Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►B **UREDBA (ES) št. 715/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

z dne 20. junija 2007

o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 171, 29.6.2007, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►M1	Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julij 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009	L 188	1	18.7.2009
►M3	Uredba Komisije (EU) št. 566/2011 z dne 8. junija 2011	L 158	1	16.6.2011
►M4	Uredba Komisije (EU) št. 459/2012 z dne 29. maja 2012	L 142	16	1.6.2012

▼B

UREDBA (ES) št. 715/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 20. junija 2007

o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil z Direktivo Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil ([3]) vzpostavljen celovit sistem homologacije Skupnosti. Tehnične zahteve za podelitev homologacije motornim vozilom glede na emisije bi morale biti usklajene, da bi se izognili zahtevam, ki se od države do države razlikujejo, in zagotovili visoko raven varstva okolja.

(2) Ta uredba je eden izmed številnih posamičnih regulativnih aktov v okviru postopka Skupnosti za podelitev homologacije v skladu z Direktivo 70/156/EGS. Navedeno direktivo bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(3) Na zahtevo Evropskega parlamenta je bil v zakonodajo EU na področju vozil uveden nov ureditveni pristop. Tako ta uredba določa temeljne določbe o emisijah vozil, tehnične specifikacije pa bodo določene z izvedbenimi ukrepi, sprejetimi v skladu s postopki komitologije.

([1]) UL C 318, 23.12.2006, str. 62.
([2]) Mnenje Evropskega parlamenta z dne 13. decembra 2006 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 30. maja 2007.
([3]) UL L 42, 23.2.1970, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 81).

▼B

(4) Marca 2001 je Komisija pričela s programom „Čist zrak za Evropo“ (CAFE), katerega glavne elemente je opisala v sporočilu z dne 4. maja 2005. To je vodilo k sprejetju tematske strategije o onesnaževanju zraka s sporočilom z dne 21. septembra 2005. Eden izmed sklepov tematske strategije je, da je za dosego ciljev EU glede kakovosti zraka potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij v prevoznem sektorju (zračnem, pomorskem in kopenskem prevozu), v gospodinjstvih in v energetskem, kmetijskem in industrijskem sektorju. V tem okviru bi se bilo treba z nalogo zniževanja emisij vozil spoprijeti v sklopu celostne strategije. Standarda Euro 5 in Euro 6 sodita med ukrepe, ki so bili oblikovani za zmanjšanje emisij trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikovi oksidi in ogljikovodiki.

(5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. Industrija bi zato morala imeti na voljo jasne informacije o prihodnjih mejnih vrednostih emisij. Zato ta uredba poleg Euro 5 pri mejnih vrednostih emisij vključuje tudi stopnjo Euro 6.

(6) Še zlasti je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala potrebno znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida iz dizelskih vozil. Za doseganje tega so potrebne ambiciozne mejne vrednosti na stopnji Euro 6, ne da bi se morali pri tem odreči prednostim dizelskih motorjev, kar zadeva porabo goriva in emisije ogljikovodika in ogljikovega monoksida. Takšen cilj za zmanjšanje emisij dušikovega oksida v zgodnji fazi bo proizvajalcem vozil po celotni Evropi omogočil dolgoročno varnost načrtovanja.

(7) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe, kakor tudi vpliv na emisije CO_2 v celoti.

(8) Neomejen dostop do informacij o popravilu vozil preko standardizirane oblike, ki jo je mogoče uporabiti za pridobitev tehničnih informacij, ter uspešna konkurenca na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil sta nujna za izboljšanje delovanja notranjega trga, zlasti glede prostega pretoka blaga, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev. Velik del takih informacij je povezanih z vgrajenimi sistemi za diagnostiko (OBD) na vozilu in njihovimi interakcijami z drugimi sistemi vozila. Primerno je določiti tehnične specifikacije, ki bi jih morale upoštevati spletne strani proizvajalcev, skupaj z usmerjenimi ukrepi za zagotovitev ustreznega dostopa za mala in srednje velika podjetja (MSP). Skupni standardi,

▼B

dogovorjeni v sodelovanju z zainteresiranimi stranmi, kakor je standard OASIS ([1]), lahko olajšajo izmenjavo informacij med proizvajalci in izvajalci storitev. Zato je smiselno na začetku zahtevati uporabo tehničnih specifikacij iz standarda OASIS in Komisijo zadolžiti, da CEN/ISO zaprosi za nadaljnji razvoj te funkcije v standardno obliko, da bi v določenem času standard OASIS zamenjala.

(9) Najpozneje štiri leta od dneva začetka veljavnosti te uredbe bi morala Komisija preučiti delovanje sistema dostopa do vseh informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, da bi ugotovili, ali bi bilo smiselno vse določbe, ki urejajo dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju, združiti znotraj revidirane Okvirne direktive o homologaciji. Če se določbe, ki urejajo dostop do vseh informacij o vozilih, vključi v navedeno direktivo, bi bilo treba ustrezne določbe iz te uredbe razveljaviti, pri čemer bi bilo treba ohraniti obstoječe pravice glede dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

(10) Komisija bi morala spremljati tudi emisije, ki še niso pravno urejene in ki so posledica širše uporabe novih sestav goriva, tehnologije motorjev in sistemov za uravnavanje emisij in po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti predloge o ureditvi takšnih emisij.

(11) Da bi olajšali uvedbo in ohranili obstoj vozil, ki uporabljajo alternativna goriva in imajo lahko nizke emisije dušikovih oksidov in trdnih delcev, ter da bi hkrati spodbudili zmanjšanje emisij pri vozilih na bencin, ta uredba uvaja ločene mejne vrednosti za skupne ogljikovodike in skupne nemetanske ogljikovodike.

(12) Še naprej bi si bilo treba prizadevati za uvedbo strožjih omejitev emisij, vključno z zmanjšanjem emisij ogljikovega dioksida, ter za zagotovitev, da se te omejitve nanašajo na dejansko obnašanje vozil v uporabi.

(13) Da bi zagotovili nadzor nad emisijami trdnih snovi v obliki izredno majhnih delcev (0,1 μm in manj), bi morala Komisija poleg sedanjega pristopa, ki temelji na masi delcev, čim prej sprejeti in najkasneje do začetka veljave stopnje Euro 6 uvesti pristop, ki temelji na številu delcev trdne snovi. Pri pristopu, ki temelji na številu delcev trdne snovi, bi se morali uporabiti rezultati Programa za merjenje delcev UN/ECE (PMD), pristop pa bi moral biti v skladu z obstoječimi ambicioznimi cilji varovanja okolja.

([1]) Organization for the Advencement of Structured Information Standards.

