Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B REGULAMENTUL (CE) NR. 715/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 20 iunie 2007

privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 171, 29.6.2007, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (CE)nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009	L 188	1	18.7.2009
►M3	Regulamentul (UE) nr. 566/2011 al Comisiei din 8 iunie 2011	L 158	1	16.6.2011
►M4	Regulamentul (UE) nr. 459/2012 al Comisiei din 29 mai 2012	L 142	16	1.6.2012

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 715/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 20 iunie 2007

privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat [2],

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest sens, există un sistem comunitar cuprinzător referitor la omologarea de tip a autovehiculelor, instituit prin Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora [3]. Prin urmare, cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt al protecției mediului.

(2) Prezentul regulament face parte dintre actele normative individuale în contextul procedurii comunitare de omologare de tip în temeiul Directivei 70/156/CEE. Prin urmare, această directivă ar trebui modificată în consecință.

(3) La solicitarea Parlamentului European, a fost introdusă o nouă abordare normativă în ceea ce privește legislația UE în materie de vehicule. Astfel, prezentul regulament stabilește dispoziții de bază referitoare la emisiile provenind de la vehicule, în timp ce specificațiile tehnice vor fi stabilite prin măsurile de punere în aplicare adoptate în cadrul procedurilor de comitologie.

---

[1] JO C 318, 23.12.2006, p. 62.

[2] Avizul Parlamentului European din 13 decembrie 2006 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 30 mai 2007.

[3] JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 81).

▼B

(4) În martie 2001, Comisia a lansat programul „Aer curat pentru Europa” (CAFE), ale cărui elemente principale sunt subliniate într-o comunicare din 4 mai 2005. Aceasta a condus la adoptarea, prin comunicarea din 21 septembrie 2005, a unei strategii tematice privind poluarea aerului. Una dintre concluziile strategiei tematice este aceea că, pentru a atinge obiectivele UE privind calitatea aerului, sunt necesare reduceri suplimentare la emisiile provenind din sectorul transporturilor (transport aerian, maritim și terestru), de la gospodării și din domeniul energetic, din sectoarele agricol și industrial. În acest context, sarcina reducerii emisiilor provenind de la vehicule trebuie abordată în cadrul unei strategii globale. Normele Euro 5 și 6 constituie una dintre măsurile menite să reducă emisiile de particule și de precursori ai ozonului, cum ar fi oxizii de azot și hidrocarburile.

(5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenind de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori-limită la emisii. De aceea, prezentul regulament cuprinde, pe lângă Euro 5, și valorile-limită la emisii pentru etapa Euro 6.

(6) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii, este necesară, în special, o reducere considerabilă a emisiilor de oxizi de azot ce provin de la vehiculele diesel. Acest lucru necesită atingerea unor valori-limită ambițioase în etapa Euro 6, fără a se renunța la avantajele motoarelor diesel în ceea ce privește consumul de carburant, respectiv emisiile de hidrocarburi și monoxid de carbon. Stabilirea unui astfel de obiectiv de reducere a emisiilor de oxizi de azot într-o etapă timpurie oferă producătorilor de vehicule siguranța planificării pe termen lung la nivel european.

(7) Este important ca, la stabilirea normelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru piață și competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață, precum și implicațiile pentru impactul global asupra emisiilor de dioxid de carbon.

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de informații privind repararea și întreținerea vehiculelor. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord (sistemele OBD) și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice pe care paginile de internet ale producătorilor trebuie să le preia, precum și măsuri specifice prin care să se

▼B

asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile. Standardele comune stabilite împreună cu factorii implicați, cum ar fi formatul OASIS ([1]), pot facilita schimbul de informații dintre producători și prestatorii de servicii. De aceea, este recomandabil să se solicite inițial folosirea specificațiilor tehnice din formatul OASIS și să i se ceară Comisiei să solicite CEN/ISO să dezvolte în continuare acest format într-un standard în vederea înlocuirii formatului OASIS în timp util.

(9) După cel mult patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, Comisia trebuie să revizuiască funcționarea sistemului de acces la toate informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru a stabili dacă ar fi recomandată consolidarea tuturor dispozițiilor care reglementează accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor într-o directivă-cadru revizuită privind omologarea de tip. În cazul în care dispozițiile care reglementează accesul la toate informațiile referitoare la vehiculele sunt încorporate în respectiva directivă, dispozițiile corespunzătoare din prezentul regulament trebuie abrogate, atâta timp cât se mențin drepturile existente pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(10) Comisia ar trebui să evalueze constant situația emisiilor care nu sunt reglementate în prezent și care survin drept consecință a utilizării pe scară mai largă a noilor compoziții ale carburanților, a tehnologiilor pentru motoare și a sistemelor de control a emisiilor și, dacă este cazul, să înainteze o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reglementării acestor emisii.

(11) Pentru a facilita introducerea și menținerea utilizării vehiculelor alimentate cu carburanți alternativi, care pot avea un nivel redus de emisii de oxizi de azot și particule și, în același timp, pentru a încuraja reducerea emisiilor provenind de la vehicule alimentate cu benzină, prezentul regulament introduce valori-limită separate pentru hidrocarburile totale și pentru hidrocarburile totale nemetanice.

(12) Ar trebui să fie continuate eforturile de punere în aplicare a unor limite mai stricte la emisii, inclusiv reducerea emisiilor de dioxid de carbon, și să se asigure că aceste limite sunt corelate cu performanța reală a vehiculelor în timpul utilizării acestora.

(13) Pentru a se asigura că emisiile de particule ultrafine (PM 0,1 μm și mai reduse) sunt controlate, Comisia ar trebui să adopte cât mai repede posibil și să introducă, până la data intrării în vigoare a etapei Euro 6, o abordare numerică a emisiilor de particule, pe lângă abordarea masică care se folosește în prezent. Abordarea numerică a emisiilor de particule ar trebui să se bazeze pe rezultatele Programului de Măsurare a Particulelor (PMP) al CEE-ONU și să corespundă obiectivelor ambițioase care există în materie de mediu.

