeni megfelelést az IV. melléklet 1. táblázatában előírt időszakokra kiterjedően kell ellenőrizni.
- (2) A gyártónak a [...]jövőhagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátania [...] az RDE-re, CO₂-re, a környezeti hőmérséklet szerinti korrekcióra, a fedélzeti diagnosztikai eszközökre, a fedélzeti ellenőrző eszközökre, a kibocsátásra, az akkumulátor tartósságára, a folyamatos vagy időszakos regenerációra, a manipulálás elleni védelemre és a forgattyúsházra vonatkozó, az V. mellékletben meghatározott követelményekre vonatkozó, aláírt **megfelelőségi** nyilatkozatot. A gyártónak be kell nyújtania a [...]jövőhagyó hatóságnak [...] [...] a virtuális elkerítési funkciók használatára vonatkozó aláírt **megfelelőségi** nyilatkozatot, amennyiben a gyártó kiválasztja ezeket [...].

- (3) A nemzeti hatóságok megvizsgálhatják a járműtípust, hogy ellenőrizték annak megfelelőségét a gyártás megfelelősége és a használat közbeni megfelelőség, 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; a környezetvédelmi járműútlevélben rögzített adatokat olyan forrásokból kell kinyerniük, mint a megfelelőségi nyilatkozat és a típusjóváahagyási dokumentáció. A gyártónak gondoskodnia kell arról, hogy a környezetvédelmi járműútlevélben foglalt adatok a jármű elektronikus rendszereiben, **vagy QR-kód révén vagy bármely más hasonló módszerrel** megjeleníthetők legyenek, és lehetőség legyen azok továbbítására a fedélzetről a fedélzeten kívülre.
- (5) [...]

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. és 9. táblázatában meghatározott vizsgálatokat **megfelelőségi** [...] nyilatkozatokkal helyettesíthetik. A kis sorozatú gyártók által gyártott és forgalomba hozott járművek megfelelősége vizsgálható a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet szempontjából, az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatával összhangban. Nem szükséges az V. mellékletben meghatározott gyártásmegfelelőségi vizsgálatok elvégzése. A 4. cikk [...] **(6)** bekezdésének b) **és c)** pontja nem alkalmazandó a kis sorozatú gyártókra.
- (2) Az ultrakis sorozatú gyártóknak [...] az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való **megfelelést** a használat közbeni megfelelőség és a piacfelügyelet céljából végzett, valós vezetési feltételek melletti munkaütemen alapuló **közúti vagy** [...] laboratóriumi vizsgálatokkal kell **igazolniuk**.

9. cikk

[...]

III. fejezet – A tagállamok kibocsátási típusjóváhagyással és piacfelügyelettel kapcsolatos kötelezettségei

10. cikk

Kibocsátási típusjóváhagyás, a gyártás megfelelősége, használat közbeni megfelelőség és piacfelügyelet

- (1) A [...] jóváhagyó hatóságoknak intézkedéseket kell bevezetniük be 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 használat közbeni megfelelőségre vonatkozó követelményeknek az V. melléklet szerint.
 - (2) A [...] piacfelügyeleti hatóságoknak piacfelügyeleti ellenőrzéseket kell végezniük az (EU) 2018/858 rendelet 8. cikkével és az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatával összhangban.
 - (3) ...*[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének dátumát]*-tól/-től kezdődő hatállyal a gyártó kérelme esetén a [...] jóváhagyó hatóságok nem utasíthatják el az e rendeletnek megfelelő, új típusú jármű vagy motor kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának a megadását, illetve nem tilthatják meg az e rendeletnek megfelelő, új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (3a) Az e rendelet hatálybalépését követően 30 hónappal kezdődő hatállyal a jóváhagyó hatóságoknak az M₁ és N₁ kategóriájú járművek olyan új típusai esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, meg kell tagadniuk a kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását a CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátással, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.**

(4) [...] **Az e rendelet hatálybalépését követően 42 hónappal** kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságok többé nem tekinthetik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából azon új, M₁, N₁ kategóriájú járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését a CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztással vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(4a) Az e rendelet hatálybalépését követően 48 hónappal kezdődő hatállyal a jóváhagyó hatóságoknak az M₂, M₃ és N₃ kategóriájú járművek olyan új típusai, valamint az O₃ és O₄ kategóriájú pótkocsik olyan új típusai esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, meg kell tagadniuk a kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás megadását a CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátással, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztással vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(5) [...] **Az e rendelet hatálybalépését követően 60 hónappal** kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságok többé nem tekinthetik érvényesnek a megfelelőségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából azon új, M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek, valamint azon új, O₃ és O₄ pótkocsik esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését a CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátással, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztással, energiahatékonysággal vagy az akkumulátor tartósságával kapcsolatos indokok alapján.

(5a) Az (5) bekezdés alóli kivételként, 2029. december 31-ig az olyan M₂ és M₃ járművek esetében, amelyekre az (EU) 2019/1242 rendelet szerint a 2030-as beszámolási időszaktól kezdve a kibocsátásmentes járművek 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, viszont rendelkeznek az 595/2009/EK rendelet szerinti, érvényes kibocsátási típusjóváhagyással.

- (6) 2030. július 1-jétől kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₁, N₁ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekinthetik érvényesnek a megfeleléségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (7) 2031. július 1-jétől kezdődő hatállyal az e rendeletnek meg nem felelő új, M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú, kis sorozatú gyártók által gyártott járművek esetében a nemzeti hatóságok többé nem tekinthetik érvényesnek a megfeleléségi igazolásokat nyilvántartásba vétel céljából, és CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásra, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztásra, energiahatékonyságra, illetve az akkumulátor tartósságára hivatkozva meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.
- (8) [...]

11. cikk

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

- (1) **E rendelet hatálybalépése után 30 hónappal** [...] kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváahagyott M₁ kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység [...] nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváahagyással.