▼B

(14) Za zagotovitev večje ponovljivosti pri merjenju mase in števila emisij trdnih snovi v laboratoriju, bi morala Komisija sprejeti nov merilni postopek, ki bo zamenjal sedanjega. To zamenjavo bi bilo treba uresničiti čim prej in uvesti najpozneje do začetka veljavnosti stopnje Euro 6. Temeljiti bi morala na rezultatih PMD. Ko se bo novi merilni postopek začel uporabljati, bi se moralo mejne vrednosti mase emisij trdnih snovi iz te uredbe ponovno določiti, saj lahko novi postopek meri manjše mase kot sedanji.

(15) Komisija bi morala preučiti potrebo po spremembi novega evropskega voznega cikla kot preskusnega postopka, ki predstavlja osnovo za predpise o emisijah pri podeljevanju ES-homologacije. Posodobitev ali zamenjava preskusnih ciklov je lahko potrebna za vključitev sprememb pri specifikaciji vozil in obnašanju voznikov. Revizije so lahko nujne, da se zagotovi, da emisije v realnih okoliščinah ustrezajo tistim, ki se izmerijo v postopku homologacije. Preučiti bi bilo treba tudi možnost uporabe prenosnih sistemov za merjenje emisij in uvedbe ureditve, ki temelji na konceptu „ne sme preseči“.

(16) OBD sistemi so pomembni za uravnavanje emisij med uporabo vozila. Zaradi pomembnosti uravnavanja emisij v realnih okoliščinah bi morala Komisija redno pregledovati zahteve za take sisteme in tolerančni prag za spremljanje napak.

(17) Potrebna je standardizirana metoda za merjenje porabe goriva in emisij ogljikovega dioksida pri vozilih, da bi se izognili tehničnim oviram pri trgovanju med državami članicami. Poleg tega je treba strankam in uporabnikom zagotoviti tudi objektivne in natančne informacije.

(18) Pred pripravo predloga o prihodnjih emisijskih standardih bi morala Komisija izdelati študije, na podlagi katerih se bo določilo, ali je še vedno potrebna stalna razdelitev kategorij vozil v skupine in podskupine in ali je mogoče uporabiti mejne vrednosti emisij, ki so neodvisne od mase.

(19) Države članice bi morale imeti možnost, da s pomočjo finančnih spodbud pospešijo dajanje v promet vozil, ki izpolnjujejo zahteve, sprejete na ravni Skupnosti. Vendar bi morale biti take spodbude skladne z določbami Pogodbe, zlasti s pravili glede državne pomoči. To je potrebno, da se prepreči izkrivljanje razmer na notranjem trgu. Ta uredba ne bi smela posegati v pravico držav članic, da vključijo emisije v osnovo za izračun davka na vozila.

▼B

(20) Glede na to, da se je zakonodaja na področju emisij in porabe goriva vozil razvijala več kot 35 let in obsega zdaj več kot 24 direktiv, je te direktive smiselno nadomestiti z novo uredbo in vrsto izvedbenih ukrepov. Uredba bo zagotovila, da se bodo podrobne tehnične določbe neposredno uporabljale za proizvajalce, homologacijske organe in tehnične službe ter da se bodo posodabljale veliko hitreje in bolj učinkovito. Direktive 70/220/EGS ([1]), 72/306/EGS ([2]), 74/290/EGS ([3]), 80/1268/EGS ([4]), 83/351/EGS ([5]), 88/76/EGS ([6]), 88/436/EGS ([7]), 89/458/EGS ([8]), 91/441/EGS ([9]), 93/59/EGS ([10]), 94/12/ES ([11]),

([1]) Direktiva Sveta 70/220/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig (UL L 76, 6.4.1970, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2003/76/ES (UL L 206, 15.8.2003, str. 29).

([2]) Direktiva Sveta 72/306/EGS z dne 2. avgusta 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih, ki jih je treba sprejeti proti emisiji okolju škodljivih snovi iz dizelskih motorjev v vozilih (UL L 190, 20.8.1972, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2005/21/ES (UL L 61, 8.3.2005, str. 25).

([3]) Direktiva Sveta 74/290/EGS z dne 28. maja 1974 ki prilagaja Direktivo 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig tehničnemu napredku (UL L 159, 15.6.1974, str. 61). Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/101/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 238).

([4]) Direktiva Sveta 80/1268/EGS z dne 16. decembra 1980 o približevanju zakonodaje držav članic o porabi goriva motornih vozil (UL L 375, 31.12.1980, str. 36). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/3/EGS Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 49, 19.2.2004, str. 36).

([5]) Direktiva Sveta 83/351/EGS z dne 16. junija 1983 o spremembah Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig (UL L 197, 20.7.1983, str. 1).

([6]) Direktiva Sveta 88/76/EGS z dne 3. decembra 1987 o spremembi Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motorjev motornih vozil (UL L 36, 9.2.1988, str. 1).

([7]) Direktiva Sveta 88/436/EGS z dne 16. junija 1988 o spremembi Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motorjev motornih vozil (omejevanje emisij delcev iz dizelskih motorjev) (UL L 214, 6.8.1988, str. 1).

([8]) Direktiva Sveta 89/458/EGS z dne 18. julija 1989 ki glede evropskih emisijskih standardov za avtomobile pod 1,4 litra spreminja Direktivo 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih, proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 226, 3.8.1989, str. 1).

([9]) Direktiva Sveta 91/441/EGS z dne 26. junija 1991 o spremembah Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 242, 30.8.1991, str. 1).

([10]) Direktiva Sveta 93/59/EGS z dne 28. junija 1993 o spremembah Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 186, 28.7.1993, str. 21).

([11]) Direktiva 94/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. marca 1994 o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 100, 19.4.1994, str. 42).

▼B

96/69/ES ([1]), 98/69/ES ([2]), 2001/1/ES ([3]), 2001/100/ES ([4]) in 2004/3/ES ([5]) bi bilo zato treba razveljaviti. Poleg tega bi morale države članice razveljaviti tudi zakonodajo za prenos razveljavljenih direktiv.

(21) Za odpravo nejasnosti v zvezi s področjem uporabe zakonodaje o emisijah iz vozil bi bilo treba Direktivo 2005/55/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. septembra 2005 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti emisijam plinastih snovi in trdnih onesnaževal iz motorjev na kompresijski vžig, ki se uporabljajo v vozilih, ter emisijam plinastih onesnaževal iz motorjev na prisilni vžig, ki za gorivo uporabljajo zemeljski plin ali utekočinjeni naftni plin in se uporabljajo v vozilih ([6]), spremeniti tako, da zajema vsa težka vozila, da bi postalo jasno, da se ta uredba nanaša na lahka vozila.

