Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Ιουνίου 2007

που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της 18 Ιουλίου 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009	L 188	1	18.7.2009
►M3	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 566/2011 της Επιτροπής της 8ης Ιουνίου 2011	L 158	1	16.6.2011
►M4	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 459/2012 της Επιτροπής της 29ης Μαΐου 2012	L 142	16	1.6.2012

Διορθώνεται από:

►C1	Διορθωτικό ΕΕ L 108 της 11.4.2014, σ. 67 (692/2008)

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Ιουνίου 2007

που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για το σκοπό αυτό, υπάρχει ένα ολοκληρωμένο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, το οποίο δημιουργήθηκε με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους [3]. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει, συνεπώς, να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγονται απαιτήσεις που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

(2) Ο παρών κανονισμός είναι μία από ορισμένες επιμέρους κανονιστικές πράξεις στο πλαίσιο της κοινοτικής διαδικασίας έγκρισης τύπου δυνάμει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Συνεπώς, η οδηγία αυτή θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.

(3) Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θεσπίσθηκε μια νέα κανονιστική προσέγγιση όσον αφορά τη νομοθεσία της ΕΕ για τα οχήματα. Έτσι, ο παρών κανονισμός ορίζει τις θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές οχημάτων, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορισθούν με μέτρα εφαρμογής που θεσπίζονται σύμφωνα με τις διαδικασίες της επιτροπολογίας.

---

[1] ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 62.

[2] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 2006 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2007.

[3] ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1. Οδηγία, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/96/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 81).

▼B

(4) Τον Μάρτιο του 2001, η Επιτροπή εγκαινίασε το πρόγραμμα «Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη» (CAFE), τα σημαντικότερα στοιχεία του οποίου σκιαγραφούνται στην ανακοίνωση της 4ης Μαΐου 2005. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην έγκριση της «Θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση με την ανακοίνωση της 21ης Σεπτεμβρίου 2005». Ένα από τα συμπεράσματα της θεματικής στρατηγικής είναι ότι απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις όσον αφορά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών (εναέριες, θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές), των νοικοκυριών καθώς και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας για να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα. Στη συνάρτηση αυτή, η μείωση των εκπομπών των οχημάτων θα πρέπει να αντιμετωπισθεί στο πλαίσιο αυτό ως τμήμα συνολικής στρατηγικής. Τα πρότυπα Euro 5 και Euro 6 αποτελούν ένα από τα μέτρα που έχουν σχεδιασθεί για τη μείωση των εκπομπών σωματιδίων και πρόδρομων ουσιών του όζοντος, όπως οξείδια του αζώτου και υδρογονάνθρακες.

(5) Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτεί συνεχή προσπάθεια για τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να ενημερωθεί με σαφείς πληροφορίες η βιομηχανία ως προς τις μελλοντικές οριακές τιμές που θα ισχύουν για τις εκπομπές. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει, πέραν του Euro 5, το επόμενο στάδιο Euro 6 όσον αφορά τις οριακές τιμές εκπομπών.

(6) Ειδικότερα, είναι απαραίτητη η σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από το πετρέλαιο κίνησης για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση. Αυτό απαιτεί την επίτευξη φιλόδοξων οριακών τιμών στο στάδιο Euro 6 χωρίς να επιβάλλει την παραίτηση από τα πλεονεκτήματα των μηχανών πετρελαίου από απόψεως κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών υδρογονανθράκων και μονοξειδίου του άνθρακος. Ο καθορισμός, σε πρώιμο στάδιο, ενός συμπληρωματικού στόχου για τη μείωση των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου θα παρέχει μακροπρόθεσμη, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ασφάλεια προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων.

(7) Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που σωρεύονται όσον αφορά την ενθάρρυνση της καινοτομίας, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση των δαπανών για την υγεία και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής, καθώς και τις επιπτώσεις για τον συνολικό αντίκτυπο των εκπομπών CO_2.

(8) Η απεριόριστη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής του οχήματος, μέσω τυποποιημένου μορφοτύπου, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται για την ανάκτηση τεχνικών πληροφοριών και ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για την επιδιόρθωση οχημάτων και τις υπηρεσίες ενημέρωσης για τη συντήρηση, είναι αναγκαία για να βελτιωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών. Μεγάλο ποσοστό των πληροφοριών αυτών συνδέεται με τα ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) και τη διάδρασή τους με άλλα συστήματα οχημάτων. Ενδείκνυται να καθορισθούν τεχνικές προδιαγραφές που θα πρέπει να τηρούν οι δικτυακοί τόποι των κατασκευαστών, παράλληλα με

▼B

στοχοθετημένα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η λογική πρόσβαση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ). Τα κοινά πρότυπα που θεσπίζονται με συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, όπως το μορφότυπο OASIS ([1]), μπορούν να διευκολύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κατασκευαστών και παρόχων υπηρεσιών. Είναι, ως εκ τούτου, πρόσφορο να ζητηθεί κατ' αρχάς η χρησιμοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών του μορφότυπου OASIS και να κληθεί η Επιτροπή να απαιτήσει από το CENE/ISO να αναπτύξει περαιτέρω αυτό το μορφότυπο σε ένα πρότυπο με σκοπό να αντικαταστήσει το μορφότυπο OASIS εν ευθέτω χρόνω.

(9) Όχι αργότερα από τέσσερα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία του συστήματος πρόσβασης σε όλες τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων με σκοπό να καθορίσει εάν θα ήταν σκόπιμο να ενοποιήσει όλες τις διατάξεις που αφορούν την πρόσβαση σε πληροφορίες για την επισκευή και συντήρηση οχημάτων εντός ενός αναθεωρημένου πλαισίου οδηγίας σχετικά με την έγκριση τύπου. Εάν οι διατάξεις που αφορούν την πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες για τα οχήματα, συμπεριληφθούν σε αυτή την οδηγία, οι αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταργηθούν για όσο χρονικό διάστημα διατηρούνται τα υφιστάμενα δικαιώματα για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης.

(10) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει συνεχώς τις εκπομπές που έως σήμερα δεν υπόκεινται σε ρύθμιση και οι οποίες προκύπτουν ως συνέπεια της ευρύτερης χρήσης νέων συνθέσεων καυσίμων, τεχνολογιών κινητήρων και συστημάτων ελέγχου εκπομπών και, όπου τούτο κρίνεται αναγκαίο, να υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη ρύθμιση των εκπομπών αυτών.

(11) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρουσία στην αγορά οχημάτων που λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα τα οποία επιτρέπουν τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων, και για να ενισχυθεί συγχρόνως η μείωση των εκπομπών στα βενζινοκίνητα οχήματα, ο παρών κανονισμός εισάγει ξεχωριστές οριακές τιμές για τη συνολική μάζα των υδρογονανθράκων και τη μάζα των υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου.

(12) Θα πρέπει να συνεχισθούν οι προσπάθειες για την επιβολή αυστηρότερων ορίων εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, και για να εξασφαλισθεί ότι τα εν λόγω όρια θα σχετίζονται με τις πραγματικές επιδόσεις των οχημάτων κατά τη χρήση τους.

(13) Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ελέγχονται οι εκπομπές πολύ μικρών σωματιδίων (PM 0,1 μm και κάτω), η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει, το ταχύτερο δυνατόν, και να εισάγει το αργότερο κατά την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 6, μια προσέγγιση με βάση τον αριθμό των εκπομπών των PM επιπλέον της προσέγγισης με βάση τη μάζα που χρησιμοποιείται σήμερα. Η προσέγγιση με βάση τον αριθμό των PM θα πρέπει να βασίζεται στα αποτελέσματα του προγράμματος της ΟΗΕ/ΟΕΕ για τη μέτρηση των σωματιδίων (Πρόγραμμα Μέτρησης Σωματιδίων – ΠΜΣ) και να συνάδει με τους υφιστάμενους φιλόδοξους στόχους για το περιβάλλον.

