



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

**Strasbourg, 24. april 2024
(OR. en)**

**2022/0365(COD)
LEX 2329**

**PE-CONS 109/2/23
REV 2**

**MI 1172
ENV 1558
ENT 287
CODEC 2611**

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O HOMOLOGACIJI MOTORNIH
VOZIL, IN MOTORJEV TER SISTEMOV, SESTAVNIH DELOV IN SAMOSTOJNIH
TEHNIČNIH ENOT, NAMENJENIH ZA TAKA VOZILA, GLEDE NA NJIHOVE EMISIJE IN
TRAJNOST BATERIJE (EURO 7), SPREMEMBI UREDBE (EU) 2018/858 EVROPSKEGA
PARLAMENTA IN SVETA TER RAZVELJAVITVI UREDB (ES) ŠT. 715/2007 IN (ES)
ŠT. 595/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA, UREDBE KOMISIJE (EU) ŠT.
582/2011, UREDBE KOMISIJE (EU) 2017/1151, UREDBE KOMISIJE (EU) 2017/2400 IN
IZVEDBENE UREDBE KOMISIJE (EU) 2022/1362**

UREDBA (EU) 2024/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 24. aprila 2024

**o homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov
in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila,
glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7),
spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta
ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009
Evropskega parlamenta in Sveta,
Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151,
Uredbe Komisije (EU) 2017/2400
in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,
ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,
v skladu z rednim zakonodajnim postopkom²,

¹ UL C 228, 29.6.2023, str. 103.

² Stališče Evropskega parlamenta z dne 13. marca 2024 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 12. aprila 2024.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sklep (EU) 2022/591 Evropskega parlamenta in Sveta³ o splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2030 kot enega od šestih tematskih ciljev Unije za obdobje do 31. decembra 2030 določa prizadevanje za ničelno onesnaževanje, tudi v zvezi s škodljivimi kemikalijami, da bi dosegli okolje brez strupenih snovi, tudi za zrak, vodo in tla ter v zvezi s svetlobnim in zvočnim onesnaževanjem, ter varovanje zdravja in dobrega počutja ljudi, živali in ekosistemov pred z okoljem povezanimi tveganji in negativnimi vplivi.

³ Sklep (EU) 2022/591 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. aprila 2022 o splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2030 (UL L 114, 12.4.2022, str. 22).

- (2) Evropski zeleni dogovor, ki je bil s sporočilom Komisije sprejet 11. decembra 2019, je strategija Unije za začetek prehoda, katerega cilj je najpozneje do leta 2050 doseči podnebno nevtrarno, čisto in krožno gospodarstvo, v katerem se optimizira gospodarjenje z viri in zmanjšuje onesnaževanje, hkrati pa priznava potrebo po politikah za korenito preobrazbo. Unija je prav tako zavezana agendi Združenih narodov (ZN) za trajnostni razvoj do leta 2030 in njenim ciljem trajnostnega razvoja. Strategija za trajnostno in pametno mobilnost, ki jo je Komisija sprejela decembra 2020, in Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal, ki ga je Komisija sprejela maja 2021, posebej obravnavata vidike evropskega zelenega dogovora glede onesnaževanja s prometom. Drugi ukrepi, ki so posebej relevantni za to pobudo, so na primer predlog prenovitve Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁴, nova industrijska strategija za Evropo, ki jo je Komisija predstavila marca 2020, revizija standardov emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila iz Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta⁵ z Uredbo (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta⁶ ter predlog za revizijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila iz Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta⁷.

⁴ Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).

⁵ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

⁶ Uredba (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (UL L 110, 25.4.2023, str. 5).

⁷ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

- (3) Notranji trg je območje, na katerem mora biti zagotovljen prosti pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ uveden celovit sistem homologacije in tržnega nadzora motornih vozil in priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.
- (4) Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil, motorjev in nadomestnih delov glede na emisije (v nadaljnjem besedilu: homologacija glede na emisije) bi morale ostati harmonizirane, da se zagotovita pravilno delovanje notranjega trga ter visoka raven varstva okolja in zdravja v vseh državah članicah.
- (5) Uspešen prehod na brezemisijско mobilnost zahteva celosten pristop in okolje, naklonjeno spodbujanju inovacij, Unija pa bi morala tudi ohraniti vodilni položaj na tehnološkem področju v sektorju cestnega prometa. Del takega okolja so javne in zasebne naložbe v raziskave in inovacije, povečanje ponudbe brezemisijških in nizkoemisijških vozil, postavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture, vključitev v energetske sisteme, pa tudi trajnostna dobava materialov in trajnostna proizvodnja ter ponovna uporaba in recikliranje baterij v Uniji. Za vzpostavitev takega okolja je potrebno usklajeno ukrepanje na ravni Unije ter nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

⁸ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (6) Da bi podprli prehod na čisto mobilnost, hkrati pa ponovno industrializirali Unijo in podprli njene državljane, je bistveno, da cene osebnih in gospodarskih vozil ostanejo dostopne za posameznike in podjetja. To bi pomagalo ohraniti kakovost življenja, industrijsko konkurenčnost in inovacije ter podpiralo ustvarjanje delovnih mest in razvoj spretnosti v tem sektorju.
- (7) Zagotoviti bi bilo treba družbeno sprejemljiv in pravičen prehod na brezemisijско mobilnost. Zato je pomembno, da se upoštevajo družbeni učinki tega prehoda v celotni avtomobilski vrednostni verigi in da se proaktivno obravnavajo posledice za zaposlovanje. V okviru mehanizma za pravični prehod je treba v tesnem dialogu s socialnimi partnerji in pristojnimi organi pripraviti ciljno usmerjene programe na ravni Unije ter na nacionalni in regionalni ravni, kot je razvoj načrtov za pravični prehod za regije, odvisne od avtomobilske industrije, za preusposabljanje, izpopolnjevanje in prerazporejanje delavcev ter pobude za izobraževanje in iskanje zaposlitve v prizadetih skupnostih in regijah. Kot del tega prehoda je treba okrepiti zaposlovanje žensk in enake možnosti v tem sektorju.
- (8) Ta uredba je posamičen regulativni akt za namene postopka EU-homologacije, določenega v Prilogi II k Uredbi (EU) 2018/858. V celoti se uporabljajo upravne določbe Uredbe (EU) 2018/858, vključno z določbami o kaznih, skupaj z močnim mehanizmom za zagotavljanje njihovega upoštevanja.

- (9) Utemeljene pritožbe fizičnih ali pravnih oseb lahko pomenijo pomemben vir informacij za organe za tržni nadzor in za homologacijske organe. Zato bi lahko uvedba preprostih in sorazmernih postopkov, ki bi fizičnim in pravnim osebam omogočali, da pri ustreznih organih predložijo utemeljene pritožbe, kadar imajo razloge za domnevo, da se ta uredba ne upošteva, prispevala k uporabi in izvrševanju te uredbe. Nacionalni organi bi morali te pritožbe obravnavati kot dejavnike tveganja v odločitvah o tržnem nadzoru ali dejavnostih za skladnost vozil v prometu.
- (10) V tej uredbi bi bilo treba določiti splošne upravne določbe in zahteve glede emisij vozil in trajnosti baterij, tehnične elemente pa bi bilo treba določiti v izvedbenih aktih, ki se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda.
- (11) Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil, motorjev in nadomestnih delov glede na emisije so trenutno določene v dveh uredbah, ki se uporabljata za homologacijo glede na emisije za lahka oziroma težka vozila, in sicer v Uredbi (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta⁹ in Uredbi (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰.

⁹ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

¹⁰ Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

- (12) Z vključitvijo zahtev iz uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 v eno uredbo bi se zagotovila notranja skladnost sistema homologacij glede na emisije za lahka in težka vozila ter hkrati omogočene različne mejne vrednosti emisij in postopki preizkušanja za taka vozila.
- (13) Poleg tega so bile sedanje mejne vrednosti emisij za težka vozila sprejete leta 2009 na podlagi tehnologije, ki je bila takrat na voljo. Od takrat je tehnologija napredovala, raven emisij, ki jo je mogoče doseči s kombinacijo sedanjih tehnologij, pa je veliko nižja kot pred več kot 15 leti. Navedeni tehnološki napredek bi se moral odražati v mejnih vrednostih emisij, ki temeljijo na obstoječi najsodobnejši tehnologiji za uravnavanje onesnaževanja in poznavanju takega uravnavanja onesnaževanja, ter mejnih vrednostih emisij za vsa ustrezna onesnaževala.
- (14) V Uniji se število trdnih delcev s premerom, večjim od 23 nanometrov (PN_{23}), v emisijah izpušnih plinov nadzira od leta 2011 za lahka vozila in od leta 2013 za težka vozila. Obstoječe tehnologije in globalni tehnični predpis ZN št. 15 omogočajo, da se v emisijah meri število delcev s premerom 10 nanometrov (PN_{10}), zato je primerno, da se za vsa vozila, zajeta s to uredbo, uporabljajo mejne vrednosti PN_{10} . Ko bodo prvič določene posebne omejitve emisij PN_{10} , bo to spodbudilo globalno harmonizacijo okrepljenega nadzora in merjenja števila delcev PN v emisijah, Unija pa bi morala pozvati Svetovni forum ZN za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (UN WP.29), naj ustrezno prilagodi relevantne pravilnike ZN o vozilih.

- (15) Poenostavitev bi lahko bila dosežena z odpravo preizkusov, ki niso potrebni, s sklicevanjem na standarde iz obstoječih pravilnikov ZN, kadar je to primerno, ter zagotavljanjem skladnega sklopa postopkov in preizkusov za različne faze homologacije glede na emisije.
- (16) Za zagotovitev, da so emisije lahkih in težkih tovornih vozil omejene v resničnem življenju, je treba vozila preizkušati v dejanskih pogojih uporabe, ki so statistično pomembni, z minimalnim sklopom omejitev, mej in drugih zahtev glede vožnje. Tako preizkušanje na cesti bi moralo temeljiti na običajni vožnji in izključevati pristransko vožnjo.
- (17) Vozila morajo v skladu z uredbama (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 izpolnjevati mejne vrednosti emisij v določenem obdobju, ki ne ustreza povprečni življenjski dobi vozil. Zato je primerno, da se določijo zahteve glede trajnosti, ki odražajo povprečno pričakovano življenjsko dobo vozil v Uniji.
- (18) Države članice naj razvijejo in izvajajo strategije za spodbujanje obnove voznega parka, da bi olajšali njegov postopen prehod na vozila z zmanjšanimi emisijami ter tako prispevali k čistejšemu in bolj trajnostnemu prometnemu ekosistemu.
- (19) Zdaj so na voljo tehnologije, ki se široko uporabljajo po vsem svetu in omejujejo emisije hlapnih organskih spojin zaradi izhlapevanja med uporabo in parkiranjem vozila z bencinskim gorivom. Zato je primerno, da se mejne vrednosti emisij za take hlapne organske spojine določijo na nižji ravni.