- (2) **E rendelet hatálybalépése után 48 hónappal** [...] kezdődő hatállyal tilos az e rendelet alapján jóváhagyott M₂, M₃, N₂, N₃, **O₃, O₄** kategóriájú járműbe való beszerelésre szánt rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység értékesítése vagy beépítése, ha a rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység nem rendelkezik az e rendelet szerinti típusjóváhagyással.
- (3) A [...] jóváhagyó hatóságok továbbra is kiterjeszthetik a kibocsátáscsökkentő pótrendszereknek az e rendelet alkalmazása előtt megadott, kibocsátásra vonatkozó EU-típusjóváhagyását az **eredeti** kibocsátási típusjóváhagyás megadásakor érvényes feltételek szerint. A nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk az ilyen kibocsátáscsökkentő pótkerendezések értékesítését vagy járműbe szerelését, kivéve, ha azok rendelkeznek típusjóváhagyással.
- (4) **E rendelet hatálybalépése után 48 hónappal kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságoknak a C₁ osztályú új gumiabroncsok esetében a gumiabroncskopással kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk a gumiabroncsok forgalomba hozatalát vagy forgalomba helyezését, amennyiben azok nem felelnek meg az e rendeletben, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelményeknek. Ezért ettől az időponttól kezdve a nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk a C₁ osztályú gumiabroncsokkal felszerelt új járművek nyilvántartásba vételét, amennyiben a gumiabroncsok nem felelnek meg ennek a rendeletnek.**
- (5) **E rendelet hatálybalépése után 72 hónappal kezdődő hatállyal a nemzeti hatóságoknak a C₂ és a C₃ osztályú új gumiabroncsok esetében a gumiabroncskopással kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk a gumiabroncsok forgalomba hozatalát vagy forgalomba helyezését, amennyiben azok nem felelnek meg az e rendeletben, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelményeknek. Ezért ettől az időponttól kezdve a nemzeti hatóságoknak meg kell tiltaniuk a C₂ és a C₃ osztályú gumiabroncsokkal felszerelt új járművek nyilvántartásba vételét, amennyiben a gumiabroncsok nem felelnek meg ennek a rendeletnek.**

(6) A fenti (4) és (5) bekezdéstől eltérve, az Unióban az említett időpontok előtt forgalomba hozott C₁, C₂ és C₃ osztályú gumibroncsok 30 hónapon át továbbra is forgalmazhatók és forgalomba helyezhetők. Ez a bekezdés nem alkalmazandó az új járműveknek és pótkocsiknak az e cikk (4) és (5) bekezdése szerinti nyilvántartásba vételére.

12. cikk

A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működtetése

- (1) A gazdasági szereplők és a független szereplők nem manipulálhatják a járművet és annak rendszereit.
- (2) A nemzeti hatóságoknak a használat közbeni megfelelőségi vagy 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 harmadik felek szerepe a használat közbeni megfelelés és a piacfelügyelet terén

13. cikk

A vizsgálati követelmények alkalmazása a Bizottság és harmadik felek vonatkozásában

- (1) A Bizottság, illetve harmadik felek az (EU) 2018/858 rendelet 9. cikkével és 13. cikkének (10) bekezdésével összhangban elvégezhetik az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatában meghatározott, használat közbeni megfelelési és piacfelügyeleti ellenőrzéseket a járművek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek e rendeletnek való megfelelésének ellenőrzése érdekében.
- (2) A gyártóknak az ilyen ellenőrzések elvégzéséhez szükséges adatokat a Bizottság és 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 eljárások és dokumentációs követelmények alkalmazását [...]. Az V. mellékletben meghatározott követelmények tekintetében adott esetben a gyártónak [...] **megfelelési** nyilatkozatot kell benyújtania a [...]jóváhagyó hatósághoz.

- (2) Az [...] **e rendelet** követelményeinek való megfelelést igazoló vizsgálatokat a gyártóknak és a nemzeti hatóságoknak az V. mellékletben meghatározottak szerint kell alkalmazniuk. Az [...] **e rendelet** követelményeinek való megfelelést igazoló vizsgálatokat a Bizottság és harmadik felek is alkalmazhatják az V. mellékletben meghatározottak szerint. **Amennyiben egy vizsgálatot az V. melléklet 1., 3., 5. és 7. táblázata opcionálisként határoz meg, a jóváhagyó hatóság kérheti az adott vizsgálat elvégzését.**

A gyártókra az V. melléklet 1., 3., 5., 7. és 9. táblázatát kell alkalmazni. A nemzeti hatóságokra, az elismert harmadik felekre és a Bizottságra az V. melléklet 2., 4., 6., 8. és 10. táblázatát kell alkalmazni.

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el [...] **azzal a céllal, hogy a kibocsátási típusjóváhagyás, a gyártás megfelelése, a használat közbeni megfelelés és a piacfelügyeletet tekintetében meghatározza** az eljárásokat és [...]a vizsgálati módszereket, az igazgatási rendelkezéseket, a kibocsátási típusjóváhagyások módosítását és kiterjesztését, az adatokhoz való hozzáférést, a dokumentációs követelményeket és sablonokat az alábbiak mindegyike tekintetében:

- a) az M₁ és a N₁ kategóriába tartozó járműtípusok;
- b) az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriába tartozó járműtípusok;
- c) az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriába tartozó járműtípusokban használt motorok;
- d) fedélzeti ellenőrző/fedélzeti diagnosztikai rendszerek;
- e) manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek;
- f) kibocsátáscsökkentő pótrendszerek típusai és alkatrészei;
- g) fékrendszerek típusai és tartalék alkatrészeik **a részecskekibocsátás tekintetében;**