([1]) Organizația pentru promovarea standardelor referitoare la informația structurată.

▼B

(14) Pentru a conferi o repetabilitate mai mare măsurării în laborator a masei și numărului de particule emise, Comisia ar trebui să adopte o procedură de măsurare nouă care să o înlocuiască pe cea actuală. Aceasta ar trebui să fie introdusă cât mai repede posibil și până cel târziu la data intrării în vigoare a etapei Euro 6. Aceasta ar trebui să se bazeze pe rezultatele PMP. Atunci când va fi pusă în aplicare noua procedură de măsurare, valorile-limită masice la emisiile de particule prevăzute în prezentul regulament ar trebui actualizate, în cazul în care noua procedură înregistrează o valoare-limită masică inferioară față de cea actuală.

(15) Comisia trebuie să evalueze constant necesitatea revizuirii noului ciclu de conducere european ca procedură de încercare care reprezintă baza de reglementare referitoare la omologarea CE de tip în ceea ce privește emisiile. Actualizarea sau înlocuirea ciclurilor de încercare poate fi necesară pentru a reflecta modificările cu privire la specificațiile vehiculului și comportamentul conducătorului auto. Pot fi necesare revizii care să garanteze că emisiile reale la scară mondială corespund celor măsurate cu ocazia omologării de tip. De asemenea, ar trebui prevăzută utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor, precum și introducerea conceptului normativ de „nedepășire”.

(16) Sistemele OBD sunt importante pentru controlul emisiilor în timpul utilizării unui vehicul. Având în vedere importanța controlului emisiilor reale, Comisia ar trebui să monitorizeze cerințele pentru astfel de sisteme și pragurile de toleranță în cazul defectelor monitorizate.

(17) Pentru a evita apariția oricăror bariere tehnice în comerțul dintre statele membre, este necesară o metodă standardizată de măsurare a consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon provenind de la vehicule. De asemenea, este necesar să li se asigure clienților și utilizatorilor informații obiective și precise.

(18) Înainte de elaborarea unei propuneri pentru viitoarele norme privind emisiile, Comisia ar trebui să realizeze studii menite să determine dacă continuarea subdivizării pe grupe a categoriilor de vehicule este încă necesară și dacă pot fi aplicate limite la emisii independent de masa vehiculelor.

(19) Statele membre ar trebui să fie capabile să accelereze, prin intermediul stimulentelor financiare, introducerea pe piață a vehiculelor care satisfac cerințele adoptate la nivel comunitar. Cu toate acestea, astfel de stimulente ar trebui să respecte dispozițiile tratatului, în special regulile privind ajutorul de stat. Acest lucru urmărește să evite distorsiunile pe piața internă. Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a include emisiile în baza de calcul a impozitelor aplicate pentru vehicule.

▼B

(20) Dat fiind faptul că legislația privind emisiile provenind de la vehicule și consumul de carburant s-a dezvoltat pe parcursul a mai mult de 35 de ani, cuprinzând în prezent mai mult de 24 de directive, se recomandă înlocuirea acestor directive printr-un regulament nou și o serie de măsuri de punere în aplicare. Regulamentul va asigura că măsurile tehnice detaliate sunt direct aplicabile producătorilor, autorităților de omologare și serviciilor tehnice, precum și că acestea pot fi actualizate într-un mod mai rapid și mai eficient. Directivele 70/220/CEE ([1]), 72/306/CEE ([2]), 74/290/CEE ([3]), 80/1268/CEE ([4]), 83/351/CEE ([5]), 88/76/CEE ([6]), 88/436/CEE ([7]), 89/458/CEE ([8]), 91/441/CEE ([9]), 93/59/CEE ([10]), 94/12/CE ([11]),

([1]) Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 76, 6.4.1970, p. 1). Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2003/76/CE a Comisiei (JO L 206, 15.8.2003, p. 29).

([2]) Directiva 72/306/CEE a Consiliului din 2 august 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de poluanți proveniți de la motoarele diesel pentru vehicule (JO L 190, 20.8.1972, p. 1). Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2005/21/CE a Comisiei (JO L 61, 8.3.2005, p. 25).

([3]) Directiva 74/290/CEE a Consiliului din 28 mai 1974 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 70/220/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către gazele provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor (JO L 159, 15.6.1974, p. 61). Directivă, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2006/101/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 238).

([4]) Directiva 80/1268/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind emisiile de dioxid de carbon provenind de la autovehicule și consumul de carburant al acestora (JO L 375, 31.12.1980, p. 36). Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2004/3/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 49, 19.2.2004, p. 36).

([5]) Directiva 83/351/CEE a Consiliului din 16 iunie 1983 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către gazele provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor (JO L 197, 20.7.1983, p. 1).

([6]) Directiva 88/76/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către gazele provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor (JO L 36, 9.2.1988, p. 1).

([7]) Directiva 88/436/CEE a Consiliului din 16 iunie 1988 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către gazele provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie ale autovehiculelor (Restricția privind emisiile de particule provenind de la motoarele diesel) (JO L 214, 6.8.1988, p. 1).

([8]) Directiva 89/458/CEE a Consiliului din 18 iulie 1989 care modifică, în ceea ce privește normele europene referitoare la emisiile pentru autoturismele cu capacitate cilindrică mai mică de 1,4 litri, Directiva 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 226, 3.8.1989, p. 1).

([9]) Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 242, 30.8.1991, p. 1).

([10]) Directiva 93/59/CEE a Consiliului din 28 iunie 1993 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 186, 28.7.1993, p. 21).

([11]) Directiva 94/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 martie 1994 privind măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 100, 19.4.1994, p. 42).

▼B

96/69/CE ([1]), 98/69/CE ([2]), 2001/1/CE ([3]), 2001/100/CE ([4]) și 2004/3/CE ([5]) ar trebui, prin urmare, abrogate. De asemenea, statele membre ar trebui să abroge legislația de transpunere a directivelor abrogate.