- (20) Emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, sestavljajo delci, ki jih oddajajo pnevmatike in zavore vozil. Ocenjuje se, da so emisije iz pnevmatik največji vir sproščanja mikroplastike v okolje. Kot je prikazano v oceni učinka, priloženi predlogu te uredbe, se pričakuje, da bodo do leta 2050 emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, predstavljale do 90 % vseh delcev, ki jih oddaja cestni promet, saj se bodo izpušni delci zmanjšali zaradi elektrifikacije vozil. Zato bi bilo treba te emisije meriti in omejiti. Komisija bi morala UN WP.29 spodbujati, naj si pri svojem delu prizadeva pravočasno doseči svoje cilje, v čemer se bo odražala visoka raven ambicij, utemeljenih na trdni znanstveni in tehnični podlagi, ter določiti mejne vrednosti obrabe v skladu z najsodobnejšimi metodami. V primeru, da UN WP.29 ne bo sprejel enotnih določb o zgornjih vrednostih obrabe pnevmatik do 1. julija 2026 za pnevmatike razreda C1, do 1. aprila 2028 za pnevmatike razreda C2 ali do 1. aprila 2030 za pnevmatike razreda C3, bi morala Komisija sprejeti delegirani akt, namenjen izpolnitvi cilja Unije za 30-odstotno zmanjšanje količine mikroplastike, sproščene v okolje, do leta 2030, ki temelji na najsodobnejših mejnih vrednostih obrabe pnevmatik. Med pripravo navedenega delegiranega akta bi bilo treba oceniti posebne lastnosti vozil z baterijami za električna vozila, vključno s priključnimi hibridi in baterijskimi električnimi vozili.

- (21) Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ ureja kazalnike menjanja prestav, katerih glavni namen je zmanjšati porabo goriva v vozilu, ko voznik upošteva njihove oznake. Vendar bi bilo treba v tej uredbi obravnavati zahteve glede emisij onesnaževal pri dejanski uporabi, tudi kadar se upoštevajo kazalniki menjanja prestav.
- (22) Vozila z baterijami za električna vozila, vključno s priključnimi hibridi in baterijskimi električnimi vozili, prispevajo k razogljičenju sektorja cestnega prometa. Da bi se pridobilo in povečalo zaupanje potrošnikov v taka vozila, bi morala biti zmogljiva in vzdržljiva. Zato je treba zahtevati, da baterije za električna vozila tudi po več letih uporabe ohranijo velik del svoje začetne zmogljivosti. Taka zahteva bi bila pomembna zlasti za kupce rabljenih električnih vozil, saj bi zagotovila, da bi vozilo še naprej delovalo v skladu s pričakovanji. Zato bi bilo treba za vsa vozila, ki uporabljajo baterije za električna vozila, zahtevati prikazovalnike stanja baterij za električna vozila. Poleg tega bi bilo treba uvesti minimalne zahteve glede trajnosti baterij v osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, pri čemer bi bilo treba upoštevati globalni tehnični predpis ZN št. 22.

¹¹ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

- (23) Vgrajeni sistemi za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM) uporabljajo podatke, pridobljene iz vozila, za spremljanje skladnosti s to uredbo. Kadar je ustrezno, bi morala za te podatke veljati Uredba (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta¹².
- (24) Nedovoljeno poseganje v vozila z namenom odstranitve ali izklopa delov sistemov za uravnavanje onesnaževanja je dobro znana težava. Taka praksa vodi v nenadzorovane emisije in bi jo bilo zato treba preprečiti ter uporabiti učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni. Nedovoljeno poseganje v odometer vodi do napačnega števila prevoženih kilometrov in ovira ustrezen servisni nadzor vozila. Zato je izredno pomembno, da se zagotovi najvišja možna varnostna zaščita navedenih sistemov, skupaj z varnostnimi certifikati in ustrezno zaščito pred nedovoljenim poseganjem, ki zagotavlja, da ni mogoče nedovoljeno posegati v sisteme za uravnavanje onesnaževanja ali v odometer vozila.
- (25) Da ukrepi proti nedovoljenemu poseganju ne bi neupravičeno ovirali konkurence, bi bilo treba s to uredbo ohraniti možnost, da neodvisni izvajalci razvijajo, distribuirajo, vgrajujejo in aktivirajo nadomestne dele na prodajnem trgu. Zato proizvajalci neodvisnim izvajalcem ne bi smeli zavračati dostopa do nujno potrebnih informacij, orodij in postopkov za razvoj in vgradnjo takih nadomestnih delov. Neodvisnim izvajalcem bi bilo treba odobritev in dovoljenje za dostop do varnostnih elementov vozila podeliti v skladu z Uredbo (EU) 2018/858.

¹² Uredba (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2023 o harmoniziranih pravilih za pravičen dostop do podatkov in njihovo uporabo ter spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive (EU) 2020/1828 (Akt o podatkih) (UL L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

- (26) Da bi se dosegli cilji Unije glede kakovosti zraka si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. Uporaba naprav za prirejanje in strategij za prirejanje bi morala biti na podlagi te uredbe prepovedana. Ta prepoved je bistvena za zavarovanje teh ciljev. Kadar se ocenjujejo primeri, ko so bile morda uporabljene naprave za prirejanje ali strategije za prirejanje, bi bilo treba za te primere uporabiti široko oceno in razlago v skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije o odklopnih napravah v okviru Uredbe (ES) št. 715/2007. Pri ugotavljanju, ali obstajajo naprave ali strategije za prirejanje, bi bilo treba upoštevati vse naprave ali strategije, ki zmanjšujejo učinkovitost zahtev iz te uredbe glede mejnih vrednosti emisij izpušnih plinov in emisij, ki niso izpušni plini, ter preizkusnih pogojev, ki ponarejajo rezultate preizkusov ali zaradi katerih se neskladno vozilo zdi skladno. Za zasnovo, izdelavo in montažo vozil s takimi napravami za prirejanje ali strategijami za prirejanje bi bilo treba naložiti kazni.
- (27) Tipala, vgrajena v vozila, se že uporabljajo za odkrivanje nepravilnosti pri emisijah in sprožanje s tem povezanih popravil prek vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu (OBD). Vendar OBD, ki se trenutno uporablja, okvar ne zaznava natančno in pravočasno ter popravil ne zahteva v zadostni meri in pravočasno. Zato je mogoče, da vozila oddajajo veliko več emisij onesnaževal, kot je dovoljeno. Tipala, ki so se do zdaj uporabljala za OBD, bi se lahko uporabljala tudi za neprekinjeno spremljanje in uravnavanje emisij izpušnih plinov vozil prek sistema OBM. Sistem OBM bo uporabnika tudi opozoril, da je treba opraviti popravila motorja ali sistemov za uravnavanje onesnaževanja, ko so potrebna. Zato je primerno, da se zahteva namestitev takega sistema in urejanje tehničnih zahtev zanj. Ukrepi, povezani s tema sistemoma, ne bi smeli ogroziti varnosti v cestnem prometu.

- (28) Proizvajalci se lahko odločijo za proizvodnjo vozil, ki vključujejo napredne možnosti, kot je geografsko ograjevanje. Druga možnost, ki je na voljo proizvajalcem, je proizvodnja vozil „Euro 7ext“, ki so vozila kategorije N2 med 3,5 in 5 tonami največje mase, ki izvirajo iz tipa vozila kategorije N1, za katerega se lahko na zahtevo proizvajalca podeli homologacija glede na emisije N2, če vozilo izpolnjuje zahteve za tip vozila kategorije N1. Potrošniki in nacionalni organi bi morali imeti možnost, da identificirajo taka vozila na podlagi ustrezne dokumentacije.
- (29) Uporabnikom vozil bi morali biti dani na voljo tudi okoljski podatki o tipih vozil. Zato bi moral biti za vsako vozilo na voljo okoljski potni list vozila. Uporabniki vozil bi morali imeti dostop tudi do najnovejših informacij o porabi goriva, stanju baterije za električna vozila, emisijah onesnaževal in drugih ustreznih informacij, pridobljenih iz vgrajenih sistemov in prikazovalnikov.
- (30) Ko bo Komisija dala predlog, da se po letu 2035 registrirajo nova lahka vozila, ki delujejo izključno na goriva brez emisij CO₂ izven standardov voznega parka za CO₂, v skladu s pravom Unije in ciljem podnebne nevtralnosti Unije, bo treba to uredbo spremeniti, da se vključi možnost homologacije takih vozil.

- (31) Emisije iz vozil, ki jih prodajajo proizvajalci majhnih serij, predstavljajo zanemarljiv del emisij v Uniji. Zato bi bilo treba glede nekaterih zahtev za take proizvajalce dopustiti določeno prožnost. Proizvajalci majhnih serij bi morali imeti možnost, da nekatere preizkuse med homologacijo nadomestijo z izjavami o skladnosti, proizvajalci zelo majhnih serij pa bi morali imeti možnost, da uporabijo laboratorijske preizkuse, ki temeljijo na naključnih dejanskih voznih ciklih.
- (32) Uredbi (EU) 2019/631 in (EU) 2019/1242 urejata povprečne emisijske vrednosti CO₂ voznega parka za nova motorna vozila v Uniji. Postopke in metodologije za natančno določanje emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, električnega dosega in moči za posamezna vozila bi bilo treba uvesti v homologacijo glede na emisije, vključno s posodobitvijo in razvojem orodja za izračun porabe energije vozil (VECTO), da bi se med drugim bolje upoštevala energijska učinkovitost kombinacij težjih vozil.
- (33) Čeprav se izraz „stanje“ običajno uporablja za stanje baterije za električno vozilo v danem trenutku njene življenjske dobe, ta izraz ni splošno opredeljen in se določa z različnimi metodologijami, kot sta „stanje certificirane energije“ in „stanje certificiranega dosega“. Oba parametra ustrezata odstotku certificirane energije baterije oziroma certificiranega električnega dosega, ki je v danem trenutku še na voljo.