- h) a **C₁, a C₂ és a C₃ osztályú** gumiabroncsok[...] a gumiabroncskopás tekintetében;
 - i) egyéb alkotóelemek típusai és tartalék alkatrészei;
 - j) CO₂-kibocsátás, üzemanyag- és **elektromos**energia-fogyasztás, elektromos hatótávolság és [...]teljesítménymeghatározás M₁, N₁ kategóriájú járművek esetén, az üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközökre vonatkozó rendelkezések;
 - k) CO₂-kibocsátás, üzemanyag- és **elektromos**energiafogyasztás, kibocsátásmentes hatótávolság, elektromos hatótávolság és [...]teljesítménymeghatározás M₂, M₃, N₂, N₃ kategóriájú járművek esetén, O₃, O₄ kategóriájú pótkocsik energiahatékonysága, az üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszközökre vonatkozó rendelkezések.
- (4) A Bizottság [...] végrehajtási jogi aktusokat fogad el a kibocsátási típusjövahagyásra [...], a használat közbeni megfelelésre, a gyártás megfelelésére 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 CO₂-kibocsátásának, üzemanyag- és **elektromos**energiafogyasztásának, kibocsátásmentes hatótávolságának, elektromos hatótávolságának és [...]teljesítményének meghatározására szolgáló módszerek;
 - c) a sebességváltás-jelzőre **GSI** vonatkozó módszerek, követelmények és műszaki előírások;
 - d) az O₃ és az O₄ 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 a nehézgépjárművekre, 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 üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz, a fedélzeti ellenőrző és a fedélzeti diagnosztikai rendszerek, **valamint ezen eszközök és rendszerek szenzorai teljesítményének biztosítására szolgáló módszerek, követelmények és vizsgálatok – ideértve a megfelelési 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 helyes működésük értékelésére szolgáló módszer;
- l) az eredeti kibocsátáscsökkentő rendszer és a kibocsátáscsökkentő pótrendszer helyes működésének, hatékonyságának, regenerálásának és tartósságának értékelésére szolgáló módszerek;
- m) a 4. cikk (5) bekezdésében említett biztonsági intézkedések 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 típusjóváhagyása tekintetében alkalmazandó követelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek** [...], **valamint az ilyen járművekre vonatkozó vizsgálati eljárások**;
- o) az 5. cikk szerinti megjelölések alatt jóváhagyott járműtípusok helyes működésének értékelésére szolgáló módszerek;

- p) [...]
- q) a vizsgálóberendezés teljesítőképességére vonatkozó követelmények;
- r) a vizsgálathoz használt referencia-üzemanyagokra vonatkozó előírások;
- s) a [...] **manipulációs** berendezések és a [...] **manipulációs** stratégiák hiányának [...] megállapítására szolgáló módszerek;
- t) [...]
- u) a környezetvédelmi járműútlevél [...] formátuma és adatai;
- v) a kibocsátási típusjóváhagyásra vonatkozó igazgatási követelmények és dokumentáció;
- w) adott esetben jelentéstételi kötelezettségek.

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

(6) Az e cikk (3) és (4) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok esetében az M₁ és az N₁ kategória tekintetében a szennyezőanyag-kibocsátás és a párolgási kibocsátás mérésére szolgáló módszereknek az (EU) 2017/1151 rendeletnek az e cikk (3) és (4) bekezdése szerinti végrehajtási jogi aktus elfogadásának időpontjában hatályos legújabb változatában meghatározott módszereket kell tükrözniük.

(7) Az e cikk (3) és (4) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok tekintetében a Bizottság a rendelet hatálybalépésétől számított 12 hónapon belül végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következők tekintetében, amelyekben a (3) bekezdés a) pontja alapján szabályokat állapít meg az M₁ és az N₁ kategóriájú járművekre vonatkozóan:

- a) a (4) bekezdés a), e), f), k), q), r), s), u), v) és w) pontja szerinti szennyezőanyag-kibocsátás;
- b) a CO₂-kibocsátásnak, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztásnak, a kibocsátásmentes hatótávolságnak, az elektromos hatótávolságnak, a jármű teljesítményének, valamint az üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz teljesítményének meghatározására szolgáló módszerek, a (4) bekezdés b), c) és j) pontja szerint;
- c) a fedélzeti ellenőrző és fedélzeti diagnosztikai rendszerek a (4) bekezdés j) és k) pontja szerint.

(8) Az e cikk (3) és (4) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok tekintetében a Bizottság a rendelet hatálybalépésétől számított 30 hónapon belül végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következők tekintetében, amelyekben a (3) bekezdés b), illetve c) pontja alapján szabályokat állapít meg az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járművekre és azok motorjaira, valamint az O₃ és az O₄ kategóriájú pótkocsikra vonatkozóan:

- a) a (4) bekezdés a), e), k), q), r), s), u), v) és w) pontja szerinti szennyezőanyag-kibocsátás;
- b) a CO₂-kibocsátásnak, az üzemanyag- és elektromosenergia-fogyasztásnak, a kibocsátásmentes hatótávolságnak, az elektromos hatótávolságnak, a jármű teljesítményének, valamint az üzemanyag- és/vagy elektromosenergiafogyasztás-figyelő fedélzeti eszköz teljesítményének meghatározására szolgáló módszerek, a (4) bekezdés b), d) és j) pontja szerint;
- c) a fedélzeti ellenőrző és fedélzeti diagnosztikai rendszerek a (4) bekezdés j) és k) pontja szerint.

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

[...]

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, [...] **az e rendelet alábbi** módosításai céljából:
- a) a III. melléklet **2. táblázata**: az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járművek vizsgálati körülményei tekintetében, az Euro 7 szerinti járművek vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;
 - b) III. melléklet **4. és 5. táblázata**: a vizsgálati körülmények tekintetében, az Euro 7 szerinti fékek vagy gumiabroncsok vizsgálata során gyűjtött adatok alapján;
 - c) V. melléklet: a vizsgálati követelmények és nyilatkozatok alkalmazása tekintetében [...];
 - d) 5. cikk: innovatív technológiákon alapuló **további** lehetőségek és megjelölések bevezetésével a gyártók számára [...];
 - e) **tartóssági szorzók meghatározása a IV. melléklet 2. táblázatában az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ 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;**

f) a kis sorozatú gyártókra vonatkozó fogalommeghatározások és különleges szabályok meghatározása az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ járműkategóriák tekintetében, e rendelet 3. és 8. cikke alapján.