(21) Pentru a clarifica domeniul de aplicare al legislației referitoare la emisiile provenind de la vehicule, Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate cu privire la emisiile de poluanți gazoși și particule provenind de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule, și emisiile de poluanți gazoși provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule ([6]) trebuie modificată în așa fel încât să includă toate vehiculele grele, specificând cu claritate faptul că prezentul regulament se aplică în cazul vehiculelor ușoare.

(22) Pentru a se asigura o tranziție treptată de la directivele existente la prezentul regulament, punerea în aplicare a prezentului regulament trebuie amânată pentru o anumită perioadă după intrarea în vigoare a acestuia. Cu toate acestea, în perioada respectivă, producătorii ar trebui să poată alege între a efectua omologarea în temeiul directivelor existente, ori în temeiul prezentului regulament. Mai mult, dispozițiile privind stimulentele financiare ar trebui să se aplice imediat după intrarea în vigoare a prezentului regulament. Intrarea în vigoare a prezentului regulament nu trebuie să aducă atingere valabilității omologărilor de tip acordate în temeiul directivelor existente.

(23) Pentru a asigura o tranziție treptată de la directivele existente la prezentul regulament, ar trebui prevăzute, în etapa Euro 5, anumite derogări în cazul vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice. Aceste derogări ar trebui să înceteze la intrarea în vigoare a etapei Euro 6.

([1]) Directiva 96/69/CEE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 octombrie 1996 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 282, 1.11.1996, p. 64).

([2]) Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 350, 28.12.1998, p. 1).

([3]) Directiva 2001/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 ianuarie 2001 de modificare a Directivei 70/220/CE a Consiliului privind măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 35, 6.2.2001, p. 34).

([4]) Directiva 2001/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 decembrie 2001 de modificare a Directivei 70/220/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării aerului de către emisiile provenind de la autovehicule (JO L 16, 18.1.2002, p. 32).

([5]) Directiva 2004/3/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 februarie 2004 de modificare a Directivelor 70/156/CEE și 80/1268/CEE ale Consiliului privind măsurarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de carburant pentru vehiculele N_1 (JO L 49, 19.2.2004, p. 36).

([6]) JO L 275, 20.10.2005, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/51/CE a Comisiei (JO L 152, 7.6.2006, p. 11).

▼B

(24) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor de exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ([1]).

(25) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să introducă în anexa I valori-limită referitoare la numărul particulelor, precum și de a reactualiza valorile-limită în funcție de valorile-limită masice ale particulelor prevăzute în respectiva anexă. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, acestea ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(26) De asemenea, Comisia ar trebui să fie împuternicită să stabilească proceduri, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip, precum și o procedură revizuită de măsurare a particulelor și o valoare-limită pentru numărul de particule și să adopte măsuri privind utilizarea dispozitivelor de manipulare, accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor și la ciclurile de încercare folosite la măsurarea emisiilor. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să completeze prezentul regulament prin adăugarea de elemente noi neesențiale, acestea ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(27) Deoarece obiectivele prezentului regulament, în special realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune privind emisiile provenind de la autovehicule și asigurarea accesului la informațiile referitoare la reparare și întreținere operatorilor independenți pe aceeași bază ca și distribuitorilor și reparatorilor agreați, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și pot fi realizate mai bine la nivel comunitar. Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește cadrul necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECTUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

(1) Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor („vehiculelor”) și a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce privește emisiile acestora.

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

▼B

(2) În afară de aceasta, prezentul regulament stabilește norme privind conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (sistemele OBD), măsurarea consumului de carburant și accesibilitatea la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică în cazul vehiculelor din categoriile M_1, M_2, N_1 și N_2, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg.

(2) La cererea producătorului, omologarea de tip acordată în temeiul prezentului regulament poate fi extinsă de la vehiculele care intră sub incidența alineatului (1) la vehiculele M_1, M_2, N_1 și N_2, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință de cel mult 2 840 kg și care îndeplinesc condițiile prevăzute de prezentul regulament și de măsurile sale de punere în aplicare.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament și al măsurilor sale de punere în aplicare, se aplică următoarele definiții:

1. „vehicul hibrid” înseamnă un vehicul cu cel puțin doi convertori de energie diferiți și două sisteme de stocare de energie (amplasate la bord) diferite care asigură propulsia vehiculului;

2. „vehicule concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice” înseamnă vehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare din categoria M_1, care pot fi unul din următoarele:

   (a) vehicule speciale, astfel cum sunt definite de Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință mai mare de 2 000 kg;

   (b) vehicule cu o masă de referință mai mare de 2 000 kg și concepute pentru transportul a 7 sau mai multe persoane, inclusiv conducătorul auto, cu excepția, de la 1 septembrie 2012, a vehiculelor din categoria M_1G, astfel cum sunt definite de Directiva 70/156/CEE;

   sau

   (c) vehicule cu o masă de referință mai mare de 1 760 kg, construite în mod special pentru scopuri comerciale care permit utilizarea de scaune rulante pentru persoane cu handicap fizic în interiorul vehiculului;

3. „masă de referință” înseamnă masa proprie a vehiculului din care se scade masa conducătorului auto de 75 kg și la care se adaugă o masă uniformă de 100 kg;

4. „poluanți gazoși” înseamnă emisiile de gaze de evacuare de monoxid de carbon, de oxizi de azot, exprimate în echivalent de bioxid de azot (NO_2) și de hidrocarburi;

▼B

5. „particule poluante” înseamnă componente ale gazelor de evacuare care sunt colectate din gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 °K (52 °C) prin intermediul filtrelor descrise în procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii la țeava de evacuare;

6. „emisii la țeava de evacuare” înseamnă emisia de poluanți gazoși și particule;

7. „emisii evaporative” înseamnă vaporii de hidrocarburi proveniți din sistemul de alimentare cu carburant al unui vehicul, altele decât emisiile la țeava de evacuare;