- (34) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z:
- obveznostmi proizvajalcev pri homologaciji ter postopki, preizkusi in metodologijami, ki se uporabljajo za izjavo o skladnosti, preverjanje skladnosti proizvodnje, preverjanje skladnosti v uporabi, nadzor trga in okoljski potni list vozila,
 - zahtevami, preizkusi, metodami in popravnimi ukrepi v zvezi s trajnostjo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter registracijo in komunikacijskimi zmogljivostmi sistemov OBM, vključno za namene rednih tehničnih pregledov in pregledov tehnične brezhibnosti,

- metodami in preizkusi za: (i) merjenje emisij izpušnih plinov v laboratoriju in na cesti ter uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje emisij pri dejanski vožnji; (ii) določitev emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, električnega dosega in moči motorja motornega vozila; (iii) določitev energetske učinkovitosti priklopnikov kategorij O₃ in O₄; (iv) merjenje emisij iz okrova ročične gredi, emisij zaradi izhlapevanja in emisij zaradi uporabe zavor, (v) ocenjevanje skladnosti z minimalnimi zahtevami glede trajnosti baterij; (vi) ocenjevanje skladnosti motorjev in vozil v uporabi; (vii) ocenjevanje delovanja, učinkovitosti, regeneracije in trajnosti originalnih in nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja; (viii) zagotavljanje in ocenjevanje ukrepov, v zvezi z napravami za prirejanje in strategijami za prirejanje, vključno z analizo ranljivosti in zaščito pred nedovoljenim poseganjem; (ix) ocenjevanje delovanja tipov vozil, homologiranih pod nekaterimi posebnimi oznakami; (x) ocenjevanje skladnosti z zahtevami za homologacijo glede na emisije, ki se uporablja za vozila, ki jih izdelujejo proizvajalci majhnih in zelo majhnih serij; (xi) ugotavljanje odsotnosti naprav za prirejanje in strategij za prirejanje ter (xii) merjenje obrabe pnevmatik,
- metodami, zahtevami in preizkusi, vključno s pragovi skladnosti, za zagotavljanje delovanja naprav OBFCM ter sistemov OBD in OBM, ter tipali takšnih naprav, in sistemov ter sporočanja podatkov, ki jih take naprave in sistemi beležijo, zunaj vozila,
- metodami, zahtevami in specifikacijami za kazalnike menjanja prestav,

- značilnostmi in zmogljivostjo sistemov za opozarjanje voznikov in metodami za spodbujanje ter metodami za ocenjevanje njihovega delovanja,
- zahtevami glede zmogljivosti preizkusne opreme,
- specifikacijo referenčnih goriv,
- obliko okoljskega potnega lista vozila, podatki v njem in metodami sporočanja teh podatkov,
- zahtevami in informacijami, ki jih morajo zagotoviti proizvajalci vozil, tudi multistopenjskih vozil, ter
- tehničnimi elementi, upravnimi in dokumentacijskimi zahtevami za homologacijo glede na emisije in preglede tržnega nadzora, preverjanji skladnosti v uporabi in skladnosti proizvodnje, pa tudi obveznostmi poročanja.

(35) Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹³. Da se zagotovi kontinuiteta v zvezi z nekaterimi obstoječimi pravnimi obveznostmi glede metod za merjenje emisij onesnaževal iz tipov vozil kategorij M₁ in N₁, bi morale metode za merjenje emisij izpušnih plinov in emisij zaradi izhlapevanja odražati metode iz Uredbe (EU) 2017/1151, kot se uporablja v času sprejetja izvedbenega akta.

¹³ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (36) Da se po potrebi spremenijo ali dopolnijo nekatere nebistvene določbe te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s preizkusnimi pogoji na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil, zavor ali pnevmatik Euro 7; preizkusnimi zahtevami, zlasti ob upoštevanju tehničnega napredka in podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil Euro 7; uvedbo dodatnih možnosti in oznak za vozila na podlagi inovativnih tehnologij za proizvajalce; določitev mejnih vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor, mejnih vrednosti emisij formaldehida za vozila kategorij M2, M3, N2 in N3, preskusnih pogojev za vozila kategorij M2, M3, N2 in N3 in pod določenimi pogoji mejnih vrednosti obrabe za tipe pnevmatik ter minimalnih zahtev glede zmogljivosti baterij in multiplikatorjev trajnosti na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil Euro 7, določanjem posebnih pravil za proizvajalce majhnih serij za kategorije vozil M₂, M₃, N₂ in N₃; in uporabo preizkusnih zahtev in izjav. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹⁴. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

¹⁴ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (37) Unija je pogodbenica Sporazuma z dne 20. marca 1958 o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabljajo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov¹⁵. Zahteve iz te uredbe bi morale biti po potrebi usklajene s standardi iz pravilnikov ZN ali vseh njihovih naknadnih sprememb, kadar so na voljo, zlasti v zvezi z emisijami delcev zaradi uporabe zavor, mejnimi vrednostmi obrabe za tipe pnevmatik in določitvijo minimalnih zahtev glede zmogljivosti baterij.
- (38) Posledično bi bilo treba take mejne vrednosti ali zahteve iz predloga pravilnika ZN ali spremembe pravilnika ZN, kadar so odobrene v skladu s členom 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) in Sklepom Sveta 97/836/ES¹⁶, vključiti v to uredbo. Zato bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v ta namen v skladu s členom 290 PDEU.

¹⁵ UL L 346, 17.12.1997, str. 81.

¹⁶ Sklep Sveta 97/836/ES z dne 27. novembra 1997 v pričakovanju pristopa Evropske skupnosti k Sporazumu Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov („Revidirani sporazum iz leta 1958“) (UL L 346, 17.12.1997, str. 78).

- (39) Ker so pravila o homologaciji glede na emisije motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, posodobljena in konsolidirana v tej uredbi, bi bilo treba zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve uredbi (ES) št. 595/2009 in (ES) št. 715/2007 razveljaviti in nadomestiti s to uredbo.
- (40) Zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve bi bilo treba s to uredbo razveljaviti naslednje akte, sprejete na podlagi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009: Uredbo Komisije (EU) št. 582/2011¹⁷, Uredbo Komisije (EU) 2017/1151¹⁸, Uredbo Komisije (EU) 2017/2400¹⁹ in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/1362²⁰.

¹⁷ Uredba Komisije (EU) št. 582/2011 z dne 25. maja 2011 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede emisij iz težkih vozil (Euro VI) in o spremembi prilog I in III k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 167, 25.6.2011, str. 1).

¹⁸ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

¹⁹ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1).

²⁰ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145).

- (41) Kadar koli se zaradi ukrepov iz te uredbe zahteva obdelava osebnih podatkov, bi bilo treba to obdelavo izvesti v skladu z uredbama (EU) 2016/679²¹ in (EU) 2018/1725²² Evropskega parlamenta in Sveta ter ustrezno nacionalno zakonodajo v skladu z navedenima uredbama.
- (42) Pomembno je, da se državam članicam, nacionalnim organom in gospodarskim subjektom zagotovi dovolj časa za pripravo na uporabo novih pravil, ki jih uvajajo ta uredba ter izvedbeni in delegirani akti, sprejeti na njeni podlagi. Datum uporabe bi bilo zato treba odložiti in določiti različne datume začetka uporabe za nove in obstoječe tipe. Za lahka vozila bi bilo treba datum začetka uporabe določiti takoj, ko je to tehnično in gospodarsko mogoče, za težka vozila in priklopnike pa se lahko datum začetka uporabe odloži, saj bo prehod na brezemisijška vozila pri težkih vozilih daljši.

²¹ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

²² Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

- (43) Za vozila kategorij M₂ in M₃, za katera je v Uredbi (EU) 2019/1242 določen cilj, da so od poročevalskega obdobja leta 2030 dalje 100-odstotno brezemisijka, bi bilo treba v tej uredbi določiti prehodne ukrepe, da se zagotovi skladnost z obveznostmi iz Uredbe (EU) 2019/1242 in nadaljnja sorazmernost potrebnih naložbenih prizadevanj.
- (44) Ker ciljev te uredbe, in sicer določitve splošnih tehničnih zahtev in upravnih določb za homologacijo glede na emisije in tržni nadzor vozil kategorij M in N ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, kar zadeva njihove emisije, pa tudi zagotavljanja visoke ravni varstva okolja in zdravja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Poglavje I

Predmet urejanja, področje uporabe in opredelitev pojmov

Člen 1

Predmet urejanja

1. Ta uredba določa skupne tehnične zahteve in upravne določbe za homologacijo glede na emisije in tržni nadzor motornih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, kar zadeva njihove emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije ter trajnost baterije.
2. Ta uredba določa tudi pravila za homologacijo glede na emisije, skladnost proizvodnje, skladnost v uporabi, tržni nadzor vgrajenih sistemov za spremljanje na vozilu, trajnost sistemov za uravnavanje onesnaževanja in baterij za električna vozila ter varnostne določbe za omejevanje nedovoljenega poseganja in ukrepe za kibernetško varnost ter pravila za natančno določitev emisij CO₂, električnega dosega, porabe goriva in električne energije ter energijske učinkovitosti.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorij M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ in N₃ ter priklopnike kategorij O₃ in O₄ iz člena 4 Uredbe (EU) 2018/858, vključno s tistimi, ki so zasnovani in izdelani v eni ali več stopnjah, ter za sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, namenjene za taka vozila, ter pnevmatike razredov C₁, C₂ in C₃, kakor so določene v Pravilniku ZN št. 117²³, z izjemo pnevmatik za oprijem na ledu.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo ustrezne opredelitve iz Uredbe (EU) 2018/858.

Dodatno se v tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „homologacija glede na emisije“ pomeni EU-homologacijo, ki je skladna z upravnimi določbami in tehničnimi zahtevami iz te uredbe glede emisij CO₂ in onesnaževal, porabe goriva in električne energije ter trajnosti baterije;
- (2) „homologacijski organ, ki podeli homologacijo“ pomeni homologacijski organ, ki podeli homologacijo glede na emisije;

²³ Pravilnik št. 117 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji pnevmatik v zvezi z emisijami kotalnega hrupa in/ali oprijemljivostjo na mokrih površinah in/ali kotalnim uporom.