(2) Amennyiben egy ENSZ EGB-előírássra irányuló javaslat vagy egy ENSZ EGB-előírás módosítása az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésében és a 97/836/EK határozatban foglalt eljárással összhangban, valamint az ENSZ Járműelőírások Harmonizálása Világfórumának (WP.29) égisze alatt végzett munka alapján jóváhagyásra került, [...] a Bizottság a [...] 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat [...] fogad el [...] e rendelet alábbiak szerinti módosítására vonatkozóan:

- a) az I. melléklet **4. és 5. táblázatában** szereplő fékrészecske-kibocsátási határértékek meghatározása [...], **a fékrészecske-kibocsátással foglalkozó munkacsoportban végzett munka lezárulta [...]** **nyomán születő javaslattal összhangban;**
- b) az I. melléklet **6. táblázatában** szereplő, a gumiabroncs típusok kopási határértékeinek meghatározása [...], **a gumiabroncskopással foglalkozó közös GRBP/GRPE-munkacsoportban végzett munka lezárulta nyomán születő javaslattal összhangban.**

E bekezdés első albekezdésétől eltérve, ha a WP.29-hez 2025. december 31-ig nem nyújtanak be a C1 osztályú gumiabroncsokra irányuló ENSZ EGB-előírássra vagy ENSZ EGB-előírás módosítására vonatkozó javaslatot, a Bizottság a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendelet módosítására, amelyekben a gumiabroncskopással foglalkozó GRBP/GRPE-munkacsoportban végzett munkával összhangban meghatározza az I. melléklet 6. táblázatában szereplő C1 osztályú gumiabroncsokra vonatkozó kopási határértékeket;

- c) a II. mellékletben szereplő, az akkumulátorok teljesítőképességére vonatkozó minimumkövetelmények meghatározása, **az elektromos járművekkel és a környezettel foglalkozó informális ENSZ EGB-munkacsoportban [...] az akkumulátorok tartósságával kapcsolatban végzett munka lezárulta nyomán születő javaslattal összhangban [...].**
- d) [...]
- e) [...]

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 Bizottságnak a 15. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, ...*[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = e rendelet hatálybalépésének időpontja]*-tól/-től kezdődő hatállyal. 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. cikkben 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 foglalt elveknek megfelelően 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 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

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű 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.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

18. cikk

Jelentéstétel

- (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.

- (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 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a gumiabroncskopásról, amely jelentésben áttekinti a mérési módszereket és a technika állását, és amely jelentés a C₁ osztályú gumiabroncsok kopási határértékeire vonatkozó javaslat alapjául szolgál.
- (5) 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.
- (6) A Bizottság 2027. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fékrészecske-kibocsátásról – áttekintve a mérési módszereket és a legkorszerűbb megoldásokat – a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában említett, az I. melléklet 5. táblázatában meghatározott második fázisú kibocsátási határértékekre vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében.

VI. fejezet – Záró rendelkezések

18a. cikk

Az (EU) 2018/858 rendelet módosítása

Az (EU) 2018/858 rendelet 84. cikkének (1)–(3) bekezdése 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, és haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az e szabályokat és intézkedéseket érintő minden későbbi módosításról.

(2) A gazdasági szereplők és a műszaki szolgálatok szankcióval sújtandó jogsértéseinek legalább a következőket kell magukban foglalniuk:

- a) hamis nyilatkozattétel a jóváhagyási eljárás vagy a XI. fejezettel összhangban alkalmazott korrekciós, illetve korlátozó intézkedések során;**
- b) a típusjóváhagyás vagy a piacfelügyelet vizsgálati eredményeinek meghamisítása;**
- c) olyan adatok vagy műszaki előírások visszatartása, amelyek a járművek, a rendszerek, az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek visszahívásához vagy a EU-típusbizonyítvány megtagadásához, illetve visszavonásához vezethetnek;**
- d) a műszaki szolgálatok meg nem felelése a kijelölésükre vonatkozó követelményeknek.**

(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 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.**

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

- (a) a használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálati eredmények meghamisítása a kibocsátási típusjóváhagyás keretében;**

- (b) járművek olyan manipuláló berendezésekkel vagy manipuláló stratégiákkal való tervezése, gyártása és összeszerelése, amelyek következtében egy nem megfelelő jármű az [EURO 7 rendeletnek] megfelelőnek tűnik;
- (c) olyan M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ és N₃ kategóriájú olyan 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 annak rendszereinek a manipulálását.

19. cikk

Hatályon kívül helyezés [...]

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

A 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 bizottsági rendelet 2030. július 1-jével hatályát veszti.**

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

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ez a rendelet **e rendelet hatálybalépése után 30 hónap [...] elteltével** alkalmazandó az M₁ és az N₁ kategóriájú járművekre, az ilyen járművek alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire, továbbá **e rendelet hatálybalépése után 48 hónap [...] elteltével** alkalmazandó az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járművekre, az ilyen járművek alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire, valamint az O₃ és az O₄ kategóriájú pótkocsikra.

Ez a rendelet e rendelet hatálybalépése után 48 hónap [...] elteltével alkalmazandó a C₁ osztályú, újonnan gyártott gumiabroncsokra, továbbá e rendelet hatálybalépése után 72 hónap [...] elteltével alkalmazandó a C₂ és a C₃ osztályú, újonnan gyártott gumiabroncsokra.

Ez a rendelet 2030. július 1-jétől alkalmazandó a kis sorozatú gyártók által gyártott M₁ és N₁ kategóriájú járművekre, **továbbá 2031. július 1-jétől alkalmazandó a kis sorozatú gyártók által gyártott M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművekre.**

A (2) bekezdéstől eltérve a 11. cikk (3) bekezdését e rendelet hatálybalépésétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET**EURO 7 KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK****1. táblázat: A belső égésű motorral felszerelt M₁ és N₁ kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 kipufogógáz-kibocsátási határértékek**

[...]	[...]	[...]¹⁹	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

¹⁹ [...]