8. „carter” înseamnă spațiile din interiorul sau exteriorul unui motor care sunt conectate la pompa de ulei prin conducte interioare sau exterioare prin care pot fi emise gaze sau vapori;

9. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem de control al emisiilor capabil să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria unui calculator;

10. „dispozitiv de manipulare” înseamnă orice element de proiectare care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;

11. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează și/sau limitează emisiile la țeava de evacuare și emisiile evaporative;

12. „dispozitiv de origine pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau ansamblu de dispozitive pentru controlul poluării în cazul cărora se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv;

13. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau un ansamblu de dispozitive menite să înlocuiască un dispozitiv de origine pentru controlul poluării, care poate fi omologat ca entitate tehnică, astfel cum este definită de Directiva 70/156/CEE;

14. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor și echipamentelor la vehicule;

▼B

15. „operator independent” înseamnă agenți economici, alții decât distribuitorii și reparatorii agreați, care sunt implicați, în mod direct sau indirect, în repararea sau întreținerea autovehiculelor, în special reparatori, fabricanți sau distribuitori de echipamente pentru reparații, dispozitive sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și testare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, fabricanți și reparatori de echipament pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;

16. „biocarburanți” înseamnă carburanți lichizi sau gazoși pentru transport produși din biomasă;

17. „vehicul alimentat cu carburanți alternativi” înseamnă un vehicul proiectat astfel încât să poată să funcționeze cu cel puțin unui tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie derivat din uleiuri în principal neminerale ►M4 ; ◄

▼M4

18. „motor cu injecție directă” înseamnă un motor care poate funcționa într-un mod în care combustibilul este injectat în aerul de admisie după ce acesta a trecut prin supapele de admisie.

▼B

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE PRODUCĂTORILOR REFERITOARE LA OMOLOGAREA DE TIP

Articolul 4

Obligațiile producătorilor

(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare. De asemenea, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării și care necesită omologare de tip, vândute sau puse în exploatare în interiorul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

Aceste obligații cuprind respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I și a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 5.

(2) Producătorii asigură respectarea procedurilor de omologare de tip privind verificarea conformității producției, a durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării și a conformității în funcționare.

În afară de aceasta, măsurile tehnice adoptate de către producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze limitarea efectivă a gazelor la țeava de evacuare și a emisiilor evaporative, în conformitate cu prezentul regulament, pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale. În consecință, măsurile privind conformitatea în funcționare trebuie verificate pe parcursul unei perioade de până la 5 ani sau până la atingerea a 100 000 km, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită. Încercarea privind durabilitatea a dispozitivelor pentru controlul poluării efectuată la omologarea de tip trebuie să acopere 160 000 km. Pentru a se conforma acestei probe de durabilitate, producătorii trebuie să aibă posibilitatea de a efectua o încercare de anduranță pe standul de încercare, în conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la alineatul (4).

▼B

Conformitatea în funcționare este verificată în special în cazul emisiilor la țeava de evacuare măsurate în raport cu valorile-limită la emisii prevăzute în anexa I. Pentru a îmbunătăți controlul emisiilor evaporative și al emisiilor la temperatură ambiantă scăzută, procedurile de încercare se revizuiesc de către Comisie.

(3) Producătorii indică valorile referitoare la emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant într-un document pe care îl pun la dispoziția cumpărătorului vehiculului în momentul cumpărării.

(4) Procedurile specifice și cerințele privind punerea în aplicare a alineatelor (2) și (3) se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 alineatul (2).

Articolul 5

Cerințe și încercări

(1) Producătorul echipează vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă. Interdicția nu se aplică în următoarele cazuri:

(a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului;

(b) dispozitivul nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului;

sau

(c) condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare.

(3) Procedurile, încercările și cerințele specifice privind omologarea de tip prevăzute în prezentul alineat, precum și cerințele privind punerea în aplicare a alineatului (2), care sunt destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3). Acestea includ adoptarea cerințelor referitoare la:

(a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, emisiile la temperatură ambientală scăzută, emisiile la turația de mers în gol, opacitatea fumului și funcționarea, respectiv regenerarea corectă a sistemelor de post-tratare;

(b) emisiile evaporative și emisiile carterului;

(c) sistemele OBD și performanța în funcționare a dispozitivelor pentru controlul poluării;

(d) durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, dispozitivele de schimb pentru controlul poluării, conformitatea în funcționare, conformitatea producției și inspecțiile tehnice;

▼B

(e) măsurarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de carburant;

(f) vehiculele hibride și vehiculele alimentate cu carburanți alternativi;

(g) extinderea omologărilor de tip și a cerințelor pentru micii producători;

(h) echipamentul de încercare;

▼M2

_____

▼B

(i) carburanții de referință, cum ar fi benzina, motorina, carburanții gazoși și biocarburanții cum ar fi bioetanolul, biomotorina și biogazul;

▼M2

(j) măsurarea puterii motorului.

▼B

Cerințele menționate mai sus se aplică, după caz, vehiculelor indiferent de tipul de carburant utilizat.

CAPITOLUL III

ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

Articolul 6

Obligațiile producătorilor

(1) Producătorii permit operatorilor independenți accesul nelimitat și standardizat la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor prin intermediul paginilor de internet într-un format standardizat și într-o manieră ușor accesibilă, rapidă și nediscriminatorie din punctul de vedere al conținutului furnizat sau al accesului oferit distribuitorilor și reparatorilor agreați. Pentru a facilita îndeplinirea acestui obiectiv, informațiile sunt puse la dispoziție în mod coerent, inițial în conformitate cu cerințele tehnice de format impuse de formatul OASIS ([1]). De asemenea, producătorii vor pune la dispoziția operatorilor independenți, precum și a distribuitorilor și reparatorilor agreați, materiale de formare.