(22) Za zagotovitev neoviranega prehoda s sedanjih direktiv na to uredbo bi bilo treba začetek uporabe te uredbe preložiti za določeno obdobje po začetku veljave. Vendar bi morali imeti proizvajalci v tem obdobju možnost izbire, ali naj se njihovim vozilom podeli homologacija v skladu s sedanjimi direktivami ali s to uredbo. Poleg tega bi se morale določbe o finančnih spodbudah začeti uporabljati takoj po začetku veljave te uredbe. Začetek veljavnosti te uredbe ne sme vplivati na veljavnost homologacij, podeljenih v skladu z obstoječimi direktivami.

(23) Za zagotovitev neoviranega prehoda s sedanjih direktiv k tej uredbi bi bilo treba na stopnji Euro 5 predvideti določene izjeme za vozila za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb. Te izjeme bi morale prenehati veljati z začetkom veljavnosti stopnje Euro 6.

([1]) Direktiva 96/69/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. oktobra 1996 o spremembah Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 282, 1.11.1996, str. 64).

([2]) Direktiva 98/69/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 350, 28.12.1998, str. 1).

([3]) Direktiva 2001/1/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. januarja 2001 o spremembah Direktive Sveta 70/220/EEC o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 35, 6.2.2001, str. 34).

([4]) Direktiva 2001/100/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. decembra 2001 o spremembah Direktive 70/220/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 16, 18.1.2002, str. 32).

([5]) Direktiva 2004/3/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o spremembah direktiv Sveta 70/156/EGS in 80/1268/EGS glede merjenja emisij ogljikovega dioksida in porabe goriva vozil kategorije N_1 (UL L 49, 19.2.2004, str. 36).

([6]) UL L 275, 20.10.2005, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2006/51/ES (UL L 152, 7.6.2006, str. 11).

▼B

(24) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ([1]).

(25) Komisiji bi bilo treba dodeliti zlasti pooblastila za uvedbo mejne vrednosti števila delcev v Prilogi I ter za ponovno določanje mejnih vrednosti mas delcev, določenih v navedeni prilogi. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(26) Komisiji bi bilo treba dodeliti tudi pooblastila za določitev posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo ter revidiranega merilnega postopka za delce in mejne vrednosti števila delcev ter za sprejemanje ukrepov glede uporabe odklopnih naprav, dostopa do informacij za popravilo in vzdrževanje vozil ter preskusnih ciklov, ki se uporabljajo za merjenje emisij. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni dopolnitvi te uredbe z dodajanjem novih, nebistvenih določb, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(27) Ker ciljev te uredbe, in sicer uresničitve notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev glede emisij motornih vozil in zagotovitve dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil neodvisnim izvajalcem na enaki osnovi kot pooblaščenim trgovcem in vzdrževalcem, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj lažje doseže Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki je potreben za doseganje navedenih ciljev. –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET UREJANJA, PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV POJMOV

Člen 1

Predmet urejanja

1. Ta uredba določa skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila („vozila“) glede na njihove emisije in za nadomestne dele, kot so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja.

([1]) UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

▼B

2. Poleg tega določa pravila za skladnost v uporabi, trajnost naprav za uravnavanje onesnaževanja, vgrajene sisteme za diagnostiko na vozilu (OBD), merjenje porabe goriva in dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vozila kategorij M_1, M_2, N_1, in N_2, kakor jih opredeljuje Priloga II k Direktivi 70/156/EGS in katerih referenčna masa ne presega 2 610 kg.

2. Na željo proizvajalca se lahko homologacija, podeljena v skladu s to uredbo, uporablja ne le za vozila iz odstavka 1, ampak tudi za vozila kategorij M_1, M_2, N_1 in N_2, kakor jih opredeljuje Priloga II k Direktivi 70/156/EGS, katerih referenčna masa ne presega 2 840 kg in ki izpolnjujejo pogoje iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi in njenih izvedbenih ukrepih se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „hibridno vozilo“ pomeni vozilo z vsaj dvema različnima energijskima pretvornikoma in dvema različnima sistemoma za shranjevanje energije (na vozilu) za pogon vozila;

2. „vozila za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb“ pomeni dizelska vozila kategorije M_1, ki so:

   (a) vozila za posebne namene, kot jih opredeljuje Direktiva 70/156/EGS in katerih referenčna masa presega 2 000 kg;

   (b) vozila, katerih referenčna masa presega 2 000 kg in ki so namenjena za prevoz 7 ali več oseb, vključno z voznikom, iz česar so od 1. septembra 2012 izvzeta vozila kategorije M_1G, kakor jih opredeljuje Direktiva 70/156/EGS;

   ali

   (c) vozila, katerih referenčna masa presega 1 760 kg in ki so namensko izdelana za komercialne namene s takšno zasnovo, ki v vozilu omogoča uporabo invalidskega vozička;

3. „referenčna masa“ pomeni maso vozila, pripravljenega za vožnjo, od katere se odšteje enotna masa voznika 75 kg in prišteje enotna masa 100 kg;

4. „plinasta onesnaževala“ pomenijo emisije izpušnih plinov ogljikovega monoksida, dušikovih oksidov, izraženih z ekvivalentom dušikovega dioksida (NO_2), in ogljikovodikov;

▼B

5. „trdna onesnaževala“ pomenijo sestavine izpušnih plinov, ki se pri najvišji temperaturi 325 K (52 °C) odstranijo iz razredčenih izpušnih plinov s pomočjo filtrov, opisanih v preskusnem postopku za preverjanje povprečnih emisij iz izpušne cevi;

6. „emisije iz izpušne cevi“ pomenijo emisije plinastih in trdnih onesnaževal;

7. „emisije izhlapevanja“ pomenijo hlape ogljikovodikov, ki uhajajo iz sistema za gorivo vozila, vendar ne preko emisij iz izpušne cevi;

8. „okrov ročične gredi“ pomeni prostore v motorju ali zunaj njega, ki so z notranjimi ali zunanjimi kanali povezani z oljnim koritom in skozi katere lahko uhajajo plini in hlapi;

9. „vgrajen sistem za diagnostiko na vozilu“ ali „sistem OBD“ pomeni sistem za uravnavanje emisij, ki lahko s pomočjo kod napak, shranjenih v računalniškem pomnilniku, prepozna verjetno področje napačnega delovanja;

10. „odklopna naprava“ pomeni vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi;

11. „naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni tiste dele vozila, ki uravnavajo in/ali omejujejo emisije iz izpušnih cevi in emisije hlapov;

12. „originalna naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni napravo za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takšnih naprav, ki so vključene v homologacijo zadevnega vozila;