- (3) „skladnost proizvodnje“ pomeni dejavnosti, ki se izvajajo na novih vozilih, samostojnih tehničnih enotah ali sestavnih delih, izbranih v prostorih proizvajalca, da se zagotovi skladnost proizvodov, danih na trg, z zahtevami iz te uredbe;
- (4) „skladnost v uporabi“ pomeni dejavnosti, ki se izvajajo na vozilih v prometu, sistemih, samostojnih tehničnih enotah ali sestavnih delih z namenom preverjanja skladnosti z zahtevami glede trajnosti iz te uredbe;
- (5) „motor“ pomeni motor vozila z notranjim zgorevanjem;
- (6) „emisije“ pomeni emisije izpušnih plinov motornega vozila in emisije motornega vozila, ki niso emisije izpušnih plinov;
- (7) „emisije izpušnih plinov“ pomeni emisije iz izpušne cevi motornega vozila ali motorja, ki vsebujejo vse naslednje elemente: CO₂, plinaste, trdne in tekoče snovi ter emisije iz okrova ročične gredi;
- (8) „plinasta onesnaževala“ pomeni emisije plinastih kemijskih oblik, razen CO₂;
- (9) „CO₂“ pomeni ogljikov dioksid, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (10) „dušikovi oksidi“ ali „NO_x“ pomeni vsoto dušikovega oksida (NO) in dušikovega dioksida (NO₂), ki se sproščata iz izpušne cevi;
- (11) „dušikov oksid“ ali „N₂O“ pomeni dušikov oksid, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (12) „delci“ ali „PM“ pomeni vse snovi, ki se sproščajo iz izpušne cevi ali zavor in se zberejo na sredstvu za filtriranje;

- (13) „delci s premerom, manjšim od 10 μm “ ali „ PM_{10} “ pomeni delce s premerom, manjšim od 10 μm ;
- (14) „število delcev“ ali „PN“ pomeni skupno število trdnih delcev, ki se sproščajo iz izpušne cevi ali zavor;
- (15) „ PN_{10} “ pomeni skupno število trdnih delcev, ki se sproščajo iz izpušne cevi ali zavor, katerih premer je večji ali enak 10 nm;
- (16) „ogljikov monoksid“ ali „CO“ pomeni ogljikov monoksid, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (17) „metan“ ali „ CH_4 “ pomeni metan, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (18) „skupni ogljikovodiki“ ali „THC“ pomeni skupne ogljikovodike, ki se sproščajo iz izpušne cevi;
- (19) „nemetanski ogljikovodiki“ ali „NMHC“ pomeni skupne ogljikovodike, razen metana, ki se sproščajo iz izpušne cevi;
- (20) „nemetanski organski plini“ ali „NMOG“ pomeni vsoto neoksidiranih in oksidiranih ogljikovodikov, razen metana, ki se sproščajo iz izpušne cevi;
- (21) „amoniak“ ali „ NH_3 “ pomeni amoniak, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (22) „formaldehid“ ali „HCHO“ pomeni formaldehid, ki se sprošča iz izpušne cevi;

- (23) „WHTC“ pomeni globalno usklajeni prehodni vozni cikel v skladu z odstavkom 7.2.1 Priloge 4 k Pravilniku ZN št. 49²⁴;
- (24) „WHSC“ pomeni globalno usklajeni vozni cikel v ustaljenem stanju v skladu z odstavkom 7.2.2 Priloge 4 k Pravilniku ZN št. 49;
- (25) „poraba električne energije“ je stopnja, po kateri vozilo troši električno energijo iz baterije za električne avtomobile ali baterij pod določenimi pogoji uporabe;
- (26) „poraba goriva“ je stopnja, po kateri vozilo troši gorivo pod določenimi pogoji uporabe;
- (27) „orodje za izračun porabe energije vozil“ ali „VECTO“ pomeni simulacijsko orodje, ki se uporablja za določanje emisij CO₂, porabe goriva, porabe električne energije in električnega dosega težkih vozil;
- (28) „emisije zaradi izhlapevanja“ pomeni hlape ogljikovodikov, ki se sproščajo iz sistema vozila za gorivo, razen tistih iz emisij izpušnih plinov;
- (29) „emisije iz okrova ročične gredi“ pomeni plinasta onesnaževala, ki se sproščajo iz prostorov v motorju ali zunaj njega, ki so z notranjimi ali zunanjimi kanali povezani z oljnim koritom;
- (30) „emisije delcev zaradi uporabe zavor“ pomeni delce, ki se sproščajo iz zavornega sistema vozila;

²⁴ Pravilnik št. 49 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o ukrepih, ki jih je treba sprejeti proti emisijam plinastih in trdnih onesnaževal iz motorjev na kompresijski vžig in motorjev na prisilni vžig, ki se uporabljajo v vozilih.

- (31) „obrada pnevmatik“ pomeni maso materiala, ki se odstrani s pnevmatike zaradi postopka obrabe in se sprosti v okolje;
- (32) „emisije, ki niso emisije izpušnih plinov“ pomeni emisije zaradi izhlapevanja, emisije zaradi obrabe pnevmatik in emisije zaradi uporabe zavor;
- (33) „emisije onesnaževal“ pomeni emisije izpušnih plinov in emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, razen emisij CO₂;
- (34) „naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni napravo v vozilu, ki uravnava ali omejuje emisije onesnaževal;
- (35) „sistemi za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni naprave za uravnavanje onesnaževanja, nameščene v vozilo, vključno z vsemi krmilnimi enotami in programsko opremo, ki ureja njihovo uporabo;
- (36) „originalni sistemi za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni sistem za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takih sistemov, ki je vključen v homologacijo, podeljeno zadevnemu vozilu;
- (37) „nadomestni sistemi za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni sistem za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takih sistemov, ki je namenjen za nadomestitev originalnega sistema za uravnavanje onesnaževanja in se lahko odobri kot samostojna tehnična enota;
- (38) „vgrajen sistem za diagnostiko na vozilu“ ali „sistem OBD“ pomeni sistem v vozilu, ki lahko zbere informacije v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu (OBD), kakor so opredeljene v členu 3, točka 49, Uredbe (EU) 2018/858, in lahko te informacije sporoča zunaj vozila;
- (39) „vgrajen sistem za spremljanje na vozilu“ ali „sistem OBM“ pomeni sistem v vozilu, ki je sposoben spremljati emisije izpušnih plinov in zaznavati prekoračitve emisij izpušnih plinov ter lahko te informacije in informacije o stanju sporoča zunaj vozila;

- (40) „naprava za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu“ ali „naprava OBFCM“ pomeni vsako programsko ali strojno opremo v vozilu, ki zaznava in uporablja parametre vozila, motorja, goriva ali električne energije in koristnega tovora/mase za določitev in shranjevanje podatkov o porabi goriva in električne energije ter drugih parametrov, pomembnih za določitev porabe goriva ali električne energije in energijske učinkovitosti vozila;
- (41) „naprava za prirejanje“ pomeni vsak element zasnove, zaradi katerega vozilo med vožnjo, ne pa ob predpisanem preizkusu, ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, pri čemer se zdi, da je vozilo med preizkušanjem skladno, ali ki prireja podatke, povezane s tipali, porabo goriva ali električne energije, električnim dosegom ali trajnostjo baterije;
- (42) „strategija za prirejanje“ pomeni strategijo, zaradi katere vozilo med vožnjo, ne pa ob predpisanem preizkusu, ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, pri čemer se zdi, da je vozilo med preizkušanjem skladno, ali ki prireja podatke, povezane s tipali, porabo goriva ali električne energije, električnim dosegom ali trajnostjo baterije;
- (43) „dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo“ pomeni emisije vozila v pogojih iz preglednic 1 in 2 Priloge III;
- (44) „odometer“ pomeni instrument, ki kaže skupno razdaljo, ki jo je vozilo prevozilo od izdelave;

- (45) „nedovoljeno poseganje“ pomeni izključitev ali spremembo motorja ali elektromotorja, naprav in sistema za uravnavanje onesnaževanja vozila, pogonskega sistema, baterije za električna vozila, odometra, naprave OBFCM, sistema OBD ali OBM, vključno z vso programsko opremo ali drugimi elementi nadzorne logike v navedenih sistemih in njihovimi podatki, zaradi katere vozilo ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe;
- (46) „lastna proizvodna zmogljivost“ pomeni obrat, v katerem se vozila proizvajajo ali sestavljajo in ki ga proizvajalec uporablja za proizvodnjo ali sestavljanje novih vozil za navedenega proizvajalca, vključno z vozili za izvoz, kadar je to ustrezno;
- (47) „lasten konstrukcijski oddelek“ pomeni obrat, v katerem se zasnuje in razvije celotno vozilo ter ki ga proizvajalec nadzoruje in uporablja;
- (48) „proizvajalec majhnih serij“ pomeni proizvajalca, ki proizvede manj kot 10 000 novih motornih vozil kategorije M₁ ali 22 000 novih motornih vozil kategorije N₁ ali skupaj 450 novih motornih vozil kategorij M₂ in M₃ ali skupaj 6 000 novih motornih vozil kategorij N₂ in N₃, ki so registrirana v Uniji v vsakem koledarskem letu, in ki:
- (a) ni del skupine povezanih proizvajalcev ali
 - (b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je odgovorna za skupaj manj kot 10 000 novih motornih vozil kategorije M₁ ali 22 000 novih motornih vozil kategorije N₁ ali skupaj 450 novih motornih vozil kategorij M₂ in M₃ ali skupaj 6 000 novih motornih vozil kategorij N₂ in N₃, ki so registrirana v Uniji v vsakem koledarskem letu, ali

(c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar upravlja lastne proizvodne zmogljivosti in konstrukcijski oddelek;