([1]) Οργανισμός για την Προώθηση των Δομημένων Συστημάτων Πληροφοριών.

▼B

(14) Προκειμένου να παρασχεθεί μεγαλύτερη επαναληψιμότητα στη μέτρηση της μάζας και του αριθμού των εκπομπών σωματιδίων στο εργαστήριο, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει, το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο κατά την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 6, με βάση τα αποτελέσματα του προγράμματος της ΟΗΕ/ΟΕΕ για τη μέτρηση των σωματιδίων (ΠΜΣ), μια νέα διαδικασία μέτρησης, σε αντικατάσταση της τρέχουσας διαδικασίας μέτρησης. Όταν υλοποιηθεί η νέα διαδικασία μέτρησης, τα όρια εκπομπών μάζας PM που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να αναβαθμονομηθούν, καθώς η νέα διαδικασία καταγράφει κατώτερο επίπεδο μάζας από την τρέχουσα.

(15) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την ανάγκη αναθεώρησης του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης ως τη διαδικασία δοκιμής που παρέχει τη βάση των κανονισμών εκπομπών έγκρισης ΕΚ τύπου. Ενδέχεται να απαιτηθούν η προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα ή η αντικατάσταση των κύκλων δοκιμών ώστε να εκφράζουν τις αλλαγές όσον αφορά τις προδιαγραφές των οχημάτων και τη συμπεριφορά των οδηγών. Οι αναθεωρήσεις ενδέχεται να είναι αναγκαίες για να εξασφαλισθεί ότι οι εκπομπές του πραγματικού κόσμου αντιστοιχούν σε εκείνες που μετρώνται κατά την έγκριση τύπου. Θα πρέπει επίσης να εξετασθούν η εφαρμογή φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών και η θέσπιση της κανονιστικής έννοιας του «μη υπερβατού».

(16) Τα συστήματα OBD είναι σημαντικά όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών κατά τη διάρκεια της χρήσης του οχήματος. Λόγω της σημασίας του ελέγχου των πραγματικών εκπομπών, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει συνεχώς τις απαιτήσεις για αυτά τα συστήματα και τα κατώφλια ανοχής για την παρακολούθηση σφαλμάτων.

(17) Είναι αναγκαία η τυποποιημένη μέθοδος μέτρησης της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν ανακύπτουν τεχνικοί φραγμοί στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Περαιτέρω, είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι στους πελάτες και τους χρήστες παρέχονται αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες.

(18) Η Επιτροπή, πριν υποβάλει την πρότασή της για το επόμενο στάδιο των προδιαγραφών για τα καυσαέρια, θα πρέπει να ερευνήσει εάν η υποδιαίρεση οχημάτων σε ομάδες εξακολουθεί να είναι απαραίτητη και εάν μπορούν να εφαρμοσθούν όρια εκπομπών ανεξαρτήτως μάζας.

(19) Θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να επιταχύνουν, με την παροχή φορολογικών κινήτρων, τη διάθεση στην αγορά οχημάτων που να ικανοποιούν απαιτήσεις θεσπισθείσες σε κοινοτικό επίπεδο. Ωστόσο, αυτά τα κίνητρα θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της συνθήκης, ιδίως με τους κανόνες σχετικά με την κρατική ενίσχυση. Αυτό γίνεται προκειμένου να αποφεύγονται οι στρεβλώσεις της εσωτερικής αγοράς. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να επηρεάζει το δικαίωμα των κρατών μελών να περιλαμβάνουν εκπομπές στη βάση για τον υπολογισμό των φόρων που επιβάλλονται στα οχήματα.

▼B

(20) Δεδομένου ότι η νομοθεσία σχετικά με τις εκπομπές και την κατανάλωση καυσίμου από τα οχήματα έχει αναπτυχθεί από τριακονταπενταετίας και πλέον, και εκτείνεται σε περισσότερες από 24 οδηγίες, συνιστάται η αντικατάσταση των οδηγιών αυτών από νέο κανονισμό και ορισμένα μέτρα εφαρμογής. Ένας κανονισμός θα εξασφαλίσει την άμεση εφαρμογή των λεπτομερών τεχνικών διατάξεων στους κατασκευαστές, στις αρχές έγκρισης και στις τεχνικές υπηρεσίες και την πολύ ταχύτερη και αποτελεσματικότερη ενημέρωσή τους. Οι οδηγίες 70/220/ΕΟΚ ([1]), 72/306/ΕΟΚ ([2]), 74/290/ΕΟΚ ([3]), 80/1268/ΕΟΚ ([4]), 83/351/ΕΟΚ ([5]), 88/76/ΕΟΚ ([6]), 88/436/ΕΟΚ ([7]), 89/458/ΕΟΚ ([8]), 91/441/ΕΟΚ ([9]), 93/59/ΕΟΚ ([10]), 94/12/ΕΚ ([11]),

([1]) Οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 76 της 6.4.1970, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2003/76/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 206 της 15.8.2003, σ. 29).

([2]) Οδηγία 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Αυγούστου 1972, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών μολυνόντων αερίων που προέρχονται από πετρελαιοκινητήρες προοριζομένους για την προώθηση των οχημάτων (ΕΕ L 190 της 20.8.1972, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2005/21/ΕΚ (ΕΕ L 61 της 8.3.2005, σ. 25).

([3]) Οδηγία 74/290/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαΐου 1974, περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών αφορωσών στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μολύνσεως του αέρος από το αέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα το οχήματα με κινητήρα (ΕΕ L 159 της 15.6.1974, σ. 61). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/101/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 238).

([4]) Οδηγία 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, περί των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 36). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/3/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 36).

([5]) Οδηγία 83/351/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1983, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσέγγισης των νομοθεσιών των κρατών μελών αφορωσών τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσης του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα (ΕΕ L 197 της 20.7.1983, σ. 1).

([6]) Οδηγία 88/76/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσης του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από τους κινητήρες οχημάτων (ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 1).

([7]) Οδηγία 88/436/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1988, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσέγγισης των νομοθεσιών των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσης του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα (Περιορισμός των εκπομπών ρυπογόνων σωματιδίων από τους κινητήρες ντίζελ) (ΕΕ L 214 της 6.8.1988, σ. 1).

([8]) Οδηγία 89/458/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 1989, για την τροποποίηση, όσον αφορά τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπής για αυτοκίνητα κυβισμού μικρότερου των 1,4 λίτρων, της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από εκπομπές οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 226 της 3.8.1989, σ. 1).

([9]) Οδηγία 91/441/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1991, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 242 της 30.8.1991, σ. 1).

([10]) Οδηγία 93/59/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1993, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 186 της 28.7.1993, σ. 21).

([11]) Οδηγία 94/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1994, περί των μέτρων που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 100 της 19.4.1994, σ. 42).

▼B

96/69/ΕΚ ([1]), 98/69/ΕΚ ([2]), 2001/1/ΕΚ ([3]), 2001/100/ΕΚ ([4]) και 2004/3/ΕΚ ([5]) θα πρέπει, επομένως, να καταργηθούν. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να καταργήσουν τη νομοθεσία ενσωμάτωσης στο εσωτερικό δίκαιο των οδηγιών που καταργήθηκαν.