13. „nadomestna naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni napravo za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takšnih naprav, ki so namenjene za nadomestitev originalne naprave za uravnavanje onesnaževanja in se jih lahko odobri kot samostojno tehnično enoto, kakor je opredeljeno v Direktivi 70/156/EGS;

14. „informacije o popravilu in vzdrževanju vozila“ pomenijo vse informacije, potrebne za diagnozo, servisiranje, pregled, periodične kontrole, popravilo, ponovno programiranje ali ponovno vključitev vozila, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim trgovcem in servisom, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili. Te informacije vključujejo vse informacije, potrebne za vgradnjo delov ali opreme v vozila;

▼B

15. „neodvisni izvajalec“ pomeni podjetja, ki niso pooblaščeni trgovci ali vzdrževalci, vendar so neposredno ali posredno vključeni v popravilo in vzdrževanje motornih vozil, zlasti vzdrževalce, proizvajalce ali distributerje opreme, orodij za avtomehanične delavnice ali nadomestnih delov, izdajatelje tehničnih informacij, avtomobilske klube, izvajalce pomoči pri okvarah vozil na cesti, izvajalce pregledov in preskušanj ter ponudnike usposabljanj za vgrajevalce, proizvajalce in vzdrževalce opreme za vozila na alternativna goriva;

16. „biogoriva“ pomenijo tekoča ali plinasta pogonska goriva, pridobljena iz biomase;

17. „vozilo na alternativna goriva“ pomeni vozilo, ki je načrtovano za pogon na vsaj en tip goriva, ki je ali plinasto pri sobni temperaturi in tlaku ali pa v glavnem ni pridobljeno iz mineralnih olj ►M4 ; ◄

▼M4

18. „motor z neposrednim vbrizgom“ pomeni motor, ki lahko deluje v načinu, pri katerem se gorivo vbrizga v polnilni zrak, potem ko je bil zrak vsesan skozi ventile za dovajanje.

▼B

POGLAVJE II

OBVEZNOSTI PROIZVAJALCEV V ZVEZI S HOMOLOGACIJO

Člen 4

Obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Proizvajalci morajo dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Skupnosti, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Te obveznosti vključujejo izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I, in ukrepe za izvajanje iz člena 5.

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnosti v uporabi.

Poleg tega morajo tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, zagotavljati, da se emisije iz izpušne cevi in emisije izhlapevanja v skladu s to uredbo učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. Zato se ukrepi za skladnost v prometu preverijo za obdobje do 5 let ali 100 000 km, kar koli nastopi prej. Preskus trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja, opravljen za homologacijo, mora zajeti 160 000 km. Za izpolnjevanje tega preskusa trajnosti bi morali proizvajalci imeti možnost uporabiti staranje na preskusni napravi pod izvedbenimi pogoji, navedenimi v odstavku 4.

▼B

Skladnost v uporabi se preverja zlasti za emisije iz izpušne cevi glede na mejne vrednosti emisij iz Priloge I. Za boljši nadzor nad emisijami izhlapevanja in emisijami pri nizki temperaturi okolja bo Komisija pregledala preskusne postopke.

3. Proizvajalci morajo v dokumentu, ki ga ob nakupu prejme kupec vozila, navesti podatke o emisiji ogljikovega dioksida in porabi goriva.

4. Posebni postopki in zahteve za izvajanje odstavkov 2 in 3 se določijo v skladu s postopkom iz člena 15(2).

Člen 5

Zahteve in preskusi

1. Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo omogočijo vozilu, da je skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

2. Uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, je prepovedana. Prepoved ne velja kadar:

(a) je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila;

(b) naprava po zagonu motorja ne deluje več;

ali

(c) so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cevi.

3. Posebne postopke, preskuse in zahteve za homologacijo, določene v tem odstavku, kakor tudi zahteve za izvajanje iz odstavka 2, ki so sprejeti za spreminjanje nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3). To vključuje določitev zahtev v zvezi z:

(a) emisijami iz izpušne cevi, vključno s preskusnimi cikli, emisijami pri nizkih temperaturah okolja, emisijami v prostem teku, motnostjo dima ter pravilnim delovanjem in regeneracijo sistemov za naknadno obdelavo;

(b) emisijami izhlapevanja in emisijami iz okrova ročične gredi;

(c) OBD sistemi na vozilu in učinkovitostjo naprav za uravnavanje onesnaževanja med njihovo uporabo;

(d) trajnostjo naprav za uravnavanje emisij, nadomestnih naprav za uravnavanje onesnaževanja, skladnostjo v uporabi, skladnostjo proizvodnje in preskusom tehnične brezhibnosti;

▼B

(e) meritvami emisij toplogrednih plinov in porabo goriva;

(f) hibridnimi vozili in vozili na alternativna goriva;

(g) razširitvami homologacij in zahtevami za manjše proizvajalce;

(h) preskusno opremo;

▼M2

_____

▼B

(i) referenčnimi gorivi, kot so bencin, dizel, plinska in biogoriva, kakor so bioetanol, biodizel in bioplin;

▼M2

(j) merjenje moči motorja.

▼B

Zgornje zahteve se, kjer je možno, uporabljajo za vozila ne glede na vrsto goriva, ki ga uporabljajo.

POGLAVJE III

DOSTOP DO INFORMACIJ ZA POPRAVILO IN VZDRŽEVANJE VOZIL

Člen 6

Obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci preko interneta omogočijo neodvisnim izvajalcem neomejen in standardiziran dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, prek standardizirane oblike na lahko dostopen in pripraven način, ki ni diskriminatoren v primerjavi z danimi pogoji ali z dostopom pooblaščenih trgovcev in vzdrževalcev. Za boljše uresničevanje tega cilja se informacije predložijo v skladu s tehničnimi zahtevami standarda OASIS ([1]). Proizvajalci dajo neodvisnim izvajalcem ter pooblaščenim trgovcem in vzdrževalcem na voljo tudi učno gradivo.

▼M3

2. Informacije iz odstavka 1 vsebujejo:

(a) nedvoumno identifikacijo vozil;

(b) priročnike za vzdrževanje, vključno z evidenco popravil in vzdrževanja;

(c) tehnične priročnike;

(d) informacije o sestavnih delih in diagnozah (kot so npr. najmanjše in največje teoretične vrednosti meritev);

([1]) „Standard OASIS“ zadeva tehnične specifikacije iz dokumenta OASIS SC2-D5, Oblika informacij za popravilo vozil, različica 1.0, 28. maj 2003 (dostopno na: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) ter oddelkov 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 in 3.8 dokumenta OASIS SC1-D2, Specifikacije v zvezi z zahtevami za popravilo vozil, različica 6.1, z dne 10.1.2003 (dostopno na: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), ki uporablja le odprto besedilo in grafične formate.