- (49) „proizvajalec zelo majhnih serij“ pomeni proizvajalca majhnih serij, ki proizvede manj kot 1 000 novih motornih vozil kategorije M₁ ali manj kot 1 000 novih motornih vozil kategorije N₁, registriranih v Uniji v preteklem koledarskem letu;
- (50) „vozilo, ki ga poganja izključno motor z notranjim zgorevanjem“ ali „ICEV“ pomeni vozilo, pri katerem so vsi pretvorniki pogonske energije motorji z notranjim zgorevanjem, vključno s tistimi s pogonom na vodik;
- (51) „povsem električno vozilo“ ali „PEV“ pomeni vozilo, opremljeno s pogonskim sistemom, ki vključuje izključno električne stroje kot pretvornike pogonske energije in izključno sisteme za shranjevanje električne energije s ponovnim polnjenjem kot sisteme za shranjevanje pogonske energije;
- (52) „gorivna celica“ pomeni pretvornik energije za pretvarjanje kemične (vhodne) energije v električno (izhodno) energijo ali obratno;
- (53) „vozilo s pogonom na gorivne celice“ ali „FCV“ pomeni vozilo, opremljeno s pogonskim sistemom, ki vsebuje izključno gorivne celice in električne stroje kot pretvornike pogonske energije;
- (54) „hibridno vozilo s pogonom na gorivne celice“ ali „FCHV“ pomeni vozilo s pogonom na gorivne celice, opremljeno s pogonskim sistemom, ki ima vsaj en sistem za shranjevanje goriva in vsaj en sistem za shranjevanje električne energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki se uporablja kot sistem za shranjevanje pogonske energije;

- (55) „hibridno vozilo“ ali „HV“ pomeni vozilo, opremljeno s pogonskim sistemom, ki vsebuje vsaj dve različni kategoriji pretvornikov pogonske energije in vsaj dve različni kategoriji sistemov za shranjevanje pogonske energije;
- (56) „hibridno električno vozilo“ ali „HEV“ pomeni hibridno vozilo, pri katerem je eden od pretvornikov pogonske energije električni stroj;
- (57) „hibridno električno vozilo z zunanjim polnjenjem“ ali „OVC-HEV“ pomeni hibridno električno vozilo, ki ga je mogoče polniti iz zunanjega vira;
- (58) „hibridno električno vozilo brez zunanjega polnjenja“ ali „NOVC-HEV“ pomeni vozilo z vsaj dvema različnima pretvornikoma energije in dvema različnima sistemoma za shranjevanje energije, ki se uporabljata za pogon vozila in ju ni mogoče polniti iz zunanjega vira;
- (59) „tehnologije geografskega ograjevanja“ pomeni tehnologije, ki hibridnemu vozilu ne dovoljujejo vožnje z motorjem z notranjim zgorevanjem, tj. da bi se omogočil brezemisijski način, kadar se vozi znotraj določenega geografskega območja;
- (60) „brezemisijski način“ pomeni izbirni način, pri katerem hibridno vozilo vozi brez uporabe motorja z notranjim zgorevanjem;
- (61) „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo“ pomeni maso vozila s posodami za gorivo, ki so napolnjene do najmanj 90 odstotkov svoje prostornine, vključno z maso voznika, goriva in tekočin, ki je opremljeno s standardno opremo v skladu s specifikacijami proizvajalca, in kadar je vozilo tako opremljeno, vključno z maso karoserije, kabine, naprave za spenjanje in rezervnih koles ter orodja;

- (62) „baterija za električna vozila“ pomeni baterijski sistem, ki shranjuje energijo za glavni namen pogona vozila;
- (63) „električni doseg“ pomeni razdaljo, prepotovano v stanju delovanja pri praznjenju naboja, dokler baterija za električna vozila ni prazna;
- (64) „brezemisijski doseg“ pomeni največjo razdaljo, ki jo lahko vozilo prevozi brez emisij izpušnih plinov, kar pri vozilih PEV ustreza električnemu dosegu;
- (65) „trajnost“ pomeni sposobnost sistema ali naprave, sestavnega dela ali katerega koli dela vozila, da v določenem času ohrani svojo zahtevano zmogljivost;
- (66) „trajnost baterije“ pomeni trajnost baterije za električna vozila v vozilu, merjeno glede na njeno stanje;
- (67) „stanje“ pomeni izmerjeno ali ocenjeno stanje določene metrike učinkovitosti vozila ali baterije za električna vozila v določenem obdobju življenjske dobe, izraženo kot odstotek učinkovitosti, ki je bila določena, ko je bilo vozilo ali baterija certificirana ali nova;
- (68) „okoljski potni list vozila“ pomeni zapis v digitalni obliki, ki vsebuje informacije o okoljski učinkovitosti vozila ob registraciji, vključno z ravno mejnih emisij onesnaževal, emisijami CO₂, porabo goriva, porabo električne energije, električnim dosegom in močjo motorja ali elektromotorja ter trajnostjo baterije in drugimi povezanimi vrednostmi;

- (69) „sistem za opozarjanje voznika na presežne emisije izpušnih plinov“ pomeni sistem, ki je zasnovan, izdelan in nameščen v vozilo, da uporabnika obvesti o presežnih emisijah izpušnih plinov in zagotovi popravila pred nadaljnjo uporabo;
- (70) „sistem za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta“ pomeni sistem, ki je zasnovan, izdelan in nameščen v vozilo, da uporabnika opozori na nizko raven potrošnega reagenta in zagotovi uporabo reagenta;
- (71) „izjava o skladnosti“ ali „izjava“ pomeni izjavo proizvajalca, da je določen tip ali skupina vozil, sestavni del ali samostojna tehnična enota v skladu z zahtevami iz te uredbe;
- (72) „energijska učinkovitost priklopnika“ pomeni učinkovitost priklopnika glede na njegov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva in električne energije, brezemisijski doseg, električni doseg in moč motorja ali elektromotorja vlečnega motornega vozila;
- (73) „zimsko pnevmatika“ pomeni pnevmatiko, pri kateri so dezen, sestava ali konstrukcija tekalne plasti zasnovani predvsem tako, da v blatnih in zimskih razmerah zagotavljajo večjo učinkovitost kot običajna pnevmatika, kar zadeva njeno sposobnost pri speljevanju in vodenju vozila v gibanju;
- (74) „pnevmatika za uporabo v ekstremnih zimskih razmerah“ pomeni zimsko pnevmatiko ali pnevmatiko za posebno uporabo, pri kateri so dezen, sestava ali konstrukcija tekalne plasti zasnovani posebej za ekstremne zimske razmere;
- (75) „pnevmatika za oprijem na ledu“ pomeni zimsko pnevmatiko razreda C₁ za uporabo v ekstremnih zimskih razmerah, ki je dodatno zasnovana za uporabo na cestnih površinah, prekritih z ledom, in izpolnjuje zahteve iz Pravilnika ZN št. 117;

- (76) „pnevmatika za posebno uporabo“ pomeni pnevmatiko, namenjeno za cestno in necestno uporabo ali za druge posebne namene ter zasnovano predvsem za speljevanje in ohranjanje vozila v gibanju na terenu;
- (77) „možnost“ pomeni sklop dodatnih zahtev iz te uredbe, ki jih lahko proizvajalci izpolnijo, da bi za vozila, ki jih proizvajajo, lahko uporabili ustrezno oznako.

Poglavje II

Obveznosti proizvajalcev

Člen 4

Obveznosti proizvajalcev v zvezi s konstrukcijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot

1. Proizvajalci zagotovijo, da so nova vozila, ki jih proizvajajo in se prodajajo, registrirajo ali začnejo uporabljati v Uniji, homologirana v skladu s to uredbo. Proizvajalci od specifičnih datumov začetka uporabe, določenih v tej uredbi, zagotavljajo, da so novi sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote, vključno z motorji, baterijami za električna vozila, zavornimi sistemi, pnevmatikami in nadomestnimi sistemi za uravnavanje onesnaževanja, ki jih proizvajajo in se prodajajo ali začnejo uporabljati v Uniji ter za katere je potrebna homologacija, homologirani v skladu s to uredbo.

2. Proizvajalci zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozila v skladu s to uredbo, vključno z izpolnjevanjem mejnih vrednosti emisij iz Priloge I pod pogoji iz Priloge III in ob upoštevanju vrednosti, navedenih v certifikatu o skladnosti ali homologacijski dokumentaciji za življenjsko dobo vozila, kakor je določeno v preglednici 1 Priloge IV. Ta vozila se označijo kot vozila „Euro 7“.
3. Kadar je ustrezno, se, kadar proizvajalci, nacionalni organi, Komisija ali priznane tretje osebe preverjajo skladnost z mejnimi vrednostmi emisij izpušnih plinov s preizkušanjem v razširjenih pogojih vožnje, emisije delijo z delilnikom podaljšane vožnje iz Pravilnika ZN št. 168²⁵.
4. Proizvajalci zasnujejo in izdelujejo sisteme, sestavne dele ali samostojne tehnične enote, vključno z motorji, elektromotorji, baterijami za električna vozila, zavornimi sistemi, pnevmatikami in nadomestnimi sistemi za uravnavanje onesnaževanja tako, da so skladni s to uredbo, vključno z mejnimi vrednostmi emisij iz Priloge I pod preizkusnimi pogoji iz Priloge III.
5. Proizvajalci ne zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozil z napravami za prirejanje ali strategijami za prirejanje.

²⁵ Pravilnik ZN št. 168 – Enotne določbe o homologaciji lahkih osebnih in gospodarskih vozil glede na dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (RDE).

6. Proizvajalci zasnujejo, izdelujejo in sestavljajo vozila kategorij M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ in N₃ s:
- (a) sistemi OBD, ki lahko odkrijejo nepravilno delujoče sisteme, ki povzročajo prekoračitve emisij izpušnih plinov, ali nepravilno delovanje sestavnih delov, povezano z emisijskimi vrednostmi, da se olajšajo popravila;
 - (b) sistemi OBM, ki lahko spremljajo emisije izpušnih plinov;
 - (c) napravami OBFCM za spremljanje njihove dejanske porabe goriva in električne energije ter drugih ustreznih parametrov, ki so potrebni za določitev njihove dejanske porabe goriva in energijske učinkovitosti;
 - (d) prikazovalniki stanja baterije za električno vozilo;
 - (e) sistemi za opozarjanje voznika na presežne emisije izpušnih plinov;
 - (f) sistemi za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta;

- (g) napravami, ki sporočajo podatke, pridobljene iz vozila, zunaj vozila, ki se uporabljajo za skladnost s to uredbo, in podatke OBFCM, med drugim za namene rednih tehničnih pregledov v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁶ in cestnih pregledov tehnične brezhibnosti v skladu z Direktivo 2014/47/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁷, pa tudi za namene komunikacije z infrastrukturo za polnjenje in stacionarnimi energetske sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.