▼M3

(2) Informațiile menționate la alineatul (1) conțin:

(a) o identificare neechivocă a vehiculului;

(b) manuale de reparare și întreținere, cuprinzând inclusiv înregistrarea acțiunilor de reparare și de întreținere;

(c) manuale tehnice;

(d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valori teoretice minime și maxime pentru măsurători);

([1]) „Formatul OASIS” se referă la specificațiile tehnice din documentul OASIS SC2-D5, „Format of Automotive Repair Information”, versiunea 1.0, 28 mai 2003 (disponibilă la adresa următoare: (http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) și din secțiunile 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 și 3.8 ale documentului OASIS SC1-D2, „Autorepair Requirements Specification”, versiunea 6.1, din 10.1.2003 (disponibilă la adresa următoare: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), care folosesc numai formatul open text și formatul grafic.

▼M3

(e) scheme de cablaj;

(f) codurile de diagnosticare ale defectelor (inclusiv codurile specifice ale producătorilor);

(g) numărul de identificare a calibrării software-ului aplicabil la un anumit tip de vehicul;

(h) informații furnizate cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;

(i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare și

(j) unitățile de lucru standard sau perioadele necesare pentru operațiile de reparare și de întreținere, dacă acestea sunt comunicate fie direct, fie prin intermediul unui terț distribuitorilor și reparatorilor autorizați ai producătorului.

▼B

(3) Distribuitorii și reparatorii agreați în cadrul sistemului de distribuție a unui anumit producător de vehicule sunt considerați ca operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparare și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție aceștia nu fac parte.

(4) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să fie disponibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.

(5) În scopul producerii și întreținerii pieselor de schimb, a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentului de încercare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor și/sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați.

(6) În scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipament pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.

(7) Atunci când solicită omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională, producătorul furnizează autorității de omologare de tip dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și la informațiile menționate la alineatul (5). În cazul în care, la respectivul moment, aceste informații nu sunt încă disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare, producătorul le furnizează în termen de șase luni de la data omologării de tip. Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul respectiv, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.

▼B

Producătorul pune la dispoziție modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe paginile sale de internet în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor agreați.

▼M3

(8) Atunci când înregistrările privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, operatorii independenți, care au fost omologați și autorizați conform cerințelor de la punctul 2.2 din anexa XIV la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ([1]), au acces gratuit la aceste date și în aceleași condiții ca și reparatorii autorizați pentru a putea introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

▼B

Articolul 7

Taxele de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii pot percepe taxe rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră sub incidența prezentului regulament; o taxă nu este rezonabilă sau adecvată dacă descurajează accesul prin faptul că nu ține seama de frecvența accesării de către operatorul independent.

▼M3

(2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv servicii tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe o bază orară, zilnică, lunară și anuală, taxele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul. În plus față de plata pentru accesul în funcție de durată, producătorii pot ofere acces definit în funcție de tranzacție, iar nu pe durata de acordare a accesului. În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de plată, reparatorii independenți aleg sistemul de plată pe care îl preferă, fie cel în funcție de durată, fie cel per tranzacție.

▼B

Articolul 8

Măsuri de punere în aplicare

Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a articolelor 6 și 7, care sunt desinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3). Aceste măsuri includ definirea și actualizarea specificațiilor tehnice referitoare la modul în care se furnizează informațiile privind sistemele OBD, precum și la repararea și întreținerea vehiculelor, acordându-se o atenție deosebită nevoilor specifice ale IMM-urilor.

([1]) JO L 199, 28.7.2008, p. 1.

▼B

Articolul 9

Raportare

Până la 2 iulie 2011, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la funcționarea sistemului de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, acordându-se o atenție deosebită efectelor asupra concurenței și funcționării pieței interne, precum și avantajelor pentru mediu. Raportul analizează oportunitatea consolidării tuturor dispozițiilor care reglementează accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor într-o directivă-cadru revizuită privind omologarea de tip.

CAPITOLUL IV

OBLIGAȚIILE STATELOR MEMBRE

Articolul 10

Omologarea de tip

(1) Începând de la 2 iulie 2007, la cererea producătorului, autoritățile naționale nu pot refuza, din motive privind emisiile sau consumul de carburant al vehiculelor, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională pentru un tip nou de vehicul, sau interzice înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou, în cazul în care vehiculul respectiv respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, valorile-limită Euro 5 prevăzute în tabelul 1 din anexa I, sau valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I.

(2) Începând de la 1 septembrie 2009, respectiv de la 1 septembrie 2010 în cazul vehiculelor din categoria N_1 clasa II și III și din categoria N_2, autoritățile naționale refuză, din motive privind emisiile sau consumul de carburant, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională tipurilor noi de vehicule care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, anexele la acesta, cu excepția valorilor-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I. Pentru încercarea privind emisiile la țeava de evacuare, valorile-limită care se aplică vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice sunt aceleași ca și valorile-limită pentru vehiculele din categoria N_1 clasa III.

(3) Începând de la 1 ianuarie 2011, respectiv de la 1 ianuarie 2012 în cazul vehiculelor din categoria N_1 clasa II și III și din categoria N_2 și al vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice, autoritățile naționale au în vedere că, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, anexele la acesta, cu excepția valorilor-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE și, pe motive privind emisiile sau consumul de carburant, interzic înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a acestor vehicule. Pentru încercarea privind emisiile la țeava de evacuare, valorile-limită care se aplică vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice sunt aceleași ca și valorile-limită pentru vehiculele din categoria N_1 clasa III.

▼B

(4) Începând de la 1 septembrie 2014, respectiv de la 1 septembrie 2015 în cazul vehiculelor din categoria N_1 clasa II şi III şi din categoria N_2, autorităţile naţionale refuză, din motive privind emisiile sau consumul de carburant, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip naţională tipurilor noi de vehicule care nu respectă prezentul regulament şi măsurile sale de punere în aplicare şi, în special, valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I.

(5) Începând de la 1 septembrie 2015, respectiv de la 1 septembrie 2016 în cazul vehiculelor din categoria N_1 clasa II şi III şi din categoria N_2, autorităţile naţionale au în vedere că, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prezentul regulament şi măsurile sale de punere în aplicare şi, în special, valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE şi, din motive privind emisiile sau consumul de carburant, interzic înmatricularea, vânzarea şi introducerea în circulaţie a acestor vehicule.