▼M3

(e) vezalne načrte;

(f) kode za diagnozo napak (vključno s posebnimi kodami proizvajalca);

(g) identifikacijsko številko za umerjanje programske opreme, ki velja za tip vozila;

(h) informacije dobavljene z zaščitenimi orodji in opremo ter v zvezi z njimi;

(i) informacije o zapisih podatkov ter podatke o dvosmernem spremljanju in preskušanju, in

(j) standardne delovne enote ali časovne roke za naloge popravila in vzdrževanja, če so pooblaščenim trgovcem ali serviserjem proizvajalca dane na voljo neposredno ali prek tretje osebe.

▼B

3. Pooblaščeni trgovci ali vzdrževalci v distribucijskem sistemu določenega proizvajalca vozil se za namen te uredbe upoštevajo kot neodvisni izvajalci v obsegu, v katerem izvajajo popravila ali vzdrževalne storitve za vozila, za katera niso člani distribucijskega sistema proizvajalca.

4. Informacije o popravilu in vzdrževanju so vedno na razpolago, razen ko se opravlja vzdrževanje informacijskega sistema.

5. Za namen proizvodnje in vzdrževanja z OBD združljivih nadomestnih ali servisnih delov ter diagnostičnih orodij in preskusne opreme proizvajalci na nediskriminatorni osnovi zagotovijo ustrezne informacije o OBD ter o popravilu in vzdrževanju vozil vsakemu zainteresiranemu proizvajalcu ali vzdrževalcu sestavnih delov, diagnostičnega orodja ali preskusne opreme.

6. Za oblikovanje in proizvodnjo avtomobilske opreme za vozila na alternativna goriva, proizvajalci zagotovijo ustrezne informacije o OBD ter o popravilu in vzdrževanju vozil na nediskriminatorni osnovi vsakemu zainteresiranemu proizvajalcu, vgrajevalcu ali vzdrževalcu opreme za vozila na alternativna goriva.

7. Pri vlogi za ES-homologacijo ali nacionalno homologacijo proizvajalec zagotovi homologacijskemu organu dokaz o skladnosti s to uredbo, ki se nanaša na dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozila ter informacij iz člena 5. Če takšne informacije v tistem trenutku še niso na voljo ali niso skladne s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, jih proizvajalec zagotovi v šestih mesecih od dne podelitve homologacije. Če se tak dokaz skladnosti ne zagotovi v tem obdobju, homologacijski organ sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev skladnosti.

▼B

Proizvajalec na svojih spletnih straneh objavi spremembe in dodatke k informacijam o popravilu in vzdrževanju vozil istočasno, kot so objavljeni za pooblaščene vzdrževalce.

▼M3

8. Kadar se evidenca o popravilu in vzdrževanju vozila vodi v centralni zbirki podatkov proizvajalca vozila ali v njegovem imenu, se neodvisnim serviserjem, odobrenim in pooblaščenim v skladu s točko 2.2 iz Priloge XIV k Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 ([1]), omogoči brezplačen dostop do takih evidenc in pod enakimi pogoji kot odobrenim trgovcem ali serviserjem, da lahko vnesejo informacije o izvedenem popravilu in vzdrževanju.

▼B

Člen 7

Pristojbine za dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil

1. Proizvajalci lahko zaračunajo primerne in sorazmerne pristojbine za dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil iz te uredbe; pristojbina ni primerna ali sorazmerna, če odvrača od dostopa zaradi neupoštevanja obsega uporabe s strani neodvisnega izvajalca.

▼M3

2. Proizvajalci dajo informacije o popravilu in vzdrževanju vozil, vključno s transakcijskimi storitvami, kot sta reprogramiranje ali tehnična pomoč, na voljo na urni, dnevni, mesečni in letni osnovi, pri čemer so pristojbine za dostop do takšnih informacij odvisne od obdobja, za katero se zagotovi dostop. Poleg dostopa na časovni osnovi lahko proizvajalci ponudijo dostop na osnovi transakcije, za katerega se pristojbine zaračunavajo na podlagi opravljene transakcije in ne na podlagi časa za katerega je dostop zagotovljen.Če proizvajalci ponudijo oba dostopa, neodvisni serviserji izberejo bodisi dostop na časovni osnovi bodisi dostop na osnovi transakcij.

▼B

Člen 8

Ukrepi za izvajanje

Ukrepi, potrebni za izvajanje členov 6 in 7, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3). To vključuje opredelitev in posodobitev tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o OBD sistemih ter o popravilu in vzdrževanju vozil, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti posebnim potrebam MSP.

([1]) UL L 199, 28.7.2008. str. 1.

▼B

Člen 9

Poročilo

Komisija najpozneje 2. julija 2011 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o delovanju sistema dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, v katerem preuči predvsem vpliv na konkurenco in delovanje notranjega trga ter koristi za okolje. Poročilo vsebuje oceno, ali bi bilo v revidirani okvirni direktivi o homologaciji ustrezno konsolidirati vse določbe o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

POGLAVJE IV

OBVEZNOSTI DRŽAV ČLANIC

Člen 10

Homologacija

1. Z veljavnostjo od 2. julija 2007, če tako zahteva proizvajalec, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva vozil, ne smejo zavrniti podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil ali prepovedati registracijo, prodajo ali začetek uporabe novega vozila, kadar je zadevno vozilo skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, zlasti z mejnimi vrednostmi Euro 5, določenimi v tabeli 1 Priloge I, ali z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v tabeli 2 Priloge I.

2. Z veljavnostjo od 1. septembra 2009 in od 1. septembra 2010 v primeru vozil kategorije N_1, razreda II in III, in kategorije N_2, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki niso skladni s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, zlasti s prilogami, razen z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v tabeli 2 Priloge I. Za preskušanje emisij iz izpušne cevi so mejne vrednosti, ki veljajo za vozila za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb, enake kot za vozila kategorije N_1, razreda III.

3. Z veljavnostjo od 1. januarja 2011 in od 1. januarja 2012 v primeru vozil kategorije N_1, razreda II in III, in kategorije N_2 in vozil za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb, nacionalni organi v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, zlasti pa s prilogami, razen z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v tabeli 2 Priloge I, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene člena 7(1) Direktive 70/156/EGS in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo prodajo ali začetek uporabe. Za preskušanje emisij iz izpušne cevi so mejne vrednosti, ki veljajo za vozila za izpolnjevanje posebnih družbenih potreb, enake kot za vozila kategorije N_1, razreda III.

▼B

4. Z veljavnostjo od 1. septembra 2014 in od 1. septembra 2015 v primeru vozil kategorije N_1, razreda II in III, in kategorije N_2, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, zlasti z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v tabeli 2 Priloge I.