(21) Προκειμένου να διευκρινισθεί το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για τις εκπομπές από οχήματα, η οδηγία 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά τη λήψη μέτρων κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται για την κίνηση οχημάτων και των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που λειτουργούν με υγραέριο ή φυσικό αέριο για την κίνηση οχημάτων ([6]), θα πρέπει να τροποποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να καλύπτει όλα τα βαριά οχήματα και να διευκρινισθεί ότι ο παρών κανονισμός αφορά τα ελαφρά οχήματα.

(22) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ομαλή μετάβαση από τις υφιστάμενες οδηγίες στον παρόντα κανονισμό, η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί κατά συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μετά την έναρξη ισχύος του. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του χρονικού αυτού διαστήματος, οι κατασκευαστές θα πρέπει να είναι σε θέση να επιλέξουν να έχουν οχήματα εγκεκριμένα βάσει είτε των υφιστάμενων οδηγιών είτε του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, οι διατάξεις σχετικά με τα χρηματοδοτικά κίνητρα θα πρέπει να εφαρμοσθούν αμέσως μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Η εγκυρότητα των εγκρίσεων τύπου που χορηγήθηκαν δυνάμει των ισχυουσών οδηγιών δεν πρόκειται να επηρεασθεί από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(23) Προκειμένου να διασφαλισθεί η ομαλή μετάβαση από τις ισχύουσες οδηγίες στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να προβλεφθούν κατά το στάδιο Euro 5 ορισμένες εξαιρέσεις για τα οχήματα που αποσκοπούν στην εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών. Οι εξαιρέσεις αυτές θα πρέπει να παύσουν να ισχύουν με την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 6.

([1]) Οδηγία 96/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Οκτωβρίου 1996, για τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 282 της 1.11.1996, σ. 64).

([2]) Οδηγία 98/69/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1).

([3]) Οδηγία 2001/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιανουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρα από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων (ΕΕ L 35 της 6.2.2001, σ. 34).

([4]) Οδηγία 2001/100/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ρύπανσης του αέρος από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 16 της 18.1.2002, σ. 32).

([5]) Οδηγία 2004/3/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για την τροποποίηση των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων της κατηγορίας N_1 (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 36).

([6]) ΕΕ L 275 της 20.10.2005, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/51/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 152 της 7.6.2006, σ. 11).

▼B

(24) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(25) Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εισάγει στο παράρτημα Ι οριακές τιμές βασιζόμενες στον αριθμό των σωματιδίων, καθώς και να αναπροσαρμόζει τις οριακές τιμές που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων και εκτίθενται στο εν λόγω παράρτημα. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(26) Θα πρέπει επίσης να μεταβιβασθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να θεσπίζει ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου, καθώς και αναθεωρημένη διαδικασία μέτρησης για τα σωματίδια και οριακή τιμή αριθμού σωματιδίων, καθώς και να λαμβάνει μέτρα σχετικά με τη χρήση διατάξεων διακοπής της λειτουργίας, την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων καθώς και σχετικά με τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(27) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς με τη θέσπιση κοινών τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων και η διασφάλιση πρόσβασης ανεξάρτητων φορέων σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος στην ίδια βάση, όπως για εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, συνεπώς, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων («οχήματα») και ανταλλακτικών, όπως διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, όσον αφορά τις εκπομπές τους.

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

▼B

2. Επιπλέον, ο παρών κανονισμός καθορίζει κανόνες για τη συμμόρφωση εν χρήσει, την ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης, των συστημάτων διάγνωσης επί του οχήματος (OBD), τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμων και την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, N_1 και N_2, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ με μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2 610 kg.

2. Ύστερα από αίτηση του κατασκευαστή, η έγκριση τύπου που χορηγείται βάσει του παρόντος κανονισμού μπορεί να επεκταθεί από τα οχήματα που καλύπτονται στην παράγραφο 1 σε οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, N_1 και N_2, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, με μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2 840 kg και τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στα μέτρα εφαρμογής του.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών του μέτρων, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «υβριδικό όχημα»: ένα όχημα το οποίο για την προώθησή του διαθέτει τουλάχιστον δύο διαφορετικούς μετατροπείς ενέργειας και δύο διαφορετικές πηγές αποθηκευμένης ενέργειας (επί του οχήματος)·

2. «οχήματα που αποσκοπούν στην εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών»: οχήματα ντίζελ της κατηγορίας M_1 τα οποία είναι είτε:

   α) οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ με μάζα αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 2 000 kg·

   β) οχήματα με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 2 000 kg και είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν 7 ή περισσότερους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, εξαιρουμένων, από την 1η Σεπτεμβρίου 2012, οχημάτων της κατηγορίας M_1G, όπως ορίζεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ,

   ή

   γ) οχήματα με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 1 760 kg χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και έχουν κατασκευασθεί ειδικά ώστε να επιτρέπουν τη χρήση αναπηρικών αμαξιδίων εντός του οχήματος·

3. «μάζα αναφοράς»: η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας χωρίς την ενιαία μάζα των 75 kg του οδηγού και προσαυξημένη κατά μια ενιαία μάζα 100 kg·

4. «αέριοι ρύποι»: οι εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου, εκφρασμένων σε ισοδύναμο διοξειδίου του αζώτου (NO_2), και υδρογονανθράκων·

▼B

5. «σωματιδιακοί ρύποι»: τα συστατικά των καυσαερίων που απομακρύνονται από το αραιωμένο καυσαέριο σε θερμοκρασία που δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C), μέσω των φίλτρων που περιγράφονται σε διαδικασία δοκιμής για τον έλεγχο των μέσων εκπομπών στον αγωγό εξαγωγής·

6. «εκπομπές αγωγού εξαγωγής»: οι εκπομπές των αερίων ρύπων και σωματιδιακών ρύπων·

7. «εξατμιστικές εκπομπές»: οι απώλειες των ατμών των υδρογονανθράκων που προέρχονται από το σύστημα καυσίμου του οχήματος με κινητήρα, που δεν περιλαμβάνονται στις εκπομπές του αγωγού εξαγωγή·

8. «στροφαλοθάλαμος»: οι χώροι ενός κινητήρα, εσωτερικοί ή εξωτερικοί ως προς αυτόν, που συνδέονται με τη δεξαμενή λαδιού με εσωτερικούς ή εξωτερικούς αγωγούς, μέσω των οποίων μπορούν να διαφύγουν αέρια και ατμοί·

9. «σύστημα διάγνωσης επί του οχήματος» ή «σύστημα OBD»: το σύστημα για τον έλεγχο των εκπομπών, το οποίο έχει την ικανότητα να εντοπίζει το πιθανό σημείο δυσλειτουργίας μέσω κωδικών βλάβης καταχωρισμένων σε μνήμη υπολογιστή·

10. «σύστημα αναστολής»: κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιουδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος·

11. «διάταξη ελέγχου της ρύπανσης»: τα τμήματα ενός οχήματος που ελέγχουν ή/και περιορίζουν τις εκπομπές ρύπων του αγωγού εξαγωγής και τις εξατμιστικές εκπομπές·

12. «αρχική διάταξη ελέγχου της ρύπανσης»: διάταξη ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων διατάξεων που καλύπτεται από την έγκριση τύπου που έχει χορηγηθεί για το όχημα·

13. «διάταξη αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης»: μια διάταξη ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων διατάξεων που προορίζεται να αντικαταστήσει μια αρχική διάταξη ελέγχου της ρύπανσης και η οποία μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ·