		<u>Menetkész tömeg (MRO) (kg)</u>	<u>A szén- monoxid tömege (CO)</u>		<u>Az összes szénhidrogén tömege (THC)</u>		<u>A nem metán szénhidrogének tömege (NMHC)</u>		<u>A nitrogén- oxidok tömege (NOx)</u>		<u>Összes szénhidrogén és nitrogén- oxid együttes tömege (THC + NOx)</u>		<u>A lebegő részecske tömege (PM)</u>		<u>Részecskeszám (PN₂₃)</u>	
			<u>L₁ (mg/km)</u>		<u>L₂ (mg/km)</u>		<u>L₃ (mg/km)</u>		<u>L₄ (mg/km)</u>		<u>L₂ + L₄ (mg/km)</u>		<u>L₅ (mg/km)</u>		<u>L₆ (#/km)</u>	
<u>Kategória</u>	<u>Osztály</u>		<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI²⁰</u>	<u>CI</u>	<u>PI²⁰</u>	<u>CI</u>
<u>M₁</u>	<u>=</u>		<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
<u>N₁</u>	<u>I.</u>	<u>MRO ≤ 1280</u>	<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>=</u>	<u>68</u>	<u>=</u>	<u>60</u>	<u>80</u>	<u>=</u>	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>II.</u>	<u>1280 < MRO ≤ 1735</u>	<u>1810</u>	<u>630</u>	<u>130</u>	<u>=</u>	<u>90</u>	<u>=</u>	<u>75</u>	<u>105</u>	<u>=</u>	<u>195</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>III.</u>	<u>1735 < MRO</u>	<u>2270</u>	<u>740</u>	<u>160</u>	<u>=</u>	<u>108</u>	<u>=</u>	<u>82</u>	<u>125</u>	<u>=</u>	<u>215</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>

²⁰ A szikragújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg- és részecskeszám-határértékek csak a közvetlen befecskendezésű motorokra vonatkoznak.

Jelmagyarázat: 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	<u>WHSC (CI) és WHTC (CI és PI)</u>	[...] ²¹	[...] ²²	[...]	<u>Valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE)</u>	[...] ²³
	<u>kilowattóránként</u>				<u>kilowattóránként</u>	
NO _x (mg)	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
PM (mg)	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	<u>=</u>	
PN[...] ²³ (#)	<u>6 x 10¹¹</u>	[...]	[...]	[...]	<u>9 x 10¹¹</u>	
CO (mg)	<u>1500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>1950</u>	
nem metán szerves gázok (NMOG) (mg)	<u>80</u>	[...]	[...]	[...]	<u>105</u>	
NH ₃ (mg)	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH ₄ (mg)	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N ₂ O (mg)	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

²¹ [...]

²² [...]

²³ [...]

3. táblázat: A benzinüzemű M₁ és N₁ kategóriájú járművekre vonatkozó Euro 7 párolgási kibocsátási határértékek

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

A párolgási kibocsátás tömege (g/vizsgálat)

2,0

4. táblázat: A 2034.12.31-ig hatályos, normál menetciklusra vonatkozó Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek

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)	7 <u>mg/km járművenként</u>		
Fékrészecske-kibocsátás (PN)			

5. táblázat: A 2035.1.1-jétől hatályos Euro 7 fékrészecske-kibocsátási határértékek

<u>Fékrészecske-kibocsátási határértékek</u> [...]	M ₁ és N ₁ kategóriájú járművek	M ₂ és M ₃ kategóriájú járművek	N ₂ és N ₃ kategóriájú járművek
Fékrészecske-kibocsátások (PM ₁₀)	3 <u>mg/km járművenként</u>		
Fékrészecske-kibocsátás (PN)			

6. táblázat: A gumiabroncskopás sebességére vonatkozó Euro 7 határértékek

[...] A gumiabroncsok <u>kopási sebességére vonatkozó határértékek</u> [...]	C1 gumiabroncsok	C2 gumiabroncsok	C3 gumiabroncsok
Normál abroncsok			
Téli gumiabroncsok			
Speciális használatú gumiabroncsok			

II. MELLÉKLET

AZ AKKUMULÁTOR TARTÓSSÁGÁRA VONATKOZÓ EURO 7 TELJESÍTŐKÉPESSÉGI MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. táblázat: Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) M₁ 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 hajtású elektromos járművek (OVC-HEV)	80 %	70 %	
Tisztán elektromos járművek (PEV)	80 %	70 %	

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)			

2. táblázat: Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) N₁ 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 %	65 %	
Tisztán elektromos járművek (PEV)	75 %	65 %	

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)			

3. táblázat: Az akkumulátor tartósságára vonatkozó Euro 7 teljesítőképességi minimumkövetelmények (MPR) M₂, M₃, N₂ és N₃ 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.

III. MELLÉKLET

VIZSGÁLATI KÖRÜLMÉNYEK

1. táblázat: A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei M₁ és N₁ kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott előírásoknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

[...]

<u>A kipufogógáz-kibocsátás laboratóriumi mérése</u>	<u>A valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE) mérése</u>
<u>A WLTP szerinti görgős próbapados vizsgálati ciklus használatával végzett valamennyi kipufogógáz-kibocsátási vizsgálat esetében a 154. számú ENSZ-előírás²⁴ rendelkezéseit kell alkalmazni.</u> <u>Az 1A. szintre (négyfázisú WLTP) vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.</u>	<u>A valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE) közötti vizsgálati esetében a 168. számú ENSZ-előírás²⁵ rendelkezéseit kell alkalmazni, a kibocsátások értékelését a négyfázisú WLTP tekintetében teljesítve.</u>

2. táblázat: A kipufogógáz-kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében a jármű gyártója által kiadott előírásoknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

²⁴02. módosítássorozat (HL L 290., 2022.11.10., 1. o.).

²⁵A rendelet eredeti változata (HL ...).