5. Z veljavnostjo od 1. septembra 2015 in od 1. septembra 2016 v primeru vozil kategorije N_1, razreda II in III, in kategorije N_2, nacionalni organi v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, zlasti z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v tabeli 2 Priloge I, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene člena 7(1) Direktive 70/156/EGS in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo prodajo ali začetek uporabe.

▼M1

6. Mejna vrednost emisij za trdne delce 5,0 mg/km iz tabel 1 in 2 Priloge I začne veljati od ustreznih datumov, ki so določeni v odstavkih 1, 2 in 3.

Mejna vrednost emisij za trdne delce 4,5 mg/km in omejitev števila delcev iz tabel 1 in 2 Priloge I začne veljati 1. septembra 2011 za homologacijo novih tipov vozil in 1. januarja 2013 za vsa nova vozila, prodana, registrirana ali dana v promet v Skupnosti.

▼M4

7. Do tri leta po ustreznih datumih, določenih v odstavkih 4 in 5 za nove homologacije in registracijo, prodajo ali začetek uporabe novih vozil, se, če se proizvajalec tako odloči, mejne vrednosti emisij delcev 6×10^{12} #/km uporabljajo za vozila z motorjem na prisilni vžig in neposrednim vbrizgom.

▼B

Člen 11

Homologacija nadomestnih delov

1. Za nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, namenjene za vgradnjo v vozila, homologirana po tej uredbi, nacionalni organi prepovejo prodajo ali vgradnjo v vozilo, če niso takšnega tipa, da mu je bila v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi podeljena homologacija.

2. Nacionalni organi lahko še nadaljujejo z razširitvami ES-homologacij za nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki izpolnjujejo predpise, sprejete pred to uredbo, pod pogoji, ki so prvotno veljali. Nacionalni organi prepovejo prodajo ali vgradnjo nadomestnih naprav za uravnavanje onesnaževanja v vozila, če niso takšnega tipa, da mu je bila podeljena ustrezna homologacija.

3. Nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, namenjene za vgradnjo v vozila, ki so bila homologirana pred sprejetjem zahtev glede homologacije sestavnih delov, so izvzete iz zahtev, določenih v odstavkih 1 in 2.

▼B

Člen 12

Finančne spodbude

1. Države članice lahko predvidijo finančne spodbude, ki se uporabljajo za vozila iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajo na trg v državi članici in so skladna najmanj z mejnimi vrednostmi emisij v tabeli 1 Priloge I pred datumoma, določenima v členu 10(3); prenehajo pa na ta datuma.

Finančne spodbude, ki se uporabljajo izključno za vozila, skladna z mejnimi vrednostmi emisij v tabeli 2 Priloge I, se lahko odobrijo za nova vozila, ki se v državi članici dajo na trg od datumov, določenih v členu 10(3), vendar pred datumoma, določenima v členu 10(5); prenehajo pa na datuma, določena v členu 10(5).

2. Države članice lahko odobrijo finančne spodbude za naknadno opremljanje vozil v uporabi in razgradnjo vozil, ki ne ustrezajo.

3. Finančne spodbude iz odstavkov 1 in 2 za vsak tip vozila ne smejo presegati dodatnih stroškov za tehnične naprave, vgrajene za zagotovitev skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij, določenimi v Prilogi I, vključno s stroški vgradnje v vozilo.

4. Komisijo se dovolj zgodaj obvesti o načrtih za uvedbo ali spremembo finančnih spodbud iz odstavkov 1 in 2.

Člen 13

Kazni

1. Države članice določijo pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe s strani proizvajalcev in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice obvestijo Komisijo o navedenih določbah do 2. januarja 2009 in jo brez odlašanja obvestijo tudi o vseh kasnejših spremembah navedenih določb.

2. Vrste kršitev, ki se kaznujejo, vključujejo:

(a) dajanje lažnih izjav pri postopkih homologacije ali postopkih preklica;

(b) ponarejanje rezultatov preskusov v okviru homologacije in potrditve skladnosti v uporabi;

(c) zadržanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko povzročili preklic ali odvzem homologacije;

(d) uporaba odklopnih naprav;

in

(e) zavračanje dostopa do informacij.

▼B

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 14

Ponovna določitev zahtev

1. Komisija preuči možnost vključitve emisij metana v izračun emisij ogljikovega dioksida. Komisija po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi predlog z ukrepi za utemeljitev ali omejevanje emisij metana.

2. Po zaključku UN/ECE programa za merjenje delcev, opravljenega pod nadzorom Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih in najpozneje ob začetku veljavnosti Euro 6, Komisija sprejme naslednje ukrepe za spremembo nebistvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, ne da bi pri tem znižala obstoječo raven ciljev povezanih z okoljem:

(a) spremembe te uredbe v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3) zaradi ponovnega določanja mejnih vrednosti mas delcev, določenih v Prilogi I k tej uredbi, in uvedbe mejne vrednosti števila delcev v navedeni prilogi, tako da bodo približno v sorazmerju z mejnimi vrednostmi mas delcev pri bencinu in dizelskem gorivu;

(b) sprejme revidiran merilni postopek za delce in mejno vrednost števila delcev, v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3).

3. Komisija spremlja postopke, preskuse in zahteve iz člena 5(3) ter preskusne cikle, ki se uporabljajo za merjenje emisij. Če se med spremljanjem pokaže, da ti niso več ustrezni ali da ne odražajo dejanskih emisij, se jih prilagodi tako, da ustrezno odražajo emisije, ki dejansko nastajajo med vožnjo na cesti. Potrebni ukrepi, katerih namen je spremeniti nebistvene določbe te uredbe z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(3).

4. Komisija spremlja onesnaževala, za katera veljajo zahteve in preskusi iz člena 5(3). Če Komisija presodi, da je primerno urediti emisije dodatnih onesnaževal, predstavi Evropskemu parlamentu in Svetu ustrezno spremembo te uredbe.

5. Komisija pregleda emisijske omejitve iz tabele 4 Priloge 1 za emisije ogljikovega monoksida in emisij ogljikovodika iz izpušne cevi po preskusu s hladnim zagonom in po potrebi predlaga Evropskemu parlamentu in Svetu poostritev emisijskih omejitev.