7. Proizvajalci vozila kategorij M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ in N₃ načrtujejo, izdelujejo in sestavljajo tako, da v vseh fazah njihovega življenjskega cikla čim bolj zmanjšajo ranljivosti, ki bi lahko povzročile nedovoljeno poseganje v:

- (a) sistem za vbrizgavanje goriva in reagenta;
- (b) motor in krmilne enote motorja;
- (c) baterije za električna vozila in pripadajoče krmilne sisteme;
- (d) odometer;
- (e) sisteme za uravnavanje emisij;

²⁶ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

²⁷ Direktiva 2014/47/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in razveljavitvi Direktive 2000/30/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 134).

- (f) elektromotorje in pripadajoče krmilne enote;
 - (g) napravo OBFCM;
 - (h) sistem OBD;
 - (i) sistem OBM in
 - (j) okoljski potni list vozila.
8. Proizvajalci preprečijo, kolikor je mogoče, možnost izkoriščanja ranljivosti iz odstavka 7 na podlagi najboljšega razpoložljivega znanja v času homologacije. Kadar je taka ranljivost odkrita, proizvajalec sprejme vse ukrepe, da bi ranljivost odpravil s posodobitvijo programske opreme ali na kateri koli drug primeren način, izvedljive glede na razvoj tehnologije.
9. Proizvajalci zaradi preprečevanja nedovoljenega poseganja ne zavračajo dostopa do informacij, orodij ali postopkov, potrebnih za razvoj, vgradnjo in aktivacijo združljivih nadomestnih delov na poprodajnem trgu, ki izpolnjujejo tehnične zahteve proizvajalca, razen če lahko dokažejo, da je nerazkritje zadevnih informacij, orodij in postopkov sorazmerno sredstvo za preprečevanje nedovoljenega poseganja.
10. Okoljski podatki o tipu vozila in okoljski učinkovitosti posameznih vozil se dajo na voljo uporabnikom in so po potrebi prikazani znotraj vozila. Ti podatki zajemajo podatke iz okoljskega potnega lista vozila, sistema OBM in naprave OBFCM, vključno z vrednostmi v življenjskem ciklu in stanjem baterije za električna vozila.

11. Proizvajalci zagotovijo varen prenos podatkov, povezanih z emisijami in trajnostjo baterije, z ukrepi za kibernetsko varnost v skladu s Pravilnikom ZN št. 155²⁸.

Člen 5

Možnosti proizvajalcev v zvezi s konstrukcijo in oznakami vozil

1. Proizvajalci lahko vozila označijo kot vozilo „Euro 7G“, kadar so navedena vozila opremljena z motorjem z notranjim zgorevanjem s tehnologijami geografskega ograjevanja. Proizvajalec v navedena vozila vgradi sistem za opozarjanje voznika, ki uporabnika obvesti, ko so baterije za električna vozila skoraj prazne, in ustavi vozilo, če se na območju geografskega ograjevanja ne napolnijo v 5 km od prvega opozorila med vožnjo v brezemisijem načinu. Uporaba takih tehnologij geografskega ograjevanja se dokaže homologacijskemu organu med homologacijo in preveri med življenjsko dobo vozila.
2. Homologacijski organ lahko na zahtevo proizvajalca za vozila kategorije N₂ z največjo maso med 3,5 in 5 ton, ki izvirajo iz tipa vozila kategorije N₁, podeli homologacijo glede na emisije, če vozilo izpolnjuje zahteve za tip vozila kategorije N₁. Taka vozila se označijo kot vozila „Euro 7ext“.
3. Proizvajalci lahko izdelajo vozila, ki združujejo značilnosti iz odstavkov 1 in 2, in jih označijo kot vozila „Euro 7Gext“.

²⁸ Pravilnik ZN št. 155 – Enotne določbe o homologaciji vozil glede na kibernetsko varnost in sistem za upravljanje kibernetske varnosti.

Člen 6

Zahteve glede trajnosti za vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote

1. Proizvajalci zagotovijo, da vozila, ki jih proizvajajo in se prodajajo, registrirajo ali začnejo uporabljati v Uniji, izpolnjujejo mejne vrednosti emisij, določenih v Prilogi I pri vožnji v preizkusnih pogojih, kot so določene v Prilogi III, tekom življenjske dobe vozila, kot je določena v preglednici 1 Priloge IV, ter izpolnjujejo minimalne zahteve glede trajnosti baterije, kakor je določeno v Prilogi II.
2. Proizvajalci zagotovijo, da vozila iz odstavka 1 izpolnjujejo vrednosti glede emisij CO₂, porabe goriva in električne energije ter energijske učinkovitosti, navedene v tej uredbi za življenjsko dobo vozila, kot je določena v Prilogi IV.
3. Proizvajalci zagotovijo, da so zasnova in delovanje naprav OBFCM, sistemov OBD in OBM ter ukrepi proti nedovoljenemu poseganju, ki so nameščeni v vozila iz odstavka 1, skladni z določbami te uredbe in da teh naprav, sistemov in ukrepov ni mogoče deaktivirati, dokler so ta vozila v uporabi.
4. Zahteve iz odstavkov 1, 2 in 3 veljajo za vozila za vse vrste goriv ali virov energije, ki jih poganjajo. Te zahteve veljajo tudi za vse samostojne tehnične enote in sestavne dele, namenjene za taka vozila.

5. Da bi se preverila skladnost z zahtevami iz odstavka 1 med dodatno življenjsko dobo vozila, se mejne vrednosti plinastih onesnaževal, določene v Prilogi I, prilagodijo z uporabo multiplikatorjev trajnosti iz preglednice 2 Priloge IV.
6. Sistemi OBM, ki jih proizvajalec vgradi v vozila, so zmožni:
- (a) spremljati in evidentirati vse emisije izpušnih plinov NO_x, NH₃ in PM iz kategorij vozil M2, M2, N2 in N3 ter emisije izpušnih plinov NO_x in PM iz kategorij vozil M1 in N1, kot tudi zaznati vsaj 2,5-kratne prekoračitve ustreznih mejnih vrednosti emisij izpušnih plinov, določenih v Prilogi I;
 - (b) sporočati podatke o emisijah izpušnih plinov in trajnosti baterije vozila prek vrat OBD, med drugim za namene tehničnih pregledov v skladu z Direktivo 2014/45/EU in cestnih pregledov tehnične brezhibnosti v skladu z Direktivo 2014/47/EU, kot tudi anonimno po zraku za namene spremljanja skladnosti tipov vozil;
 - (c) sprožiti sistem za opozarjanje voznika, kadar so emisije izpušnih plinov znatno presežene, in sicer z uporabo harmoniziranih metod za spodbujanje k pravočasnim popravilom, ne da bi se vozilom preprečilo dokončanje začete poti v izogib tveganjem za varnost v cestnem prometu.
7. Naprave OBFCM, ki jih proizvajalci vgradijo v vozila iz odstavka 1, so zmožne sporočati prek vrat OBD in po zraku vse zakonsko zahtevane pomembne podatke o vozilu, ki jih zabeležijo.

8. Kadar vozilo, sistem, sestavni del ali samostojna tehnična enota predstavlja resno tveganje ali neskladnost z zahtevami te uredbe, proizvajalci takoj, ko so seznanjeni s tem tveganjem ali neskladnostjo, nemudoma sprejmejo potrebne popravne ukrepe, vključno s popravili ali spremembami tega vozila, sistema, sestavnega dela oziroma samostojne tehnične enote, da odpravijo resno tveganje ali zagotovijo skladnost s to uredbo. Proizvajalci in vsi drugi gospodarski subjekti ustrezno uporabljajo Uredbo (EU) 2018/858.

Proizvajalci o neskladnosti nemudoma obvesti ustrezni homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, pri čemer navedejo ustrezne podrobnosti.

Člen 7

Obveznosti proizvajalcev v zvezi s homologacijo glede na emisije

1. Da bi med homologacijo glede na emisije dokazali skladnost s pravili o homologaciji glede na emisije, proizvajalci izvedejo preizkuse iz preglednic 1, 3,5, 7, 9 in 11 Priloge V. Za preverjanje skladnosti proizvodnje z zahtevami iz te uredbe homologacijski organ ali proizvajalec v prostorih proizvajalca izbere vozila, sestavne dele in samostojne tehnične enote. Skladnost v uporabi se preverja tekom življenjske dobe vozila iz preglednice 1 Priloge IV.

2. Proizvajalci homologacijskemu organu predložijo podpisano izjavo o skladnosti v zvezi z zahtevami iz Priloge V glede dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, korekcije temperature okolice za CO₂, sistemov OBD in OBM, emisij in trajnosti baterije, neprekinjene ali periodične regeneracije, preprečevanja nedovoljenega poseganja in emisij iz okrova ročične gredi. Proizvajalci homologacijskemu organu predložijo podpisano izjavo o skladnosti glede uporabe možnosti geografskega ograjevanja, kadar je bila ta možnost izbrana.
3. Nacionalni organi lahko preizkusijo tip vozila, da preverijo njegovo skladnost med preverjanjem skladnosti proizvodnje, skladnosti v uporabi ali tržnim nadzorom, kot je določeno v Prilogi V.
4. Proizvajalci za vsako vozilo izdajo okoljski potni list vozila in ga skupaj z vozilom izročijo njegovemu kupcu, pri čemer ustrezne podatke pridobijo iz virov, kot sta certifikat o skladnosti in homologacijska dokumentacija. Proizvajalci zagotovijo, da so podatki o okoljskem potnem listu vozila na voljo za prikaz v elektronskih sistemih vozila ali z uporabo kode QR ali druge podobne metode in da jih je mogoče prenesti iz vozila.
5. V primeru večstopenjske homologacije se za homologacijo glede na emisije, skladnost proizvodnje in skladnost v prometu uporablja člen 13(2) Uredbe (EU) 2018/858.

Člen 8

Posebna pravila za proizvajalce majhnih serij

1. Kar zadeva emisije onesnaževal, lahko proizvajalci majhnih serij preizkuse iz preglednic 1, 3, 5, 7, 9 in 11 Priloge V nadomestijo z izjavami o skladnosti. Skladnost vozil, ki jih izdelajo in dajo na trg proizvajalci majhnih serij, se lahko preizkusijo za skladnost v uporabi in tržni nadzor v skladu s preglednicami 2, 4, 6, 8, 10 in 12 Priloge V. Preizkusi skladnosti proizvodnje, določeni v Prilogi V, se ne zahtevajo.

Člen 4(6), točke (b), (c) in (e), se ne uporabljajo za proizvajalce majhnih serij vozil kategorij M₁ ali N₁.