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

* [...]

<u>A kipufogógáz-kibocsátás laboratóriumi mérése</u>	<u>RDE-mérés</u>
<u>A WHTC/WHSC próbapados vizsgálati ciklusokkal végzett valamennyi kipufogógáz-kibocsátási vizsgálat esetében a 49. számú ENSZ-előírás²⁶ 4. mellékletében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.</u>	<u>A 49. számú ENSZ-előírás²⁷ 8. mellékletének rendelkezéseit a következő kivételekkel kell alkalmazni:</u> • <u>a III. melléklet 1. táblázatában szereplő teljesítmény-küszöb 0 %. A 6 % alatti teljesítménvű ablakok esetében a számításokhoz 6 %-ot kell használni,</u> • <u>a 6.3. pontban foglalt 2. táblázatban szereplő megfelelési tényezőt, ahol az érték = 1,0, minden szennyező anyag esetében alkalmazni kell. Az alkalmazandó határértékek az I. melléklet 2. táblázatában szereplő, valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra (RDE) vonatkozó határértékek.</u>

²⁶ 07. módosítássorozat (HL L 14., 2023.1.16., 1. o.).

²⁷ 07. módosítássorozat (HL L 14., 2023.1.16., 1. o.).

3. táblázat: A párolgási kibocsátási határértékeknek való megfelelés vizsgálatának feltételei a jármű gyártója által kiadott specifikációknak megfelelő, kereskedelmi forgalomban kapható bármely üzem- és kenőanyag használata esetén

	Vizsgálati feltételek
SHED-del ²⁸ végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	[...] <u>A 154. számú ENSZ-előírásban²⁹ foglalt 1A. szintű rendelkezéseket (négyfázisú WLTP) kell alkalmazni.</u>
[...]	[...]

²⁸ SHED: A párolgási veszteség **meghatározására** szolgáló légmentes **kamra.**

²⁹ **02. módosítássorozat (HL L 290., 2022.11.10., 1. o.).**

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

	M₁ és N₁ kategóriájú járművek	M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek
A fékrészecske-kibocsátás vizsgálata	A fékrészecske-kibocsátásokra vonatkozó ENSZ-GTR szerinti vizsgálat	

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

	<u>C1 [...] gumiabroncsok</u>	<u>C2 [...] gumiabroncsok</u>	<u>C3 gumiabroncsok</u>
A gumiabroncskopásra vonatkozó határérték vizsgálata	Az ENSZ által a gumiabroncskopás valós feltételek melletti vizsgálatára kidolgozott vizsgálati módszerek alapján	Az ENSZ által a gumiabroncskopás valós feltételek melletti vizsgálatára kidolgozott vizsgálati módszerek alapján	<u>Az ENSZ által a gumiabroncskopás valós feltételek melletti vizsgálatára kidolgozott vizsgálati módszerek alapján</u>

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 <16 t, M ₃ <7,5 t:	N ₃ >16 t, M ₃ >7,5 t
Alap-élettartam	Legfeljebb 160 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	Legfeljebb 300 000 km vagy 8 év, amelyik előbb bekövetkezik	Legfeljebb 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 <u>vagy 10 év,</u> <u>amelyik előbb bekövetkezik</u>	Az alap-élettartam túllépése után és legfeljebb 875 000 km <u>vagy 15 év,</u> <u>amelyik előbb bekövetkezik</u>

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	M₁, N₁ és M₂	N₂, N₃<16 t, M₃<7,5 t:	N₃>16 t, M₃>7,5 t
A további élettartam alatt alkalmazandó tartóssági szorzó	1,2 (gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátás esetén)		

V. MELLÉKLET

A VIZSGÁLATI KÖVETELMÉNYEK ÉS A NYILATKOZATOK ALKALMAZÁSA

1. táblázat: A vizsgálati követelmények és a nyilatkozatok gyártó általi alkalmazása M₁ és N₁ kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre 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	Lehetséges ³⁰
[...]	[...]	Kötelező	[...]
<u>Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, CO₂-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatótávolság (akkumulátor tartóssága), valamint szennyező anyagok (WLTP 23 °C mellett)</u>	<u>Kötelező</u>	<u>A kipufogógáz-kibocsátáshoz kötelező</u>	<u>A kipufogógáz-kibocsátáshoz és az akkumulátortartósság állapotfigyelőjéhez (SOH) kötelező</u>
A CO ₂ környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat ²⁸	Nem kötelező	Lehetséges ²⁸

³⁰ A [...] jóváhagyó hatóság kérheti a vizsgálat elvégzését.

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjövahagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
Kartergáz-kibocsátás	Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúházrendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz ²⁸	Kötelező	Lehetséges ²⁸

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjövahagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
SHED-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Kötelező	Lehetséges ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
<u>A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működése</u>	<u>Nyilatkozat</u>	<u>Nem kötelező</u>	<u>Lehetséges</u>
Akkumulátortartósság	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező
A kibocsátások és a hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Lehetséges ²⁸
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges ²⁸
Fedélzeti ellenőrzés	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Kötelező
[...] Teljesítmény <u>meghatározás</u>	Kötelező	Nem kötelező	Lehetséges ²⁸
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
[...]	[...]	[...]	[...]
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező

2. táblázat: A vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert harmadik felek/a Bizottság általi alkalmazása M₁ és N₁ kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság [...]</i>	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
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 az évente jóváhagyott járműtípusok 5 %-a esetében	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
[...] CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás (OBFCM), elektromosenergia-fogyasztás [...],	Kötelező	Ellenőrzések vagy lehetséges vizsgálat	<u>A kipufogógáz-kibocsátáshoz</u> lehetséges, <u>az akkumulátortartósság állapotfigyelőihez (SOH) kötelező</u>	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjövahagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<i>Kiadó</i> [...] típusjövahagyó hatóság [...]	<i>Kiadó</i> [...] típusjövahagyó hatóság	<i>Kiadó</i> [...] típusjövahagyó hatóság	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
elektromos hatótávolság (akkumulátor tartóssága), <u>valamint gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN (WLTP 23 °C mellett)</u>						
A CO ₂ környezeti hőmérséklet szerinti korrekciója (WLTP 14 °C mellett)	Nyilatkozat ²⁸	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
Kartergáz-kibocsátás	Nyilatkozat arról, hogy a forgattyúházrendszer zárt, vagy be van szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz ²⁸	Ellenőrzések vagy lehetséges vizsgálat	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges
SHED-del végzett párolgási kibocsátási vizsgálat	Kötelező	Ellenőrzések vagy lehetséges vizsgálat	Lehetséges	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság [...]</i>	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
<u>A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működése</u>	<u>Nem kötelező</u>	<u>Nem kötelező</u>	<u>Kötelező</u>	<u>Lehetséges</u>	<u>Kötelező</u>	<u>Lehetséges</u>
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
A kibocsátások és a hatótávolság laboratóriumi vizsgálata alacsony hőmérsékleten	Kötelező	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjövőhagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<i>Kiadó [...] típusjövőhagyó hatóság [...]</i>	<i>Kiadó [...] típusjövőhagyó hatóság</i>	<i>Kiadó [...] típusjövőhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
Fedélzeti diagnosztika	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
Fedélzeti ellenőrzés	Igazolás és nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
[...] Teljesítmény meghatározás	Kötelező	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges

3. táblázat: A vizsgálati [...] követelményeknek, a nyilatkozatoknak, valamint a típusjóvá hagyásokra és a kiterjesztésekre vonatkozó egyéb követelményeknek a gyártó általi alkalmazása M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóvá hagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
<u>Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN, CO₂-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás tranziens vizsgálati ciklus alatt (hideg és meleg WHTC)</u>	<u>Kötelező a kibocsátási járműcsalád alapmotorja esetében, és nyilatkozat a járműcsalád valamennyi tagja tekintetében*</u> ** —	<u>Kötelező a motorcsalád egy tagja esetében</u> ** —	
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 típusjóvá hagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó jármű <u>kategória</u> [...] tekintetében ** —	[...] <u>Nem kötelező</u>	Kétévente kötelező vizsgálat üzemanyagrendszerrel, járműkategóriától és hasznos terheléstől függetlenül minden motortípus esetében ** —
A pótkocsik energiahatékonysága	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedélyezés/engedélye	A komponensek esetében	Nem 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	Lehetséges ²⁸
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat ** —	Nem kötelező	Nem kötelező
<u>A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működése</u>	<u>Nyilatkozat</u> ** —	<u>Nem kötelező</u> ** —	<u>Lehetséges</u> ** —
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Nem kötelező

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
<u>Teljesítménymeghatározás</u>	<u>Kötelező</u> <u>**</u>	<u>Nem kötelező</u>	<u>Nem kötelező</u>
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges ²⁸

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
Fedélzeti ellenőrzés (OBM-család szintű)	Igazolás + nyilatkozat	Nem kötelező	Kötelező
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező
[...]	[...]	[...]	[...]
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező

* **Az összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.**

** **A kibocsátások tekintetében jóváhagyott motorrendszerrel rendelkező jármű esetén a motor gyártója felelős e vizsgálat elvégzéséért.**

4. táblázat: A típusjóvá hagyásokra és a kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert harmadik felek/a Bizottság általi alkalmazása M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművek esetében

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóvá hagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelésre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<i>Kiadó [...] típusjóvá hagyó hatóság [...] </i>	<i>Kiadó [...] típusjóvá hagyó hatóság</i>	<i>Kiadó [...] típusjóvá hagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
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 típusjóvá hagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó jármű kategória [...] tekintetében **	(lásd a motorra vonatkozó követelményeket)	Évente kötelező a kibocsátási típusjóvá hagyás hatálya alá tartozó, bármilyen üzemanyagrendszerű és bármely járműkategóriába tartozó, megfelelő számú járműtípus esetében ** —	Lehetséges	Kötelező/Lehetséges	Lehetséges
A gépjármű CO ₂ -kibocsátásának, üzemanyag-/ elektromos energia-fogyasztásának, kibocsátásmentes/elektromos hatótávolságának a meghatározása	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedélyének kiállítása	A komponensek esetében	Nem kötelező	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges
A pótkocsik energiahatékonysága	A jármű energiafogyasztását kiszámító eszköz engedélyének kiállítása	A komponensek esetében	Nem kötelező	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság [...]</i>	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
Ellenőrzési vizsgálati eljárás	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges
Kartergáz-kibocsátás	Annak ellenőrzése, hogy a forgattyúházrendszer zárt-e, vagy be van-e szerelve elvezetés a kipufogócsőhöz	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges
A kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
<u>A reagenst és kibocsátáscsökkentő rendszereket használó rendszerek helyes működése</u>	<u>Nem kötelező</u>	<u>Nem kötelező</u>	<u>Kötelező</u>	<u>Lehetséges</u>	<u>Kötelező</u>	<u>Lehetséges</u>
Akkumulátor tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges
<u>Teljesítménymeghatározás</u>	Kötelező <u>**</u>	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges	Lehetséges
Fedélzeti diagnosztika (OBD-család szintű)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges	Lehetséges	Kötelező	Lehetséges
Fedélzeti ellenőrzés (OBM-család szintű)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	[...] <u>Kötelező</u>	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] vonatkozó vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság [...]</i>	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
Manipulálás elleni, biztonsági és kiberbiztonsági rendszerek	Nyilatkozat és dokumentáció	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Virtuális elkerítési technológiák (adott esetben)	Nyilatkozat és igazolás	Nem kötelező	Nem kötelező	Nem kötelező	Kötelező	Lehetséges

**** A kibocsátások tekintetében jóváhagyott motorrendszerrel rendelkező jármű esetén a motor gyártója felelős e vizsgálat elvégzéséért.**