▼M1

(6) Limita de emisii de 5,0 mg/km pentru masa materiilor de particule din tabelele 1 şi 2 din anexa I intră în vigoare de la datele de aplicare prevăzute la alineatele (1), 2 şi 3.

Limita de emisii de 4,5 mg/km pentru masa materiilor de particule şi limita numărului de particule din tabelele 1 şi 2 din anexa I intră în vigoare de la 1 septembrie 2011 pentru omologarea de tip a unor noi tipuri de vehicule şi de la 1 ianuarie 2013 pentru toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulaţie în Comunitatea Europeană.

▼M4

(7) În cursul unei perioade de până la 3 ani începând cu datele aplicabile prevăzute la alineatele (4) şi (5) pentru noile omologări de tip şi pentru înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulaţie a vehiculelor noi, la alegerea producătorului, vehiculelor cu injecţie directă şi aprindere prin scânteie li se aplică o limită de 6×10^{12} #/km pentru numărul de particule emise.

▼B

Articolul 11

Omologarea de tip a pieselor de schimb

(1) În cazul dispozitivelor noi de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehiculele omologate în conformitate cu prezentul regulament, autorităţile naţionale interzic vânzarea sau montarea acestora la un vehicul, dacă acestea nu aparţin unui tip căruia i s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament şi cu măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Autorităţile naţionale pot continua să acorde extinderi pentru omologarea de tip comunitară în cazul dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării, concepute conform reglementărilor anterioare prezentului regulament, în condiţiile care se aplicau iniţial. Autorităţile naţionale interzic vânzarea sau montarea pe un vehicul a unor astfel de dispozitive de schimb pentru controlul poluării, cu excepţia cazului în care acestea aparţin unui tip căruia i s-a acordat o omologare de tip relevantă.

(3) Dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehicule care au primit omologarea de tip înainte de adoptarea cerinţelor în materie de omologare de tip a componentelor sunt exceptate de la cerinţele prevăzute la alineatele (1) şi (2).

▼B

Articolul 12

Stimulente financiare

(1) Statele membre pot să prevadă stimulente financiare ce se aplică autovehiculelor produse în serie care respectă prevederile prezentului regulament și ale măsurilor sale de punere în aplicare.

Aceste stimulente financiare sunt valabile pentru toate vehiculele noi puse în vânzare pe piața unui stat membru, care respectă cel puțin valorile-limită la emisii prevăzute în tabelul 1 din anexa I înaintea datelor prevăzute la articolul 10 alineatul (3); stimulentele încetează să fie valabile la datele respective.

Stimulentele financiare care se aplică numai vehiculelor ce respectă valorile-limită la emisii prevăzute în tabelul 2 din anexa I pot fi acordate pentru astfel de vehicule noi puse în vânzare pe piața unui stat membru începând cu datele prevăzute la articolul 10 alineatul (3), înaintea datelor menționate la articolul 10 alineatul (5); stimulentele încetează să fie valabile la datele prevăzute la articolul 10 alineatul (5).

(2) Statele membre pot acorda stimulente financiare pentru reechiparea vehiculelor în circulație și pentru scoaterea din uz a vehiculelor care nu sunt conforme.

(3) Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (1) și (2) nu vor depăși costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice montate pentru a asigura respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I, inclusiv costurile pentru montarea acestora la vehicule.

(4) Comisia trebuie să fie informată în timp util cu privire la planurile de introducere sau modificare a stimulentelor financiare prevăzute la alineatele (1) și (2).

Articolul 13

Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării de către producători a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, adecvate și descurajante. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 2 ianuarie 2009 și de îndată, cu privire la orice modificare ulterioară.

(2) Fac obiectul unei sancțiuni încălcările sub forma unor:

(a) declarații false din timpul procedurilor de omologare sau procedurile care conduc la rechemare;

(b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;

(c) nefurnizarea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemare sau la retragerea omologării de tip;

(d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

și

(e) refuzul de a acorda acces la informații.

▼B

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 14

Redefinirea specificațiilor

(1) Comisia examinează includerea emisiilor de metan în calculul emisiilor de dioxid de carbon. Dacă este necesar, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere privind măsurile de măsurare sau limitare a emisiilor de metan.

(2) După încheierea Programului de măsurare a particulelor al CEE-ONU, derulat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele, și până la data intrării în vigoare a normei Euro 6, Comisia adoptă următoarele măsuri menite să modifice elementele neesențiale din prezentul regulament, între altele prin completarea acestuia, fără a reduce nivelul-țintă existent în materie de mediu:

(a) modificarea prezentului regulament în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3), în vederea actualizării valorilor-limită privind masa particulelor prevăzute în anexa I la prezentul regulament și introducerii valorilor-limită privind numărul particulelor în anexa respectivă, astfel încât să existe o corelare în linii mari cu valorile-limită masice pentru motoarele alimentate cu benzină și motorină;

(b) adoptarea unei proceduri revizuite de măsurare a particulelor și a unei valori-limită pentru numărul de particule, în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3).

(3) Comisia monitorizează procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (3), precum și ciclurile de încercare efectuate pentru măsurarea emisiilor. Dacă în urma analizei se constată că acestea nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, ele se adaptează astfel încât să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea. Măsurile necesare care sunt menite să modifice elementele neesențiale din prezentul regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3).

(4) Comisia monitorizează poluanții care fac obiectul cerințelor și încercărilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3). Dacă ajunge la concluzia că este necesară reglementarea emisiilor pentru alți poluanți, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament în conformitate.

(5) Comisia monitorizează valorile-limită la emisiile prevăzute în tabelul 4 din anexa I pentru emisiile de monoxid de carbon și de hidrocarburi la țeava de evacuare după încercarea de pornire la rece și prezintă, dacă este cazul, o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reducerii valorilor-limită la emisii.

▼M2

_____

▼B

Articolul 15

Comitologie

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.