14. «πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος»: όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση, τον έλεγχο, την περιοδική παρακολούθηση, την επισκευή, τον αναπρογραμματισμό ή επαναφορά στην αρχική κατάσταση του οχήματος και τις οποίες παρέχουν οι κατασκευαστές στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής, συμπεριλαμβάνοντας όλες τις επακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των πληροφοριών αυτών. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη συναρμογή εξαρτημάτων ή εξοπλισμού στο όχημα·

▼B

15. «ανεξάρτητοι φορείς»: οι επιχειρήσεις εκτός των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής, οι οποίες συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και στη συντήρηση μηχανοκίνητων οχημάτων, και ιδίως επισκευαστές, κατασκευαστές ή διανομείς εξοπλισμού επισκευής, εργαλείων ή ανταλλακτικών, εκδότες τεχνικών εντύπων, λέσχες αυτοκινήτου, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής, φορείς που παρέχουν υπηρεσίες κατάρτισης σε εγκαταστάτες, κατασκευαστές και επισκευαστές εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων·

16. «βιοκαύσιμα»: υγρά ή αέρια καύσιμα για μεταφορές που έχουν παραχθεί από βιομάζα·

17. «όχημα εναλλακτικών καυσίμων»: ένα όχημα σχεδιασμένο να είναι σε θέση να λειτουργεί τουλάχιστον με έναν τύπο καυσίμου το οποίο είτε είναι αέριο σε ατμοσφαιρική θερμοκρασία και πίεση είτε έχει παραχθεί κατά σημαντικό βαθμό από μη ορυκτά έλαια ►M4 · ◄

▼M4

18. «κινητήρας απευθείας έγχυσης»: ο κινητήρας ο οποίος μπορεί να λειτουργήσει σε κατάσταση κατά την οποία το καύσιμο εγχέεται στον αέρα αναρρόφησης αφού γίνει η άντληση του αέρα από τις βαλβίδες εισαγωγής.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν επίσης ότι όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου και πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I και με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την τήρηση των διαδικασιών έγκρισης τύπου για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής, της αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και της συμμόρφωσης εν χρήσει.

Επιπλέον, τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης και οι εξαερώσεις περιορίζονται αποτελεσματικά, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας. Κατά συνέπεια, τα μέτρα για τη συμμόρφωση κατά τη λειτουργία ελέγχονται επί χρονικό διάστημα έως πέντε ετών ή 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα. Η δοκιμή αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης που πραγματοποιείται για την έγκριση τύπου καλύπτει 160 000 km. Για τη συμμόρφωση με τη δοκιμή αντοχής, οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν δοκιμές γήρανσης, υπό τις προϋποθέσεις των μέτρων εφαρμογής της παραγράφου 4.

▼B

Η συμμόρφωση εν χρήσει ελέγχεται ειδικότερα για τις εκπομπές εξάτμισης, όπως προκύπτουν από τις δοκιμές με βάση τα κριτήρια εκπομπών που προβλέπονται στο παράρτημα Ι. Προκειμένου να βελτιωθεί ο έλεγχος των εξαερώσεων και των εκπομπών σε χαμηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος, οι διαδικασίες δοκιμών επανεξετάζονται από την Επιτροπή.

3. Οι κατασκευαστές υποβάλλουν στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων σε ένα έγγραφο το οποίο παραδίδεται στον αγοραστή του οχήματος τη στιγμή της αγοράς.

4. Οι ειδικές διαδικασίες και απαιτήσεις για την εφαρμογή των παραγράφων 2 και 3 θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

Άρθρο 5

Απαιτήσεις και δοκιμές

1. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε το όχημα υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

2. Η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών απαγορεύεται. Η απαγόρευση δεν ισχύει:

α) όταν η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος·

β) όταν το σύστημα δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα·

γ) όταν οι συνθήκες έχουν στην ουσία τους περιληφθεί στις διαδικασίες δοκιμής για τον έλεγχο των εξατμιστικών εκπομπών και των μέσων εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής.

3. Οι ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου, που εκτίθενται στην παρούσα παράγραφο, καθώς και οι απαιτήσεις για την εφαρμογή της παραγράφου 2, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού με τη συμπλήρωσή του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει τη θέσπιση απαιτήσεων που αφορούν:

α) τις εκπομπές αγωγού εξαγωγής, συμπεριλαμβανομένων κύκλων δοκιμής, τις εκπομπές σε χαμηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος, τις εκπομπές σε λειτουργία κινητήρα εν κενώ, τη θολότητα καυσαερίου και την ορθή λειτουργία και αναγέννηση των συστημάτων μετεπεξεργασίας αναγέννησης·

β) τις εξατμιστικές εκπομπές και τις εκπομπές στροφαλοθαλάμου·

γ) τα συστήματα OBD και την απόδοση των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης κατά τη χρήση·

δ) την αντοχή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, τις διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, τη συμμόρφωση εν χρήσει, τη συμμόρφωση της παραγωγής και την αξιοπιστία κατά τη χρήση·

▼B

ε) τη μέτρηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση καυσίμων·

στ) τα υβριδικά οχήματα και τα οχήματα εναλλακτικού καυσίμου·

ζ) την επέκταση των εγκρίσεων τύπου και απαιτήσεις για κατασκευαστές με μικρή παραγωγή·

η) τις απαιτήσεις για εξοπλισμό δοκιμών·

▼M2

_____

▼B

θ) τα καύσιμα αναφοράς, όπως πετρέλαιο, ντίζελ, τα αέρια καύσιμα και τα βιοκαύσιμα, όπως βιοαιθανόλη, βιοντίζελ και βιοαέριο·

▼M2

ι) τη μέτρηση της ισχύος του κινητήρα.

▼B

Οι ανωτέρω απαιτήσεις έχουν εφαρμογή, κατά περίπτωση, σε οχήματα ανεξαρτήτως του τύπου καυσίμου με το οποίο τροφοδοτούνται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν απεριόριστη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς μέσω δικτυακών τόπων μέσω ενός τυποποιημένου μορφοτύπου κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με τη διάταξη που δίνεται ή την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου αυτού, οι πληροφορίες πρέπει να υποβάλλονται με συνέπεια, αρχικά σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις του μορφοτύπου του OASIS ([1]). Ο κατασκευαστής θέτει ωσαύτως εκπαιδευτικό υλικό στη διάθεση των ανεξαρτήτων φορέων καθώς και των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής.

▼M3

2. Οι πληροφορίες της παραγράφου 1 περιλαμβάνουν:

α) αναμφισβήτητη ταυτοποίηση του οχήματος·

β) βιβλιάρια συντήρησης συμπεριλαμβανόμενων πληροφοριών επισκευής και συντήρησης·

γ) τεχνικά εγχειρίδια·

δ) πληροφορίες σχετικά με τα κατασκευαστικά στοιχεία και διαγνωστικές πληροφορίες (π.χ. μέγιστες και ελάχιστες θεωρητικές τιμές για μετρήσεις)·

([1]) Το «μορφότυπο OASIS» αναφέρεται στις τεχνικές προδιαγραφές του εγγράφου OASIS SC2-D5, Μορφότυπο Στοιχείων Επισκευής Οχήματος, έκδοση 1.0, 28 Μαΐου 2003 (διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20 Committee%20Specification.pdf) και των τμημάτων 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 και 3.8 του εγγράφου OASIS SC1-D2, Προδιαγραφές Επισκευής Οχήματος, έκδοση 6.1, της 10.1.2003 (διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), μέσω αποκλειστικής χρήσης μορφότυπου open text και γραφικών.