2. Proizvajalci zelo majhnih serij dokažejo skladnost z mejnimi vrednostmi emisij iz Priloge I, bodisi na cesti bodisi z laboratorijskimi preizkusi, ki temeljijo na dejanskih voznih ciklih za namene skladnosti v uporabi in tržnega nadzora.

Člen 9

Posebna pravila za vozila s homologiranimi motorji

1. V primeru homologacije tipa vozila kategorije M₂, M₃, N₂ ali N₃ s homologiranim motorjem je proizvajalec vozila odgovoren za homologacijo glede na emisije. Ta obveznost velja tudi za vgradnjo motorja v vozilo. Kadar je vgradnja motorja v skladu s specifikacijami za vgradnjo motorja, ki jih je predložil proizvajalec motorja, in pod pogojem, da sta proizvajalec vozila in proizvajalec motorja glede tega predhodno sklenila dogovor, se proizvajalcu motorja lahko dodeli odgovornost za dokazovanje skladnosti z zahtevami za skladnost v uporabi.
2. V primeru vozila s homologiranim motorjem, proizvajalec motorja v povezavi z vozilom izvede preizkuse homologacije in skladnosti proizvodnje iz preglednice 3 Priloge V, pri čemer je proizvajalec vozila iz teh preizkusov izvzet. Proizvajalec motorja izvede tudi preizkuse v zvezi s skladnostjo v uporabi, kadar je proizvajalec motorja odgovoren za dokazovanje skladnosti z zahtevami za skladnost vozila v uporabi, razen za določitev CO₂, za katero je še naprej odgovoren proizvajalec vozila.
3. Upravne zahteve za homologacijo in preizkušanje skladnosti vozil v uporabi, v katere je vgrajen homologiran motor, zajemajo zlasti značilnosti homologacije motorja, ki jih je treba upoštevati, informacije, ki jih mora proizvajalec motorja predložiti proizvajalcu vozila, in dodelitev odgovornosti za skladnost v uporabi.

Poglavje III

Obveznosti držav članic

pri homologaciji glede na emisije in tržnem nadzoru

Člen 10

Homologacija glede na emisije, skladnost proizvodnje, skladnost v uporabi in tržni nadzor

1. Homologacijski organi uvedejo ukrepe za podeljevanje homologacij glede na emisije za tipe vozil, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote ter za izvajanje preizkusov, preverjanj in inšpekcijskih pregledov za preverjanje, ali proizvajalci izpolnjujejo zahteve glede skladnosti proizvodnje in skladnosti v uporabi v skladu s Prilogo V.
2. Organi za tržni nadzor izvajajo preglede tržnega nadzora v skladu s členom 8 Uredbe (EU) 2018/858 ter preglednicami 2, 4, 6, 8, 10 in 12 Priloge V k tej uredbi.
3. Homologacijski organi z učinkom od sprejetja vseh izvedbenih aktov iz člena 14(8) na zahtevo proizvajalca ne zavrnejo podelitve EU-homologacije glede na emisije ali nacionalne homologacije glede na emisije za nov tip vozila kategorije M₁ ali N₁ ali prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe takega novega vozila, ki je v skladu s to uredbo.

Homologacijski organi z učinkom od sprejetja vseh izvedbenih aktov iz člena 14(9) na zahtevo proizvajalca ne zavrnejo podelitve EU-homologacije glede na emisije ali nacionalne homologacije glede na emisije za nov tip vozila kategorije M₂, M₃, N₂ ali N₃ ali motor, namenjen za taka vozila, ali prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe takega novega vozila ali motorja, ki je v skladu s to uredbo.

4. Homologacijski organi z učinkom od ... [30 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] v primeru novih tipov vozil kategorij M₁ ali N₁, ki niso v skladu s to uredbo, zavrnejo podelitev EU-homologacije glede na emisije ali nacionalne homologacije glede na emisije za te nove tipe vozil na podlagi razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije ali trajnost baterije.
5. Homologacijski organi z učinkom od ... [42 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] v primeru novih vozil kategorij M₁ ali N₁, ki niso v skladu s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe takih novih vozil na podlagi razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije ali trajnost baterije.

6. Homologacijski organi z učinkom od ... [48 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] v primeru novih tipov vozil kategorij M₂, M₃, N₂ ali N₃ ter novih tipov priklopnikov kategorij O₃ ali O₄, ki niso v skladu s to uredbo, zavrnejo podelitev EU-homologacije glede na emisije ali nacionalne homologacije glede na emisije za te nove tipe vozil in priklopnikov na podlagi razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije ali trajnost baterije.
7. Homologacijski organi z učinkom od ... [60 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] v primeru novih vozil kategorij M₂, M₃, N₂ ali N₃ ter novih priklopnikov kategorij O₃ ali O₄, ki niso v skladu s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe takih novih vozil in priklopnikov na podlagi razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije, energijsko učinkovitost ali trajnost baterije.
8. Nacionalni organi z odstopanjem od odstavka 7 tega člena do 31. decembra 2029 za vozila kategorij M₂ ali M₃, za katera je v skladu z Uredbo (EU) 2019/1242 določen cilj, da so od poročevalskega obdobja leta 2030 dalje 100-odstotno brezemisijška, dovolijo registracijo, prodajo ali začetek uporabe novih vozil, ki sicer niso skladna s to uredbo, vendar imajo v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 veljavno homologacijo glede na emisije.

9. Homologacijski organi z učinkom od 1. julija 2030 v primeru novih vozil kategorij M₁ ali N₁, ki jih izdelajo proizvajalci majhnih serij in ki niso v skladu s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe takih novih vozil na podlagi razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije, energijsko učinkovitost ali trajnost baterije.
10. Homologacijski organi z učinkom od 1. julija 2031 v primeru novih vozil kategorij M₂, M₃, N₂ ali N₃, ki jih izdelajo proizvajalci majhnih serij in ki niso v skladu s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe takih novih vozil na podlagi razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in električne energije, energijsko učinkovitost ali trajnost baterije.

Člen 11

Posebne obveznosti držav članic v zvezi z homologacijo sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot glede na emisije

1. Države članice z učinkom od ... [30 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] prepovejo prodajo ali vgradnjo sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, namenjene za vgradnjo v vozilo kategorije M₁ ali N₁, homologirano v skladu s to uredbo, kadar sistemu, sestavnemu delu ali samostojni tehnični enota ni bila podeljena homologacija v skladu s to uredbo.

2. Države članice z učinkom od ... [48 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] prepovejo prodajo ali vgradnjo sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, namenjene za vgradnjo v vozilo kategorije M₂, M₃, N₂ ali N₃, ali v priklopnik kategorije O₃ ali O₄, homologirano v skladu s to uredbo, kadar sistemu, sestavnemu delu ali samostojni tehnični enoti ni bila podeljena homologacija v skladu s to uredbo.
3. Homologacijski organi lahko še naprej dovoljujejo podaljšanje EU-homologacij glede na emisije za nadomestne sisteme za uravnavanje onesnaževanja pod pogoji, ki so veljali v času prvotne homologacije glede na emisije. Nacionalni organi prepovejo prodajo ali vgradnjo takih nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja v vozilo, razen če jim je bila podeljena homologacija.
4. Nacionalni organi z učinkom od 1. julija 2028 podelijo EU-homologacijo sestavnega dela ali samostojne tehnične enote samo za nove tipe pnevmatik razreda C₁, ki so v skladu s to uredbo.

Nacionalni organi z učinkom od 1. julija 2030 prepovejo dajanje na trg pnevmatik razreda C₁, ki niso v skladu s to uredbo, in registracijo novih vozil, opremljenih s pnevmatikami razreda C₁, kadar te pnevmatike niso v skladu s to uredbo.

Pnevmatike razreda C₁, ki niso v skladu s to uredbo, so lahko na voljo na trgu še do 30. junija 2032.

5. Nacionalni organi z učinkom od 1. aprila 2030 podelijo EU-homologacijo sestavnega dela ali samostojne tehnične enote samo za nove tipe pnevmatik razreda C₂, ki so v skladu s to uredbo.

Nacionalni organi z učinkom od 1. aprila 2032 prepovejo dajanje na trg pnevmatik razreda C₂, ki niso v skladu s to uredbo, in prepovejo registracijo novih vozil, opremljenih s pnevmatikami razreda C₂, kadar te pnevmatike niso v skladu s to uredbo.

Pnevmatike razreda C₂, ki niso v skladu s to uredbo, so lahko na voljo na trgu še do 31. marca 2034.

6. Nacionalni organi z učinkom od 1. aprila 2032 podelijo EU-homologacijo sestavnega dela ali samostojne tehnične enote samo za nove tipe pnevmatik razreda C₃, ki so v skladu s to uredbo.

Nacionalni organi z učinkom od 1. aprila 2034 prepovejo dajanje na trg pnevmatik razreda C₃, ki niso v skladu s to uredbo, in prepovejo registracijo novih vozil, opremljenih s pnevmatikami razreda C₃, kadar te pnevmatike niso v skladu s to uredbo.

Pnevmatike razreda C₃, ki niso v skladu s to uredbo, so lahko na voljo na trgu še do 31. marca 2036.

Člen 12

Delovanje sistemov, ki uporabljajo potrošni reagent, in sistemov za uravnavanje onesnaževanja

1. Gospodarski subjekti in neodvisni izvajalci ne posegajo v vozila in njihove sisteme.
2. Nacionalni organi med preverjanjem skladnosti v uporabi ali pregledom tržnega nadzora preverijo, ali so proizvajalci vozil pravilno vgradili sisteme za opozarjanje voznika na presežne emisije izpušnih plinov in sisteme za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta ter ali je mogoče v vozila nedovoljeno posegati.

Poglavje IV

Vloga Komisije in priznanih tretjih strani pri zagotavljanju skladnosti v uporabi in tržnem nadzoru

Člen 13

Uporaba preizkusnih zahtev s strani Komisije in priznanih tretjih strani

1. Preverjanja skladnosti v uporabi in tržnega nadzora iz preglednic 2, 4, 6, 8, 10 in 12 Priloge V k tej uredbi izvaja Komisija v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2018/858, izvajajo pa jih lahko tudi priznane tretje strani v skladu s členom 13(10) navedene uredbe, da se preveri skladnost vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot s to uredbo.

2. Proizvajalci dajo Komisiji in priznanim tretjim osebam na voljo podatke, potrebne za izvajanje takih preverjanj, v skladu s členom 9(5) in členom 13(10) Uredbe (EU) 2018/858.