Articolul 16

Modificări ale Directivelor 70/156/CEE și 2005/55/CE

(1) Directiva 70/156/CEE se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

(2) Directiva 2005/55/CE se modifică prin prezentul regulament după cum urmează:

(a) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind omologarea de tip a vehiculelor grele și a motoarelor în ceea ce privește emisiile provenind de la acestea (Euro IV și V)”.

(b) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) «vehicul» înseamnă orice autovehicul astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg;

(b) «motor» înseamnă sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca entitate tehnică, astfel cum este definită la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE;

(c) «vehicul cu performanțe avansate privind protecția mediului (EEV)» înseamnă un vehicul propulsat de un motor care respectă valorile-limită opționale la emisii de la rândul C din tabelele prevăzute la punctul 6.2.1 al anexei I.”.

(c) Punctul 1 din anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„1. Prezenta directivă se aplică în cazul controlului poluanților gazoși și particulelor, duratei de viață a dispozitivelor pentru controlul emisiilor, conformității în funcționare și a sistemelor de diagnosticare la bord (OBD) ale tuturor autovehiculelor, precum și motoarelor prevăzute la articolul 1, cu excepția vehiculelor din categoriile M_1, N_1, N_2 și M_2 pentru care s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (*).

(*) JO L 171, 29.6.2007, p. 1”.

▼B

Articolul 17

Abrogare

(1) Următoarele directive se abrogă de la data de 2 ianuarie 2013:

— Directiva 70/220/CEE,

— Directiva 72/306/CEE,

— Directiva 74/290/CEE,

— Directiva 77/102/CEE,

— Directiva 78/665/CEE,

— Directiva 80/1268/CEE,

— Directiva 83/351/CEE,

— Directiva 88/76/CEE,

— Directiva 88/436/CEE,

— Directiva 89/458/CEE,

— Directiva 91/441/CEE,

— Directiva 93/59/CEE,

— Directiva 93/116/CE,

— Directiva 94/12/CE,

— Directiva 96/44/CE,

— Directiva 96/69/CE,

— Directiva 98/69/CE,

— Directiva 98/77/CE,

— Directiva 1999/100/CE,

— Directiva 1999/102/CE,

— Directiva 2001/1/CE,

— Directiva 2001/100/CE,

— Directiva 2002/80/CE,

— Directiva 2003/76/CE,

— Directiva 2004/3/CE.

(2) Anexele II și V la Directiva 89/491/CEE a Comisiei din 17 iulie 1989 de adaptare la progresul tehnic a Directivelor 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE și 80/1269/CEE ale Consiliului cu privire la autovehicule [1] se elimină începând de la 2 ianuarie 2013.

(3) Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

[1] JO L 238, 15.8.1989, p. 43.

▼B

(4) Statele membre abrogă legislația lor de punere în aplicare adoptată în conformitate cu directivele menționate la alineatul (1) începând de la 2 ianuarie 2013.

Articolul 18

Intrare în vigoare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică de la 3 ianuarie 2009, cu excepția articolului 10 alineatul (1) și a articolului 12 care se aplică de la 2 iulie 2007.

(3) Modificările sau măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 5 alineatul (3) și la articolul 14 alineatul (6) se adoptă până la 2 iulie 2008.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

VALORILE-LIMITĂ LA EMISII

▼M1

Tabelul 1

Limite de emisii Euro 5

		Masa de referință (RM) (kg)	Valori limită													
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa hidrocarburilor totale (THC)		Masa hidrocarburilor nemetan (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO_x)		Masa combinată a hidrocarburilor și oxizilor de azot (THC + NO_x)		Masa materiei de particule (PM)		►M4 Număr de particule (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)	
Categoria	Clasa		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Toate	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	—	Toate	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Cheie: PI = Aprindere prin scânteie, CI = Aprindere prin comprimare

►M3 ——————— ◄

([3]) Standardele masei de particule la aprinderea prin scânteie se aplică doar în cazul vehiculelor cu motor cu injecție directă.

▼M4

Tabelul 2

Limite de emisii Euro 6

		Masă de referință (MR) (kg)	Valori limită													
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa totală de hidrocarburi (THC)		Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO_x)		Masa combinată de hidrocarburi și de oxizi de azot (THC + NO_x)		Masa particulelor (PM) [1]		Numărul de particule (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)	
Categoria	Clasa		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [2]	CI	PI [2] [3]	CI
M	—	Toate	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	MR ≤ 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 < MR ≤ 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 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Toate	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Legendă: PI = Aprindere prin scânteie, CI = Aprindere prin compresie

(1) O limită de 5,0 mg/km pentru masa de particule emise se aplică la vehiculele omologate de tip în conformitate cu limitele de emisie din prezentul tabel definite conform protocolului anterior de măsurare a masei particulelor, dinainte de 1.9.2011.

(2) Valorile limită pentru masa și numărul de particule pentru motoarele cu aprindere prin scânteie se aplică numai în cazul vehiculelor echipate cu motoare cu injecție directă.

(3) În termen de trei ani de la datele specificate la articolul 10 alineatele (4) și (5) pentru noile omologări de tip și, respectiv, pentru noile vehicule, la cererea producătorului, se aplică o limită pentru numărul de particule emise de $6,0 \times 10^{12}$ #/km la vehiculele Euro 6 cu aprindere prin scânteie și injecție directă. Cel târziu până la aceste date, se implementează o metodă de încercare pentru omologarea de tip care să garanteze limitarea efectivă a emisiilor de particule ale vehiculelor în condiții reale de conducere.

▼B

Tabelul 3

Valori-limită ale emisiilor pentru încercarea privind emisiile evaporative

Masa emisiilor evaporative (g/încercare)
2,0

Tabelul 4

Valori-limită pentru emisiile de monoxid de carbon și de hidrocarburi la țeava de evacuare după încercarea de pornire la rece

Temperatură de încercare 266 K (–7 °C)			
Categoria vehiculului	Clasa	Masa monoxidului de carbon (CO) L_1 (g/km)	Masa hidrocarburilor (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

ANEXA II

Modificări ale Directivei 70/156/CEE

Directiva 70/156/CEE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, după ultima liniuță, se adaugă următoarea teză:

„Dacă în prezenta directivă se face trimitere la o directivă individuală sau la un regulament individual, aceasta include și actele de punere în aplicare ale acestora.”.