▼M3

ε) ηλεκτρικά διαγράμματα·

στ) διαγνωστικούς κωδικούς προβλημάτων (συμπεριλαμβανομένων των ειδικών κωδικών του κατασκευαστή)·

ζ) αριθμό λογισμικού διακρίβωσης που ισχύει για έναν τύπο κινητήρα·

η) πληροφορίες που παρέχονται αναφορικά με ιδιόκτητα εργαλεία και εξοπλισμό και παραδίδονται μέσω αυτών·

θ) πληροφορίες σχετικά με αρχεία δεδομένων και δεδομένα αμφίδρομης παρακολούθησης και δοκιμών, και

ι) τυποποιημένες μονάδες εργασίας ή χρονικές περιόδους για εργασίες επισκευής και συντήρησης εφόσον τίθενται στη διάθεση των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων και επισκευαστών του κατασκευαστή είτε απευθείας είτε μέσω τρίτου μέρους.

▼B

3. Εξουσιοδοτημένοι πωλητές ή συνεργεία επισκευής εντός του δικτύου διανομής συγκεκριμένου κατασκευαστή θεωρούνται ως ανεξάρτητοι φορείς για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού στο βαθμό που παρέχουν υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης οχημάτων ως προς τα οποία δεν είναι μέλη του συστήματος διανομής του κατασκευαστή του οχήματος.

4. Οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμες, εκτός από την περίοδο των εργασιών συντήρησης του συστήματος πληροφοριών.

5. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων συμβατών με το σύστημα OBD, καθώς και διαγνωστικών εργαλείων και εξοπλισμού δοκιμής, οι κατασκευαστές παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή ή επισκευαστή κατασκευαστικού στοιχείου, διαγνωστικού εργαλείου ή εξοπλισμού δοκιμής.

6. Για τους σκοπούς του σχεδιασμού και της κατασκευής αυτοκινητικού εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικού καυσίμου, οι κατασκευαστές παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή, εγκαταστάτη ή/και επισκευαστή εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικού καυσίμου.

7. Όταν ο κατασκευαστής υποβάλλει αίτηση για έγκριση ΕΚ τύπου ή εθνική έγκριση τύπου, παρέχει στην αρμόδια αρχή για την έγκριση τύπου αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό όσον αφορά την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος και στις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 5. Στην περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές δεν είναι ακόμη διαθέσιμες ή δεν συμφωνούν με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, ο κατασκευαστής τις παρέχει έξι μήνες από την ημερομηνία της έγκρισης τύπου. Εάν εντός της περιόδου αυτής δεν υποβληθούν τα αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση, η αρχή έγκρισης λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση.

▼B

Οι κατασκευαστές δημοσιεύουν τις επακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος στους δικτυακούς τόπους τους την ίδια χρονική στιγμή που τις θέτουν στη διάθεση των εξουσιοδοτημένων συνεργείων.

▼M3

8. Σε περίπτωση που οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης ενός οχήματος αποθηκεύονται σε κεντρική βάση δεδομένων του κατασκευαστή του οχήματος ή σε κεντρική βάση δεδομένων που διατηρείται για λογαριασμό του, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, οι οποίοι έλαβαν έγκριση και άδεια σύμφωνα με το σημείο 2.2 του παραρτήματος XIV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής ([1]), έχουν δωρεάν πρόσβαση σε αυτά τα δεδομένα και υπό τους ίδιους όρους με τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους ή επισκευαστές προκειμένου να εισάγουν πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που πραγματοποίησαν.

▼B

Άρθρο 7

Τέλη πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος

1. Οι κατασκευαστές μπορούν να επιβάλλουν εύλογα και ανάλογα τέλη για την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό· ένα τέλος δεν είναι εύλογο ή ανάλογο όταν αποθαρρύνει την πρόσβαση επειδή δεν λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός της χρήσης από τον ανεξάρτητο φορέα.

▼M3

2. Οι κατασκευαστές παρέχουν πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων συμπεριλαμβανομένων διαδραστικών υπηρεσιών όπως επαναπρογραμματισμός ή η τεχνική βοήθεια σε ωριαία, ημερήσια, μηνιαία και ετήσια βάση, και τα τέλη πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές ποικίλλουν ανάλογα με τη διάρκεια των αντίστοιχων περιόδων για τις οποίες παρέχεται πρόσβαση. Εκτός από την πρόσβαση που καθορίζεται από τη διάρκειά της, οι κατασκευαστές μπορούν να προσφέρουν πρόσβαση ανά συναλλαγή για την οποία επιβάλλεται τέλος ανά συναλλαγή και όχι ανάλογα με τη διάρκεια της πρόσβασης. Σε περίπτωση που παρέχονται και τα δύο συστήματα από τους κατασκευαστές, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές καθορίζουν το σύστημα πρόσβασης της επιλογής τους, είτε βάσει διάρκειας, είτε βάσει συναλλαγής.

▼B

Άρθρο 8

Μέτρα εφαρμογής

Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων 6 και 7, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 15 παράγραφος 3. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τον ορισμό και την ενημέρωση των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών για το σύστημα OBD και την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων, με ιδιαίτερη προσοχή στις ειδικές ανάγκες των ΜΜΕ.

([1]) ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.

▼B

Άρθρο 9

Έκθεση

Όχι αργότερα από τις 2 Ιουλίου 2011, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος πρόσβασης στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και στα οφέλη για το περιβάλλον. Στην έκθεση εξετάζεται κατά πόσο θα ήταν σκόπιμο να ενοποιηθούν όλες οι διατάξεις που διέπουν την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος σε μια αναθεωρημένη οδηγία-πλαίσιο για την έγκριση τύπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Άρθρο 10

Έγκριση τύπου

1. Με ισχύ από τις 2 Ιουλίου 2007 οι εθνικές αρχές δεν μπορούν να αρνηθούν σε κατασκευαστή που υποβάλλει σχετική αίτηση, για λόγους που σχετίζονται με εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων από οχήματα, τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου, για ένα νέο τύπο οχήματος, ή να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός νέου οχήματος, όταν το σχετικό όχημα συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, ιδίως με τις οριακές τιμές Euro 5 που παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I ή με τις αντίστοιχες τιμές Euro 6 που παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I.

2. Με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2009 και την 1η Σεπτεμβρίου 2010 στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάσεις II και III και της κατηγορίας N_2, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου, για νέους τύπους οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και ιδίως με τα παραρτήματα, με εξαίρεση τις οριακές τιμές Euro 6 που παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I. Όσον αφορά τη δοκιμή για τις εκπομπές στο σωλήνα εξαγωγής, οι οριακές τιμές που εφαρμόζονται στα οχήματα που έχουν σχεδιασθεί για την εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών ταυτίζονται με εκείνες για τα οχήματα της κατηγορίας N_1, κλάση III.

3. Με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 2011 και 1ης Ιανουαρίου 2012 στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάσεις II και III και της κατηγορίας N_2, και οχημάτων που έχουν σχεδιασθεί για την εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών, οι εθνικές αρχές, όσον αφορά τα νέα οχήματα, που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και ιδίως με τα παραρτήματα με εξαίρεση τις οριακές τιμές Euro 6 που παρατίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και απαγορεύουν, για λόγους που αφορούν εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, την ταξινόμηση, την πώληση ή την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών. Όσον αφορά τη δοκιμή για τις εκπομπές στο σωλήνα εξαγωγής, οι οριακές τιμές που εφαρμόζονται στα οχήματα που έχουν σχεδιασθεί για την εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών ταυτίζονται με εκείνες για τα οχήματα της κατηγορίας N_1, κλάση III.