▼M2

_____

▼B

Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 16

Spremembe direktiv 70/156/EGS in 2005/55/ES

1. Direktiva 70/156/EGS se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

2. Direktiva 2005/55/ES se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 2005/55/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. septembra 2005 o homologaciji težkih vozil glede na njihove emisije (Euro IV in V)“;

(b) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) ‚vozilo‘ pomeni vsako motorno vozilo, kakor je opredeljeno v členu 2 Direktive 70/156/EGS katerega referenčna masa presega 2 610 kg;

(b) ‚motor‘ pomeni pogonski vir vozila, za katerega se kot samostojni tehnični enoti, opredeljeni v členu 2 Direktive 70/156/EGS lahko podeli homologacija;

(c) ‚okolju bolj prijazno vozilo (EEV)‘ pomeni vozilo, ki ga poganja motor, ki ustreza dopustnim mejnim vrednostim emisije, navedenimi v vrstici C tabel v točki 6.2.1 Priloge I.“;

(c) Točka 1 Priloge 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ta direktiva se uporablja za uravnavanje plinastih in trdih onesnaževal, življenjsko dobo naprav za uravnavanje emisij, skladnost vozil in motorjev v uporabi ter za sisteme za diagnostiko na vseh motornih vozilih ter za motorje, kot je opredeljeno v členu 1, z izjemo vozil kategorij M_1, N_1, N_2 in M_2, za katere je bila podeljena homologacija skladno z Uredbo (ES) št. 715/2007 (*).

(*) UL L 171, 29.6.2007, str. 1.“.

▼B

Člen 17

Razveljavitev

1. Sledeče direktive se razveljavijo z 2. januarjem 2013:

— Direktiva 70/220/EGS;

— Direktiva 72/306/EGS;

— Direktiva 74/290/EGS;

— Direktiva 77/102/EGS;

— Direktiva 78/665/EGS;

— Direktiva 80/1268/EGS;

— Direktiva 83/351/EGS;

— Direktiva 88/76/EGS;

— Direktiva 88/436/EGS;

— Direktiva 89/458/EGS;

— Direktiva 91/441/EGS;

— Direktiva 93/59/EGS;

— Direktiva 93/116/ES;

— Direktiva 94/12/ES;

— Direktiva 96/44/ES;

— Direktiva 96/69/ES;

— Direktiva 98/69/ES;

— Direktiva 98/77/ES;

— Direktiva 1999/100/ES;

— Direktiva 1999/102/ES;

— Direktiva 2001/1/ES;

— Direktiva 2001/100/ES;

— Direktiva 2002/80/ES;

— Direktiva 2003/76/ES;

— Direktiva 2004/3/ES;

2. Prilogi II in V Direktive Komisije 89/491/EGS z dne 17. julija 1989 o prilagoditvi direktiv 70/157/EGS, 70/220/EGS, 72/245/EGS, 72/306/EGS, 80/1268/EGS in 80/1269/EGS v zvezi z motornimi vozili tehničnemu napredku ([1]) se črtata z 2. januarjem 2013.

3. Sklici na razveljavljene uredbe veljajo kot sklici na to uredbo.

([1]) UL L 238, 15.8.1989, str. 43.

▼B

4. Države članice razveljavijo svoje izvedbene predpise, sprejete v skladu z direktivami iz odstavka 1, z 2. januarjem 2013.

Člen 18

Začetek veljavnosti

1. Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

2. Ta uredba se uporablja od 3. januarja 2009 z izjemo členov 10(1) in 12, ki se uporabljata od 2. julija 2007.

3. Spremembe ali izvedbeni ukrepi iz člena 5(3) in člena 14(6) se sprejmejo do 2. julija 2008.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA I

MEJNE VREDNOSTI EMISIJ

▼M1

Tabela 1

Mejne vrednosti emisij Euro 5

		Referenčna masa (RM) (kg)	Mejne vrednosti													
			Masa ogljikovega monoksida (CO)		Masa skupnih ogljikovodikov (THC)		Masa nemetanskih ogljikovodikov (NMHC)		Masa dušikovih oksidov (NO_x)		Skupna masa ogljikovodikov in dušikovih oksidov (THC + NO_x)		Masa trdnih delcev (PM)		►M4 Število delcev (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)	
Kategorija	Razred		PV	KV	PV	KV	PV	KV	PV	KV	PV	KV	PV [3]	KV	PV	KV
M	—	Vsa	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	—	Vsa	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Ključ: PV = prisilni vžig, KV = kompresijski vžig

►M3 ——————— ◄

([3]) Standardi za maso delcev pri prisilnem vžigu veljajo samo za vozila z motorji z neposrednim vbrizgavanjem goriva.

▼M4

Tabela 2

Mejne vrednosti emisij Euro 6

		Referenčna masa (RM) (kg)	Mejne vrednosti													
			Masa ogljikovega monoksida (CO)		Masa vseh ogljikovodikov (THC)		Masa nemetanskih ogljikovodikov (NMHC)		Masa dušikovih oksidov (NO_x)		Skupna masa vseh ogljikovodikov in dušikovih oksidov (THC + NO_x)		Masa trdnih delcev (PM) [1]		Število delcev (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)	
Kategorija	Razred		PV	KV	PV	KV	PV	KV	PV	KV	PV	KV	PV [2]	KV	PV [2] [3]	KV
M	—	Skupaj	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	—	Skupaj	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Legenda: PV = prisilni vžig, KV = kompresijski vžig

(1) Mejna vrednost emisij za maso trdnih delcev 5,0 mg/km se uporablja za vozila, homologirana pred 1.9.2011 za mejne vrednosti emisij iz te tabele s prejšnjim protokolom za merjenje trdnih delcev.

(2) Mejne vrednosti za maso in število delcev pri prisilnem vžigu se uporabljajo samo za vozila z motorji z neposrednim vbrizgavanjem goriva.

(3) Do tri leta po datumih iz člena 10(4) in (5) za nove homologacije oziroma nova vozila se po izbiri proizvajalca uporablja mejna vrednost emisij za število delcev $6,0 \times 10^{12}$ #/km za vozila Euro 6 z motorjem na prisilni vžig in neposrednim vbrizgom. Najpozneje do navedenih datumov se uporablja homologacijska preskusna metoda, ki zagotavlja učinkovito omejevanje števila delcev, ki jih vozila oddajo v dejanskih voznih razmerah.