5. táblázat: Az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművekbe szánt motorok típusjóváhagyására és a kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek és nyilatkozatoknak a gyártó általi alkalmazása

Az egyes üzemanyagokra vonatkozó vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN, CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás tranziens vizsgálati ciklus alatt (hideg és meleg WHTC)	Kötelező a kibocsátási járműcsalád 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
<u>Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PN a közúti vizsgálatok (RDE) során minden egyes üzemanyag és vonatkozó járműkategória (M₂, M₃, N₂ és N₃) tekintetében</u>	<u>Kötelező igazoló vizsgálat minden olyan üzemanyag esetében, amelyre járműtípusonként a típusjóváhagyást megadták, valamint megfelelőségi nyilatkozat valamennyi üzemanyag, hasznos terhelés és vonatkozó jármű kategória tekintetében</u>	<u>Nem kötelező</u>	
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 kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező	
<u>Teljesítménymeghatározás</u>	<u>Kötelező</u>	<u>Nem kötelező</u>	
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	
[...]	[...]		

[...]

** Az összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.

6. táblázat: Az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járművekbe szánt motorok típusjóváhagyására és a kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelményeknek és a nyilatkozatoknak a tagállamok és az elismert harmadik felek/a Bizottság 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 megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok
Érintett szereplők	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság [...]</i>	<i>Kiadó [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	–	–
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, PM és PN, CO ₂ -kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás tranziens vizsgálati ciklus alatt (hideg és meleg WHTC)	Kötelező a kibocsátási járműcsalád alapmotorja esetében, és nyilatkozat a járműcsalád valamennyi tagja tekintetében**	Ellenőrzés vagy lehetséges vizsgálat	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint	Csak a teljes járművel végzendő, a 3. és 4. táblázat szerint
A motoron végzett vizsgálatok a CO ₂ meghatározásához szükséges adatok ellenőrzése céljából	Kötelező	Ellenőrzés vagy opcionális vizsgálat		
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 kibocsátáscsökkentési teljesítményének tartóssága	Nyilatkozat	Nem kötelező		
<u>Teljesítménymeghatározás</u>	<u>Kötelező</u>	<u>Nem kötelező</u>		
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 összes motorteljesítmény-érték esetében alá kell támasztani a vonatkozó motorvizsgálati adatokkal.**

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

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
A teljesítmény és a tartósság igazolása öregített alkatrészekkel	Szükséges/Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges
Tartóssági követelmény ellenőrzése valós körülmények között (RDE-vizsgálat öregített járművekkel)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges

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

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság [...]</i>	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i><u>Kiadó</u> [...] típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<i>Piacfelügyeleti hatóságok</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
A teljesítmény és a tartósság igazolása öregített alkatrészekkel	Kötelező	Lehetséges	Lehetséges [...]	<u>Lehetséges</u>	Lehetséges [...]	<u>Lehetséges</u>
Tartóssági követelmény ellenőrzése valós körülmények között (RDE-vizsgálat öregített járművekkel)	Nyilatkozat	Nem kötelező	Lehetséges [...]	<u>Lehetséges</u>	Kötelező [...]	<u>Lehetséges</u>

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

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok
A fékrendszer kibocsátásának vizsgálata WLTP fékezési ciklusban	Kötelező	Kötelező	[...] <u>Nem kötelező</u>

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

Vizsgálati követelmények	A kibocsátási típusjóváhagyásra [...] <u>vonatkozó</u> vizsgálatok és követelmények	A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére irányuló vizsgálatok	A használat közbeni megfelelőségre irányuló vizsgálatok		A piacfelügyeletre irányuló vizsgálatok	
Érintett szereplők	<u>Kiadó</u> [...] <i>típusjóváhagyó hatóság</i> [...]	<u>Kiadó</u> [...] <i>típusjóváhagyó hatóság</i>	<u>Kiadó</u> [...] <i>típusjóváhagyó hatóság</i>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>	<u>Piacfelügyeleti hatóságok</u>	<i>Harmadik felek és a Bizottság</i>
A fékrendszer kibocsátásának vizsgálata WLTP fékezési ciklusban	Kötelező	Ellenőrzés vagy lehetséges vizsgálat	[...] <u>Nem kötelező</u> [...]	<u>Lehetséges a WLTP-vizsgálatok során a súrlódásos fékezés arányának ellenőrzéséhez</u>	Lehetséges <u>a WLTP-vizsgálatok során a súrlódó fékezés arányának ellenőrzéséhez</u> [...]	<u>Lehetséges a WLTP-vizsgálatok során a súrlódásos fékezés arányának ellenőrzéséhez</u>

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	[...]
3. cikk	3. cikk
4. cikk, (1) bekezdés [...]	4. cikk, (1) bekezdés [...]
[...]	[...]
4. cikk, (2) bekezdés	7. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (3) bekezdés	7. [...] cikk, (24) bekezdés
4. cikk, (4) bekezdés	14. [...] cikk
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	18a. cikk
14. cikk	—
15. cikk	17. cikk
16. cikk	—
17. cikk	19. cikk
18. cikk	20. 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	<u>14.</u> [...] cikk
5. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
5. cikk, (2) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
5. cikk, (3) bekezdés	<u>4. [...] cikk, (5)</u> bekezdés
5. cikk, (4) bekezdés	14. [...] cikk
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
7. cikk	12. cikk
8. cikk	10. cikk, (4) bekezdés; <u>10. cikk (4a) bekezdés</u> ; [...] 10. cikk, (5) bekezdés <u>és 10. cikk, (5a) bekezdés</u>
9. cikk	11. cikk
10. cikk	—
11. cikk	<u>18a. cikk</u>
12. cikk	—
13. cikk	17. cikk
[...]	[...]
14. cikk	<u>14. cikk, (7) bekezdés és 14. cikk, (8) bekezdés</u>

Az 595/2009/EK rendelet	E rendelet
15. cikk	—
16. cikk	—
17. cikk	19. cikk
18. cikk	20. cikk
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	—