▼B

4. Με ισχύ από 1ης Σεπτεμβρίου 2014, και από 1ης Σεπτεμβρίου 2015 στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάσεις II και III και κατηγορίας N_2, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους σχετικά με τις εκπομπές ή την κατανάλωση καυσίμου, τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου, για νέους τύπους οχημάτων, που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και ιδίως με τα παραρτήματα που περιλαμβάνουν τις οριακές τιμές Euro 6 που εκτίθεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I.

5. Με ισχύ από 1ης Σεπτεμβρίου 2015, και από 1ης Σεπτεμβρίου 2016 στην περίπτωση των οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάσεις II και III, και της κατηγορίας N_2, οι εθνικές αρχές, σε περίπτωση νέων οχημάτων, που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και ιδίως με τα παραρτήματα που περιλαμβάνουν τις οριακές τιμές Euro 6 που εκτίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I, θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμβατότητας δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές ή την κατανάλωση καυσίμου, απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

▼M1

6. Το όριο εκπομπών των 5,0 mg/km για τη μάζα σωματιδίων που αναφέρεται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος I ισχύει από τις σχετικές ημερομηνίες που ορίζονται στις παραγράφους 1, 2 και 3.

Το όριο εκπομπών των 4,5 mg/km για τη μάζα σωματιδίων και το όριο του αριθμού σωματιδίων που αναφέρονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος I ισχύουν από την 1η Σεπτεμβρίου 2011 για την έγκριση νέων τύπων οχημάτων και από την 1η Ιανουαρίου 2013 για όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε χρήση εντός της Κοινότητας.

▼M4

7. Έως και τρία έτη μετά τις σχετικές ημερομηνίες που ορίζονται στις παραγράφους 4 και 5 για τις νέες εγκρίσεις τύπου και την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, με επιλογή του κατασκευαστή εφαρμόζεται το όριο εκπομπών αριθμού σωματιδίων 6×10^{12} #/km στα οχήματα με κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης απευθείας έγχυσης.

▼B

Άρθρο 11

Έγκριση τύπου ανταλλακτικών

1. Οι εθνικές αρχές, όσον αφορά τις νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού, απαγορεύουν την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα εάν δεν ανήκουν σε τύπο για τον οποίο χορηγήθηκε έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

2. Οι εθνικές αρχές μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν επεκτάσεις των εγκρίσεων ΕΚ τύπου για διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης που είχαν σχεδιασθεί για προδιαγραφές προβλεπόμενες πριν από τον παρόντα κανονισμό υπό τους όρους που αρχικά εφαρμόζονταν. Οι εθνικές αρχές απαγορεύουν την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα των συσκευών αυτών εκτός από την περίπτωση που ανήκουν σε τύπο ο οποίος έχει εγκριθεί.

3. Οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης που είχαν σχεδιασθεί για τοποθέτηση σε τύπους οχημάτων που είχαν εγκριθεί πριν από την υιοθέτηση των απαιτήσεων για την έγκριση τύπου ανταλλακτικού, εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2.

▼B

Άρθρο 12

Οικονομικά κίνητρα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν οικονομικά κίνητρα όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα μαζικής παραγωγής που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Τα κίνητρα αυτά ισχύουν για όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται προς πώληση στην αγορά ενός κράτους μέλους και τα οποία συμμορφώνονται τουλάχιστον με τις οριακές τιμές εκπομπών που παρατίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I, πριν από ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3· η ισχύς τους λήγει κατά τις ημερομηνίες αυτές.

Τα οικονομικά κίνητρα που εφαρμόζονται αποκλειστικά στα οχήματα που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών που προβλέπονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος I, μπορούν να χορηγούνται για τα νέα εκείνα οχήματα που προσφέρονται προς πώληση στην αγορά ενός κράτους μέλους από τις ημερομηνίες που προβλέπονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3, πριν από τις ημερομηνίες που προβλέπονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5· η ισχύς τους λήγει στις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν οικονομικά κίνητρα για τον εκ των υστέρων εξοπλισμό ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων, καθώς και για την απόσυρση οχημάτων τα οποία δεν συμμορφώνονται.

3. Τα οικονομικά κίνητρα κατά τις παραγράφους 1 και 2, για κάθε τύπο οχήματος δεν υπερβαίνουν το επιπλέον κόστος των τεχνικών διατάξεων που εισάγονται ώστε να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της εγκατάστασης στο όχημα.

4. Η Επιτροπή ενημερώνεται εγκαίρως σχετικά με τα σχέδια θέσπισης ή μεταβολής των οικονομικών κινήτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

Άρθρο 13

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται όταν παραβιάζονται από τους κατασκευαστές οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή έως τις 2 Ιανουαρίου 2009 και κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

2. Οι τύποι παραβάσεων που τιμωρούνται περιλαμβάνουν:

α) την υποβολή ψευδών δηλώσεων στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση·

β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει·

γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου·

δ) τη χρήση ελαττωματικών συσκευών,

και

ε) την άρνηση παροχής πρόσβασης στις πληροφορίες.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 14

Επανακαθορισμός προδιαγραφών

1. Η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο της ενσωμάτωσης των εκπομπών μεθανίου στον υπολογισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με μέτρα για τον υπολογισμό ή τον περιορισμό των εκπομπών μεθανίου.

2. Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων UN/ECE, που διεξάγεται υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων, και το αργότερο με την έναρξη ισχύος του Euro 6, η Επιτροπή θεσπίζει τα ακόλουθα μέτρα τα οποία αποβλέπουν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με συμπλήρωσή του, χωρίς να μειώνονται τα υφιστάμενα φιλόδοξα επίπεδα όσον αφορά το περιβάλλον:

α) τροποποίηση του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3, για την προσαρμογή των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων, όπως ορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, και την εισαγωγή οριακών τιμών που βασίζονται στον αριθμό των σωματιδίων που αναφέρονται στο ίδιο παράρτημα, ούτως ώστε να συσχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με τις οριακές τιμές μάζας για το πετρέλαιο και το ντίζελ·

β) έγκριση αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης σωματιδίων και οριακής τιμής για τον αριθμό των σωματιδίων σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή επανεξετάζει τις διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, καθώς και τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών. Εάν από την επανεξέταση προκύπτει ότι αυτά δεν είναι πλέον επαρκή ή δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τις εκπομπές του πραγματικού κόσμου, προσαρμόζονται έτσι ώστε να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές που παράγονται από πραγματική οδήγηση πάνω στο δρόμο. Τα απαραίτητα μέτρα, τα οποία αποβλέπουν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3.

4. Η Επιτροπή επανεξετάζει τους ρύπους που υπόκεινται στις απαιτήσεις και τις δοκιμές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3. Εάν η Επιτροπή συμπεράνει ότι επιβάλλεται να ρυθμισθούν οι εκπομπές επιπλέον ρύπων, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, προκειμένου να τροποποιηθεί ο παρών κανονισμός αναλόγως.

5. Η Επιτροπή επανεξετάζει τα όρια εκπομπών που εκτίθενται στο παράρτημα I πίνακας 4, για τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων από τον οπίσθιο σωλήνα της εξάτμισης ύστερα από δοκιμή με ψυχρή εκκίνηση και παρουσιάζει, εφόσον αρμόζει, πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με στόχο να καταστούν αυστηρότερα τα όρια εκπομπών.