2. Cuvintele „sau regulament individual” se adaugă după cuvintele „directivă individuală” în următoarele dispoziții:

articolul 2 prima liniuță; articolul 2 a noua liniuță; articolul 2 a zecea liniuță; articolul 2 a paisprezecea liniuță; articolul 3 alineatul (1); articolul 3 alineatul (4); articolul 4 alineatul (1) litera (c); articolul 4 alineatul (1) litera (d); articolul 5 alineatul (5); articolul 6 alineatul (3); articolul 7 alineatul (2); articolul 13 alineatul (4); articolul 13 alineatul (5); anexa 1 primul paragraf; anexa III partea III; anexa IV partea II primul alineat; anexa V punctul 1 litera (a); anexa V punctul 1 litera (b); anexa V punctul 1 litera (c); anexa VI, pagina 2 a certificatului de omologare CE de tip a vehiculelor; anexa VII punctul 1 secțiunea 4; anexa VII nota de subsol 1; anexa X punctul 2.1.; anexa X punctul 3.3.; anexa XI apendicele 4, Semnificația literelor: X; anexa XII secțiunea B punctul 2; anexa XIV punctul 2 litera (a); anexa XIV punctul 2 litera (c); anexa XIV punctul 2 litera (d).

3. Cuvintele „sau regulament individual” se adaugă după cuvintele „directive individuale” în următoarele dispoziții:

articolul 2 a opta liniuță; articolul 3 alineatul (1); articolul 3 alineatul (2); articolul 4 alineatul (1) litera (a) prima și a doua liniuță; articolul 4 alineatul (1) litera (b); articolul 4 alineatul (3); articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf; articolul 5 alineatul (6); articolul 8 alineatul (2); articolul 8 alineatul (2) litera (c); articolul 9 alineatul (2); articolul 10 alineatul (2); articolul 11 alineatul (1); articolul 13 alineatul (2); articolul 14 alineatul (1) punctul (i); Lista anexelor: titlul anexei XIII; anexa I primul paragraf; anexa IV partea I primul și al doilea rând; anexa IV partea II nota de subsol 1 la tabel; anexa V punctul 1 litera (b); anexa V punctul 3; anexa V punctul 3 litera (a); anexa V punctul 3 litera (b); anexa VI punctele 1 și 2; anexa VI pagina 2 a certificatului de omologare CE de tip a vehiculelor; anexa X punctul 2.2; anexa X punctul 2.3.5; anexa X punctul 3.5; anexa XII titlul; anexa XIV punctul 1.1; anexa XIV punctul 2 litera (c);

4. Cuvintele „sau regulament” se adaugă după cuvântul „directivă” în următoarele dispoziții:

Articolul 5 alineatul (3) al treilea paragraf; anexa IV partea I nota de subsol X la tabel; anexa VI pagina 2 a certificatului de omologare CE de tip a vehiculelor, capul de tabel; anexa VII punctul 1 secțiunea 2; anexa VII punctul 1 secțiunea 3; anexa VII punctul 1 secțiunea 4; anexa VIII punctele 1, 2, 2.1, 2.2 și 3; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoria M_1 punctele 45, 46.1 și 46.2; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoriile M_2 și M_3 punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehicule complete sau completate din categoria N_1, N_2 și N_3 punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoria M_1 punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile M_2 și M_3 punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile N_1, N_2 și N_3 punctele 45 și 46.1; anexa X nota de subsol 2; anexa X punctul 1.2.2; anexa XI, apendicele 4, Semnificația literelor: N/A; anexa 15, capul de tabel.

▼B

Cuvintele „sau regulamente” se adaugă după cuvântul „directive” în următoarele dispoziții:

anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoria M_1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoriile M_2 și M_3; anexa IX pagina 2 pentru vehicule complete sau completate din categoria N_1, N_2 și N_3; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoria M_1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile M_2 și M_3; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile N_1, N_2 și N_3; anexa XV.

5. La articolul 8 alineatul (2) litera (c) se adaugă cuvintele „sau regulamentul/regulamentele” după cuvintele „directiva/directivele”.

6. În anexa IV partea I capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	Referința în Jurnalul Oficial	Aplicabilitate									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emisii/acces la informații	…/…/CE (CE) nr. …/…	L …, …, p. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Pentru vehiculele cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg. La cererea producătorului se poate aplica vehiculelor cu masă de referință de cel mult 2 840 kg.”

7. În anexa IV partea I punctele 11 și 39 se elimină.

8. În anexa VII punctul 4 se adaugă cuvintele „sau regulament” după cuvintele „în cazul unei directive”.

9. În anexa VII punctul 5 se adaugă cuvintele „sau ultimul regulament” după cuvintele „cea mai recentă directivă”.

10. În anexa XI apendicele 1 capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emisii/acces la informații	…/…/CE (CE) nr. …/…	Q	G + Q	G + Q”	

11. În anexa XI apendicele 1 punctele 11 și 39 se elimină.

12. În anexa XI apendicele 2 capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisii/acces la informații	…/…/CE (CE) nr. …/…	A	A		A	A”					

13. În anexa XI apendicele 2 punctele 11 și 39 se elimină.

▼B

14. În anexa XI apendicele 3 denumirea capului de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/regulamentului	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisii/acces la informații	…/…/CE (CE) nr. …/…	Q		Q	Q”					

15. În anexa XI apendicele 3 punctul 11 se elimină.

16. În anexa XI apendicele 4 capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/regulamentului	Automacaralele din categoria N
2	Emisii/acces la informații	…/…/CE (CE) nr. …/…	N/A”

17. În anexa XI apendicele 4 punctul 11 se elimină.