Poglavje V

Preizkusi in izjave

Člen 14

Postopki in preizkusi

1. Postopki za homologacijo glede na emisije vključujejo preizkuse in preglede, kot so določeni v Prilogi V, ter vse upravne postopke in zahteve glede dokumentacije. Proizvajalci za dokazovanje skladnosti z zahtevami iz Priloge V homologacijskemu organu po potrebi predložijo izjavo o skladnosti.
2. Preizkuse za dokazovanje skladnosti z zahtevami iz te uredbe izvajajo proizvajalci in nacionalni organi, kot je določeno v Prilogi V. Preizkuse za dokazovanje skladnosti z zahtevami iz te uredbe lahko izvajajo tudi Komisija in priznane tretje strani, kot je določeno v Prilogi V. Kadar je preizkus v preglednicah 1, 3, 5, 7, 9 in 11 Priloge V določen kot neobvezen, lahko homologacijski organ zahteva, da se ta določen preizkus izvede.

Preizkuse, določene v preglednicah 1, 3, 5, 7, 9 in 11 Priloge V izvajajo proizvajalci.

Preizkuse iz preglednic 2, 4, 6, 8, 10 in 12 Priloge V izvajajo nacionalni organi, Komisija in priznane tretje strani.

3. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih so določeni postopki in metodologije preizkušanja, upravne določbe, postopki in metodologije za spreminjanje in podaljšanje homologacij glede na emisije, dostop do podatkov, zahteve glede dokumentacije ter predloge za homologacijo glede na emisije, skladnost proizvodnje, skladnost v uporabi in tržni nadzor za vse naslednje:
- (a) tipe vozil kategorij M_1 in N_1 ;
 - (b) tipe vozil kategorij M_2 , M_3 , N_2 in N_3 ;
 - (c) motorje, ki se uporabljajo v tipih vozil kategorije M_2 , M_3 , N_2 in N_3 ;
 - (d) sistemi OBM in OBD;
 - (e) sistem za opozarjanje voznika na presežne emisije;
 - (f) sistem za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta;
 - (g) sisteme za preprečevanje nedovoljenega poseganja, varnostne sisteme in sisteme za kibernetsko varnost;
 - (h) tipe nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja in njihove dele;
 - (i) tipe zavornih sistemov in njihove nadomestne dele glede na emisije delcev;

- (j) pnevmatike razredov C₁, C₂ in C₃ glede na obrabo pnevmatik;
 - (k) druge tipe sestavnih delov in njihove nadomestne dele;
 - (l) določanje emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, električnega dosega in moči za vozila kategorij M₁ in N₁, določbe za naprave OBFCM;
 - (m) določanje emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, brezemisijskega dosega, električnega dosega in moči za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, energijsko učinkovitost priklopnikov kategorij O₃ in O₄, določbe za naprave OBFCM.
4. Komisija sprejme izvedbene akte za homologacijo glede na emisije, skladnost v uporabi, skladnost proizvodnje in tržni nadzor, s katerimi določi naslednje:
- (a) metode merjenja emisij izpušnih plinov v laboratoriju in na cesti med običajno uporabo za dejansko vožnjo ter uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje dejanskih emisij, ki nastajajo pri vožnji;
 - (b) metode za določitev emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, brezemisijskega dosega, električnega dosega in moči motornega vozila;
 - (c) metode, zahteve in tehnične specifikacije za kazalnike menjanja prestav;
 - (d) metode za določanje energijske učinkovitosti priklopnikov kategorij O₃ in O₄;
 - (e) metode za merjenje emisij iz okrova ročične gredi;
 - (f) metode za merjenje emisij zaradi izhlapevanja;

- (g) metode za merjenje emisij delcev zaradi uporabe zavor, vključno z metodami za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, emisij delcev zaradi uporabe zavor, ki nastajajo med vožnjo, in regenerativnega zaviranja;
- (h) metode za merjenje obrabe pnevmatik;
- (i) metode za ocenjevanje skladnosti z minimalnimi zahtevami glede trajnosti baterij;
- (j) metode, zahteve in preizkuse, vključno s pragovi skladnosti, za zagotavljanje delovanja naprav OBMFC ter sistemov OBD in OBM ter tipal teh naprav in sistemov ter sporočanje podatkov, ki jih beležijo te naprave in sistemi, zunaj vozila;
- (k) značilnosti in zmogljivost sistemov za opozarjanje voznikov in metod za spodbujanje ter metod za ocenjevanje njihovega delovanja;
- (l) metode za ocenjevanje delovanja, učinkovitosti, regeneracije in trajnosti originalnih in nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja;
- (m) metode za zagotavljanje in ocenjevanje skladnosti s členom 4(5), vključno z metodologijo za analizo ranljivosti in zaščito pred nedovoljenim poseganjem;
- (n) metode za ocenjevanje skladnosti z zahtevami za homologacijo glede na emisije, veljavnimi za vozila, ki jih izdelajo proizvajalci majhnih in zelo majhnih serij iz člena 8, ter preizkusne postopke za taka vozila;

- (o) metode za ocenjevanje delovanja tipov vozil, homologiranih pod oznakami iz člena 5;
- (p) preverjanja skladnosti s členom 9(1) in (2) ter preizkusne postopke za večstopenjska vozila;
- (q) zahteve glede zmogljivosti preizkusne opreme;
- (r) specifikacije referenčnih goriv, ki se uporabljajo za preizkušanje;
- (s) metode za ugotavljanje odsotnosti naprav in strategij za prirejanje;
- (t) obliko, podatke ter metode komunikacije zunaj vozila za okoljski potni list vozila in metode za prikaz znotraj vozila okoljskih podatkov o tipu vozila in okoljski učinkovitosti posameznega vozila;
- (u) upravne zahteve in zahteve glede dokumentacije za homologacijo glede na emisije, skladnost proizvodnje, skladnost v uporabi in tržni nadzor;
- (v) obveznosti glede poročanja, kadar je to primerno.

5. Izvedbeni akti iz odstavkov 3 in 4 tega člena se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

6. Vsak izvedbeni akt iz odstavkov 3 in 4 zajema eno ali več postavk iz odstavka 3, točke (a) do (m), v kombinaciji z eno ali več postavkami iz odstavka 4, točke (a) do (v).
7. Kar zadeva izvedbene akte iz odstavkov 3 in 4 tega člena, se v zvezi z kategorijama M₁ in N₁ pri metodah za merjenje emisij onesnaževal in emisij zaradi izhlapevanja upoštevajo metode, določene v Uredbi (EU) 2017/1151 ob sprejetju zadevnega izvedbenega akta.
8. Komisija do ... [12 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] za vozila kategorij M₁ in N₁ iz odstavka 3, točka (a), sprejme izvedbene akte v zvezi z:
 - (a) emisijami onesnaževal iz odstavka 4, točke (a), (e), (f), (k), (q), (r), (s), (t), (u) in (v);
 - (b) metodami določanja emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, brezemisijskega dosega, električnega dosega, moči vozila in učinkovitosti naprav OBFCM iz odstavka 4, točke (b), (c) in (j);
 - (c) sistemi OBM in OBD iz odstavka (4), točki (j) in (k).

9. Komisija do ... [30 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ iz odstavka 3, točki (b) in (c), ter njihove motorje, kot tudi za priklopnike kategorij O₃ in O₄, sprejme izvedbene akte v zvezi z:
- (a) emisijami onesnaževal iz odstavka 4, točke (a), (e), (k), (q), (r), (s), (t), (u) in (v);
 - (b) metodami določanja emisij CO₂, porabe goriva in električne energije, brezemisijskega dosega, električnega dosega, moči vozila in učinkovitosti naprav OBFCM iz odstavka 4, točke (b), (d) in (j);
 - (c) sistemi OBM in OBD iz odstavka (4), točki (j) in (k).

Člen 15

Prilagoditev tehničnemu napredku

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16, da bi upoštevala tehnični napredek in spremenila to uredbo, kot sledi:
- (a) člen 5 z uvedbo dodatnih možnosti in oznak na podlagi inovativnih tehnologij za proizvajalce;
 - (b) z opredelitvijo posebnih pravil za proizvajalce majhnih serij za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ na podlagi členov 3 in 8;

- (c) kadar je ustrezno, z določanjem mejnih vrednosti emisij za formaldehid iz vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ iz preglednice 2 Priloge I, in sicer po in na podlagi pregleda v skladu s členom 18(6);
- (d) preglednico 2 Priloge III, kar zadeva preizkusne pogoje za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil „Euro 7“;
- (e) preglednici 4 in 5 Priloge III, kar zadeva preizkusne pogoje, na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju zavor ali pnevmatik „Euro 7“;
- (f) z določitvijo multiplikatorjev trajnosti v preglednici 2 Priloge IV na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju izpušnih plinov vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, in poročila o trajnosti težkih vozil, predloženega Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 18(3);
- (g) Prilogo V, kar zadeva uporabo preizkusnih zahtev in izjav.

2. Komisija ob upoštevanju tehničnega napredka v primeru sprejetja predloga pravilnika ZN, globalnega tehničnega predpisa ali spremembe pravilnika ZN oziroma spremembe globalnega tehničnega predpisa brez nepotrebnega odlašanja po takem sprejetju ali na podlagi poročil, predloženih Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 18(4) in (5), kadar je to ustrezno, sprejme delegirane akte v skladu s členom 16, s katerimi spremeni to uredbo, kot sledi:
- (a) z določitvijo mejnih vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor v Prilogi I v skladu z najsodobnejšimi tehnologijami in, kjer je to ustrezno, s sklicevanjem na delo, opravljeno v Svetovnem forumu Združenih narodov za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (UN WP.29), po potrebi vključno s spremembo preglednic 5, 6, 7 in 8 Priloge I, in sicer z določitvijo različnih mejnih vrednosti ali meril glede na kategorije vozil in tehnologij pogonskega sistema;
 - (b) z določitvijo mejnih vrednosti obrabe pnevmatik za tipe pnevmatik iz Priloge I, pri čemer se sklicuje na delo UN WP.29;
 - (c) z določitvijo minimalnih zahtev glede zmogljivosti baterij iz Priloge II v skladu z najsodobnejšimi tehnologijami in strukturo baterij ter njihovo uporabo, zlasti v majhnih vozilih, ob upoštevanju meril, kot so število prevoženih kilometrov in življenjska doba za vse kategorije vozil glede na zmogljivost baterije.