▼M2

_____

▼B

Άρθρο 15

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Όταν γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Όταν γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 16

Τροποποιήσεις των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 2005/55/ΕΚ

1. Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

2. Η οδηγία 2005/55/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου βαρέων φορτηγών οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές τους (Euro IV και V)»·

β) το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) ως “όχημα”, νοείται κάθε όχημα με κινητήρα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ με μάζα αναφοράς υπερβαίνουσα τα 2 610 κιλά·

β) ως “κινητήρας”, νοείται η κινητήρια πηγή πρόωσης ενός οχήματος για το οποίο δύναται να χορηγηθεί έγκριση τύπου ως ξεχωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·

γ) ως “όχημα εξόχως φιλικό προς το περιβάλλον”, νοείται το όχημα που κινείται από κινητήρα που συμμορφώνεται με τα επιτρεπτά ανώτατα όρια εκπομπής που εκτίθενται στη σειρά Γ των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι»·

γ) το τμήμα 1 του παραρτήματος Ι αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στον έλεγχο των αερίων και σωματιδιακών ρύπων, τη διάρκεια ζωής των διατάξεων ελέγχου των εκπομπών, τη συμβατότητα των κυκλοφορούντων οχημάτων/κινητήρων και συστημάτων διάγνωσης επί του οχήματος όλων των αυτοκινήτων οχημάτων και σε κινητήρες, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 με εξαίρεση τα οχήματα της κατηγορίας M_1, N_1, N_2 και M_2 για τα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (*).

(*) ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1».

▼B

Άρθρο 17

Κατάργηση

1. Οι ακόλουθες οδηγίες καταργούνται με ισχύ από τις 2 Ιανουαρίου 2013.

— Οδηγία 70/220/ΕΟΚ,

— Οδηγία 72/306/ΕΟΚ,

— Οδηγία 74/290/ΕΟΚ,

— Οδηγία 77/102/ΕΟΚ,

— Οδηγία 78/665/ΕΟΚ,

— Οδηγία 80/1268/ΕΟΚ

— Οδηγία 83/351/ΕΟΚ,

— Οδηγία 88/76/ΕΟΚ,

— Οδηγία 88/436/ΕΟΚ,

— Οδηγία 89/458/ΕΟΚ,

— Οδηγία 91/441/ΕΟΚ,

— Οδηγία 93/59/ΕΟΚ,

— Οδηγία 93/116/ΕΚ,

— Οδηγία 94/12/ΕΚ,

— Οδηγία 96/44/ΕΚ,

— Οδηγία 96/69/ΕΚ,

— Οδηγία 98/69/ΕΚ,

— Οδηγία 98/77/ΕΚ,

— Οδηγία 1999/100/ΕΚ,

— Οδηγία 1999/102/ΕΚ,

— Οδηγία 2001/1/ΕΚ,

— Οδηγία 2001/100/ΕΚ,

— Οδηγία 2002/80/ΕΚ,

— Οδηγία 2003/76/ΕΚ,

— Οδηγία 2004/3/ΕΚ.

2. Τα παραρτήματα ΙΙ και V της οδηγίας 89/491/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 17ης Ιουλίου 1989, περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο των οδηγιών του Συμβουλίου 70/157/ΕΟΚ, 70/220/ΕΟΚ, 72/245/ΕΟΚ, 72/306/ΕΟΚ, 80/1268/ΕΟΚ και 80/1269/ΕΟΚ στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα ([1]), απαλείφονται από τις 2 Ιανουαρίου 2013.

3. Οι αναφορές στις καταργηθείσες οδηγίες θεωρούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό.

([1]) ΕΕ L 238 της 15.8.1989, σ. 43.

▼B

4. Τα κράτη μέλη καταργούν την εκτελεστική νομοθεσία που έχουν θεσπίσει βάσει των οδηγιών που απαριθμούνται στην παράγραφο 1, με ισχύ από τις 2 Ιανουαρίου 2013.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τις 3 Ιανουαρίου 2009, με εξαίρεση το άρθρο 10 παράγραφος 1 και το άρθρο 12, τα οποία εφαρμόζονται από τις 2 Ιουλίου 2007.

3. Οι τροποποιήσεις ή τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 και στο άρθρο 14 παράγραφος 6, θεσπίζονται έως τις 2 Ιουλίου 2008.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΟΡΙΑ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

▼M1

Πίνακας 1

Όρια εκπομπών ►C1 Euro ◄ 5

		Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Οριακές τιμές													
			Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)		Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)		Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO_x)		Συνδυασμένη μάζα συνολικών υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (THC + NO_x)		Μάζα σωματιδίων (PM)		►M4 Αριθμός σωματιδίων (PN) ◄	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		L_{2+4} (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Κατηγορία	Κλάση		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Όλες	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Όλες	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Επεξήγηση: PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη, CI = ανάφλεξη με συμπίεση

►M3 ——————— ◄

([3]) Οι οριακές τιμές μάζας σωματιδίων για οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα απευθείας έγχυσης.

Πίνακας 2

Όρια εκπομπών Euro 6

		Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Οριακές τιμές													
			Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)		Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)		Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO_x)		Συνδυασμένη μάζα συνολικών υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (THC + NO_x)		Μάζα σωματιδιακής ύλης (PM) [1]		Αριθμός σωματιδίων (PN)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Κατηγορία	Κλάση		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [2]	CI	PI [2] [3]	CI
M	—	Όλες	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Όλες	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Επεξήγηση: PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη, CI = ανάφλεξη με συμπίεση

(1) Η οριακή τιμή 5,0 mg/km για τη μάζα των εκπομπών σωματιδίων εφαρμόζεται στα οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου για τις οριακές τιμές εκπομπών του παρόντος πίνακα με το προηγούμενο πρωτόκολλο μέτρησης της μάζας των σωματιδίων, πριν από την 1.9.2011.

(2) Οι οριακές τιμές μάζας και αριθμού σωματιδίων εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης με απευθείας έγχυση.

(3) Έως τρία έτη μετά τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφοι 4 και 5 για τις νέες εγκρίσεις τύπου και τα νέα οχήματα αντίστοιχα, εφαρμόζεται το όριο εκπομπών αριθμού σωματιδίων $6,0 \times 10^{12}$#/km στα οχήματα Euro 6 με κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης με απευθείας έγχυση κατ' επιλογή του κατασκευαστή. Το αργότερο έως τις ημερομηνίες αυτές θα εφαρμοστεί μια μέθοδος δοκιμής για την έγκριση τύπου η οποία θα εξασφαλίζει τον αποτελεσματικό έλεγχο του αριθμού σωματιδίων που εκπέμπονται από τα οχήματα υπό συνθήκες πραγματικής οδήγησης.

▼B

Πίνακας 3

Όρια εκπομπών για τη δοκιμή των εξατμιστικών εκπομπών

Μάζα των εξατμιστικών εκπομπών (g/δοκιμή)
2,0

Πίνακας 4

Όρια εκπομπών για τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων από τον αγωγό εξαγωγής ύστερα από δοκιμή εκκίνησης ψυχρού κινητήρα

Θερμοκρασία δοκιμής 266 K (–7 °C)			
Κατηγορία οχήματος	Κλάση	Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO) L_1 (g/km)	Μάζα υδρογονανθράκων (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τροποποιήσεις στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2, προστίθεται μετά την τελευταία περίπτωση, η ακόλουθη πρόταση:

«Όταν στην παρούσα οδηγία γίνεται μνεία σε ειδική οδηγία ή κανονισμό, η μνεία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις πράξεις εφαρμογής τους.».