▼B

Tabela 3

Mejna vrednost emisij za preskus emisij izhlapevanja

Masa emisij izhlapevanja (g/preskus)
2,0

Tabela 4

Mejna vrednost emisij ogljikovega monoksida in emisij ogljikovodikov iz izpušne cevi po preskusu s hladnim zagonom

Preskusna temperatura 266 K (–7 °C)			
Kategorija vozila	Razred	Masa ogljikovega monoksida (CO) L_1 (g/km)	Masa ogljikovodikov (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

PRILOGA II

Spremembe Direktive 70/156/EGS

Direktiva 70/156/EGS se spremeni:

1. V členu 2 se po zadnji alinei doda naslednji stavek:

„Če se v tej direktivi omenja posamična direktiva ali uredba, omemba vključuje tudi njune izvedbene akte.“;

2. V naslednjih določbah se po besedah „posamična direktiva“ dodata besedi „ali uredba“:

člen 2, prva alinea; člen 2, deveta alinea; člen 2, deseta alinea; člen 2, štirinajsta alinea; člen 3(1); člen 3(4); člen 4(1)(c); člen 4(1)(d); člen 5(5); člen 6(3); člen 7(2); člen 13(4); člen 13(5); Priloga I, prvi pododstavek, Priloga II, Del III, Priloga IV, del II, prvi odstavek; Priloga V, točka 1(a); Priloga V, točka 1(b); Priloga V, točka 1(c); Priloga VI, Stran 2 Certifikata o ES-homologaciji vozila, Priloga VII(1), točka 4, Priloga VII, opomba (1); Priloga X, točka 2.1.; Priloga X, točka 3,3.; Priloga XI, dodatek 4, pomen črk: X; Priloga XII, točka B(2); Priloga XIV, točka 2(a); Priloga XIV, točka 2(c); Priloga XIV, točka 2(d);

3. V naslednjih določbah se po besedah „posamična direktiva“ dodata besedi „ali uredba“:

Člen 2, osma alinea; člen 3(1); člen 3(2); člen 4(1)(a) prva in druga alinea; člen 4(1)(b); člen 4(3); člen 5(4), tretji pododstavek; člen 5(6); člen 8(2); člen 8(2)(c); člen 9(2); člen 10(2); člen 11(1); člen 13(2); člen 14(1)(i); seznam prilog: naslov Priloge XIII; Priloga I, prvi pododstavek; Priloga IV, del I, prva in druga vrstica; Priloga IV, del II, opomba (1) k tabeli; Priloga V, točka 1(b); Priloga V, točka 3; Priloga V, točka 3(a); Priloga V, točka 3(b); Priloga VI, točki 1 in 2; Priloga VI, Stran 2 Certifikata o ES-homologaciji vozila, Priloga X, točka 2.2.; Priloga X, točka 2.3.5.; Priloga X, točka 3.5.; Priloga XII, naslov; Priloga XIV, točka 1.1.; Priloga XIV, točka 2(c);

4. V naslednjih določbah se po besedi „direktiva“ dodata besedi „ali uredba“:

Člen 5(3), tretji pododstavek; Priloga IV, del I, opomba X k tabeli; Priloga VI, Stran 2 Certifikata o ES-homologaciji vozila, naslov tabele, Priloga VII(1), točka 2.; Priloga VII(1), točka 3; Priloga VII(1), točka 4; Priloga VIII, točke 1, 2, 2.1, 2.2 in 3; Priloga IX, Stran 2 Za dokončana ali dodelana vozila kategorije M_1, točke 45, 46.1 in 46.1; Priloga IX, Stran 2 Za dokončana ali dodelana vozila kategorij M_2 in M_3, točki 45 in 46.1; Priloga IX, Stran 2 Za dokončana in dodelana vozila kategorij N_1, N_2 in N_3, točki 45 in 46.1; Priloga IX, stran 2 Za nedodelana vozila kategorije M_1, točki 45 in 46.1; Priloga IX, Stran 2 Za nedodelana vozila kategorij M2 in M3, točki 45 in 46.1; Priloga IX, Stran 2 za nedodelana vozila kategorij N_1, N_2 in N_3, točki 45 in 46.1; Priloga X, opomba 2; Priloga X, točka 1.2.2.; Priloga XI, dodatek 4, pomen črk: N/A; Priloga XV, naslov tabele;

▼B

V naslednjih določbah se po besedi „direktiva“ dodata besedi „ali uredba“:

Priloga IX, Stran 2 za dokončana ali dodelana vozila kategorije M_1; Priloga IX, Stran 2 za dokončana ali dodelana vozila kategorij M_2 in M_3, Priloga IX, Stran 2 za dokončana ali dodelana vozila kategorij N_1, N_2 in N_3, Priloga IX, Stran 2 za nedodelana vozila kategorije M_1, Priloga IX, Stran 2 za nedodelana vozila kategorij M_2 in M_3, Priloga IX, Stran 2 za nedodelana vozila kategorij N_1, N_2 in N_3; Priloga XV;

5. V členu 8(2)(c) se po besedi „direktiva(-e)“ dodata besedi „ali uredba(-e)“;

6. V Prilogi IV, del I, se glavo tabele in zaporedno številko 2 nadomesti z naslednjim:

„Predmet homologacije	Št. direktive/uredbe	Sklic na Uradni list	Uporaba									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emisije/ Dostop do informacij	…/…/ES (ES) št. …/…	UL L …, …, str. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Za vozila, katerih referenčna masa ne presega 2 610 kg. Na zahtevo proizvajalca se lahko uporablja za vozila, katerih referenčna masa ne presega 2 840 kg.“;

7. V Prilogi IV se črtata točki 11 in 39;

8. V Prilogi VII (4) se po besedah „v primeru direktive“ dodata besedi „ali uredbe“;

9. V Prilogi VII (5) se po besedah „zadnja direktiva“ dodata besedi „ali uredba“;

10. V Prilogi XI, dodatek 1, se glavo tabele in zaporedno številko 2 nadomesti z naslednjim:

„Zap.št.	Predmet homologacije	Št. direktive/uredbe	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emisije/Dostop do informacij	…/…/ES (ES) št. …/…	Q	G + Q	G + Q“	

11. V Prilogi XI, dodatek 1, se črtata zaporedni številki 11 in 39;

12. V Prilogi XI, dodatek 2, se glavo tabele in zaporedno številko 2 nadomesti z naslednjim:

„Zap. št.	Predmet homologacije	Št. direktive/uredbe	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisije/Dostop do informacij	…/…/ES (ES) št. …/…	A	A		A	A“					

13. V Prilogi XI, dodatek 2, se črtata zaporedni številki 11 in 39;

▼B

14. V Prilogi XI, dodatek 3, se glavo tabele in zaporedno številko 2 nadomesti z naslednjim:

„Zap. št.	Predmet homologacije	Št. direktive/uredbe	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisije/Dostop do informacij	…/…/ES (ES) št. …/…	Q		Q	Q“					

15. V Prilogi XI, dodatek 3, se črta zaporedna številka 11;

16. V Priloge XI, dodatek 4 se glavo tabele in zaporedno številko 2 nadomesti z naslednjim:

„Zap. št.	Predmet homologacije	Št. direktive/uredbe	Avtodvigalo kategorije N
2	Emisije/Dostop do informacij	…/…/ES (ES) št. …/…	N/A“

17. V Priloge XI, dodatek 4 se črta zaporedna številka 11.