2. Προστίθενται οι λέξεις «ή κανονισμός» μετά τις λέξεις «ειδική οδηγία» στις εξής διατάξεις:

Άρθρο 2 πρώτη περίπτωση, άρθρο 2 ένατη περίπτωση, άρθρο 2 δέκατη περίπτωση, άρθρο 2 δέκατη τέταρτη περίπτωση, άρθρο 3 παράγραφος 1, άρθρο 3 παράγραφος 4, άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ), άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ), άρθρο 5 παράγραφος 5, άρθρο 6 παράγραφος 3, άρθρο 7 παράγραφος 2, άρθρο 13 παράγραφος 4, άρθρο 13 παράγραφος 5, παράρτημα Ι πρώτο εδάφιο, παράρτημα ΙΙΙ μέρος ΙΙΙ, παράρτημα IV μέρος ΙΙ πρώτη παράγραφος, παράρτημα V τμήμα 1 στοιχείο α), παράρτημα V τμήμα 1 στοιχείο β), παράρτημα V τμήμα 1 στοιχείο γ), παράρτημα VI πλευρά 2 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ οχήματος, παράρτημα VII(1) τμήμα 4, παράρτημα VII υποσημείωση 1, παράρτημα Χ τμήμα 2.1, παράρτημα Χ τμήμα 3.3, παράρτημα XI προσάρτημα 4 επεξήγηση χαρακτήρων: Χ, παράρτημα XII τμήμα Β σημείο 2, παράρτημα XIV τμήμα 2 στοιχείο α), παράρτημα XIV τμήμα 2 στοιχείο γ), παράρτημα XIV τμήμα 2 στοιχείο δ).

3. Προστίθενται οι λέξεις «ή κανονισμοί» μετά τις λέξεις «ειδικές οδηγίες» στις εξής διατάξεις:

Άρθρο 2 όγδοη περίπτωση, άρθρο 3 παράγραφος 1, άρθρο 3 παράγραφος 2, άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) πρώτη και δεύτερη περίπτωση, άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), άρθρο 4 παράγραφος 3, άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο, άρθρο 5 παράγραφος 6, άρθρο 8 παράγραφος 2, άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο γ), άρθρο 9 παράγραφος 2, άρθρο 10 παράγραφος 2, άρθρο 11 παράγραφος 1, άρθρο 13 παράγραφος 2, άρθρο 14 παράγραφος 1 σημείο i), Κατάλογος παραρτημάτων: τίτλος του παραρτήματος XIII, παράρτημα Ι πρώτο εδάφιο, παράρτημα IV μέρος Ι πρώτη και δεύτερη σειρά, παράρτημα IV μέρος ΙΙ υποσημείωση 1 στον πίνακα, παράρτημα V τμήμα 1 στοιχείο β), παράρτημα V τμήμα 3, παράρτημα V τμήμα 3 στοιχείο α), παράρτημα V τμήμα 3 στοιχείο β), παράρτημα VI σημεία 1 και 2, παράρτημα VI πλευρά 2 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου οχήματος ΕΚ, παράρτημα Χ τμήμα 2.2, παράρτημα Χ τμήμα 2.3.5, παράρτημα Χ τμήμα 3.5, παράρτημα XII τίτλος, παράρτημα XIV τμήμα 1.1, παράρτημα XIV τμήμα 2 στοιχείο γ).

4. Οι λέξεις «ή κανονισμός» προστίθενται μετά τη λέξη «οδηγία» στις εξής διατάξεις:

Άρθρο 5 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο, παράρτημα IV μέρος Ι υποσημείωση Χ στον πίνακα, παράρτημα VI πλευρά 2 του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου οχήματος ΕΚ, επικεφαλίδα των πινάκων, παράρτημα VII(1) τμήμα 2, παράρτημα VII(1) τμήμα 3, παράρτημα VII(1) τμήμα 4, παράρτημα VIII τμήματα 1, 2, 2.1, 2.2 και 3, παράρτημα IX πλευρά 2 για ολόκληρα ή ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας M_1 σημεία 45, 46.1 και 46.2, παράρτημα IX πλευρά 2 για ολόκληρα ή ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3 σημεία 45 και 46.1, παράρτημα IX, πλευρά 2 για μη ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3 σημεία 45 και 46.1, παράρτημα IX πλευρά 2 για μη ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών N_1, N_2 και N_3 σημεία 45 και 46.1, παράρτημα Χ υποσημείωση 2, παράρτημα Χ τμήμα 1.2.2, παράρτημα XI προσάρτημα 4 επεξήγηση χαρακτήρων Ν/Α, παράρτημα XV επικεφαλίδα του πίνακα.

▼B

Οι λέξεις «ή κανονισμοί» προστίθενται μετά τη λέξη «οδηγίες»στις ακόλουθες διατάξεις:

Παράρτημα IX πλευρά 2 για ολόκληρα ή ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας M_1, παράρτημα IX πλευρά 2 για ολόκληρα ή ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3, παράρτημα IX πλευρά 2 για ολόκληρα ή ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών N_1, N_2 και N_3, παράρτημα IX πλευρά 2 για μη ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας M_1, παράρτημα IX πλευρά 2 για μη ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3, παράρτημα IX πλευρά 2 για μη ολοκληρωμένα οχήματα των κατηγοριών N_1, N_2 και N_3, παράρτημα XV.

5. Στο άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο γ), προστίθενται οι λέξεις «ή κανονισμός(-οί)» μετά τις λέξεις «οδηγία(-ες)».

6. Στο παράρτημα IV μέρος I, η επικεφαλίδα και το σημείο 2 του πίνακα αντικαθίστανται από τα εξής:

«Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας/ κανονισμού	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	Εφαρμογή									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Εκπομπές/ πρόσβαση στις πληροφορίες	…/…/ΕΚ (ΕΚ) αριθ. …/…	L …, …, σ. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Για οχήματα με μάζα αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg. Κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή μπορεί να εφαρμοσθεί σε οχήματα με μάζα αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 2 840 kg.»

7. Στο παράρτημα IV, τμήμα I, τα σημεία 11 και 39 διαγράφονται.

8. Στο παράρτημα VII(4), προστίθενται οι λέξεις «ή κανονισμό» μετά τις λέξεις «για μια οδηγία».

9. Στο παράρτημα VII(5), προστίθενται οι λέξεις «ή κανονισμός» μετά τις λέξεις «η τελευταία μέχρι στιγμής οδηγία».

10. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 1, η επικεφαλίδα και το σημείο 2 του πίνακα αντικαθίστανται από τα εξής:

«Στήλη	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας/ κανονισμού	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Εκπομπές/πρόσβαση στις πληροφορίες	…/…/ΕΚ (ΕΚ) αριθ. …/…	Q	G + Q	G + Q»	

11. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 1, τα σημεία 11 και 39 διαγράφονται.

12. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 2, η επικεφαλίδα και το σημείο 2 του πίνακα αντικαθίστανται από τα εξής:

«Στήλη	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας/ κανονισμού	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Εκπομπές/πρόσβαση στις πληροφορίες	…/…/ΕΚ (ΕΚ) αριθ. …/…	A	A		A	A»					

13. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 2, τα σημεία 11 και 39 διαγράφονται.

▼B

14. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 3, η επικεφαλίδα και το σημείο 2 του πίνακα αντικαθίστανται ως εξής:

«Στήλη	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας/κανονισμού	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Εκπομπές/πρόσβαση στις πληροφορίες	…/…/ΕΚ (ΕΚ) αριθ. …/…	Q		Q	Q»					

15. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 3, το σημείο 11 διαγράφεται.

16. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 4, η επικεφαλίδα και το σημείο 2 του πίνακα αντικαθίστανται από τα εξής:

«Στήλη	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας/κανονισμού	Κινητοί γερανοί κατηγορίας N
2	Εκπομπές/πρόσβαση στις πληροφορίες	…/…/ΕΚ (ΕΚ) αριθ. …/…	N/A»

17. Στο παράρτημα XI προσάρτημα 4, το σημείο 11 διαγράφεται.