

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 595/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 18 юни 2009 година

за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 година	L 167	1	25.6.2011 г.
► <u>M2</u>	Регламент (ЕС) № 133/2014 на Комисията от 31 януари 2014 година	L 47	1	18.2.2014 г.

Поправен със:

- **C1** Поправка, ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 52 (595/2009)



**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 595/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 18 юни 2009 година

за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Общността за одобрение на типа на моторните превозни средства. По тази причина техническите изисквания за одобрение на типа за моторни превозни средства по отношение на емисиите следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави-членки и да се осигури висока степен на защита на околната среда.
- (2) Настоящият регламент е част от поредицата нови отделни регламенти в контекста на процедурата на Общността за одобрение на типа съгласно Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽³⁾. Следователно приложения IV, VI и XI към посочената директива следва да бъдат съответно изменени.
- (3) По искане на Европейския парламент в законодателството на Общността за превозните средства е въведен нов регулаторен подход. По този начин настоящият регламент следва да определи единствено основни разпоредби за емисиите от превозни средства, докато техническите спецификации следва да бъдат определени в мерките за прилагане, приети съгласно процедурите по комитология.

⁽¹⁾ ОВ С 211, 19.8.2008 г., стр. 12.

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент от 16 декември 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник) и решение на Съвета от 8 юни 2009 г.

⁽³⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

▼B

- (4) Шестата програма за действие на Общността за околната среда, приета с Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2002 г. ⁽¹⁾, установява необходимостта от намаляване на замърсяването до нива, при които се свеждат до минимум вредните последици за човешкото здраве, като се отделя особено внимание на най-чувствителната част от населението и на околната среда като цяло. Законодателството на Общността установи съответни стандарти за качеството на околния въздух с цел опазване на здравето на човека, и по-специално на най-чувствителните лица, както и национални тавани на емисиите. В резултат на съобщението си от 4 май 2001 г., с което се създаде програмата „Чист въздух за Европа“ (SAFE), на 21 септември 2005 г. Комисията прие друго съобщение, озаглавено „Тематична стратегия относно замърсяването на въздуха“. Според едно от заключенията на тази тематична стратегия емисиите, причинени от транспортния сектор (въздушен, морски и сухоземен транспорт), домакинствата и енергийния, селскостопанския и промишления сектор, следва да се намалят в по-значителна степен, за да се постигнат целите на ЕС в областта на качеството на въздуха. В този контекст задачата за намаляване на емисиите от превозни средства следва да се разглежда като част от цялостна стратегия. Нормите Евро VI представляват една от мерките за намаляване на действителните емисии от атмосферни замърсители, като замърсяващи частици, и озоновите прекурсори, като азотни оксиди (NO_x) и въглеродороди.
- (5) Постигането на целите на ЕС в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. По тази причина на промишления сектор следва да бъде предоставена ясна информация за бъдещите гранични стойности на емисиите, както и достатъчен период от време за достигането им и постигането на необходимия технически напредък.
- (6) По-специално е необходимо да се намалят емисиите на NO_x от тежките превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване и националните тавани на емисиите. Определянето на гранични стойности за NO_x на ранен етап следва да осигури дългосрочна сигурност в планирането за производителите на превозни средства в целия Европейски съюз.
- (7) При определяне на нормите за емисии е важно да се вземат предвид значението им за конкурентоспособността на пазарите и производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и по-големите ползи по отношение на стимулиране на иновациите, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на разходите за здравеопазване и увеличаване продължителността на живота.
- (8) Неограниченият достъп до информация за ремонта на превозните средства чрез стандартизиран формат, който да може да се използва за извличане на техническата информация, както и ефективната конкуренция на пазара за информационни услуги за ремонт и техническо обслужване на превозните средства са необходими за по-доброто функциониране на вътрешния пазар, особено по отношение на свободното движение на стоки, свободата на установяване и свободата на предоставяне на услуги. Голяма част от тази информация е свързана със системите за бордова диагностика (БД) и тяхното взаимодействие с другите системи на превозното средство. Редно е да се установят технически спецификации, които да се следват от производителите относно предоставянето на информация на техните интернет страници, както и целенасочени мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп за малките и средните предприятия (МСП).

⁽¹⁾ ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

▼B

- (9) Не по-късно от 7 август 2013 г. Комисията следва да преразгледа експлоатацията на системата за неограничен достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства, за да се определи дали е подходящо консолидирането на всички разпоредби, уреждащи достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства в рамките на преразгледаното рамково законодателство относно одобрението на типа. Ако разпоредбите, уреждащи достъпа до подобна информация, бъдат консолидирани по този начин, то съответните разпоредби на настоящия регламент следва да бъдат отменени, доколкото съществуващите права за достъп до информацията за ремонта и техническото обслужване се запазят.
- (10) Комисията следва да насърчава разработването на международен стандартен формат за неограничен и стандартизиран достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства, например посредством дейността на Европейския комитет по стандартизация (CEN).
- (11) От съществено значение е разработването на обща европейска норма за формата на информацията за БД и за ремонта и техническото обслужване на превозното средство. До приемането на такава норма информацията за БД и за ремонта и техническото обслужване на тежките превозни средства следва да бъде представяна по достъпен начин и във формат, който гарантира недискриминационен достъп. Информацията следва да се предоставя на уебсайтовете на производителите или, ако това не е осъществимо поради естеството на информацията, в друг подходящ формат.
- (12) Комисията следва да продължи да преразглежда емисиите, които все още остават нерегулирани и които възникват като последица от по-широкото използване на нови горива, на технологии за двигатели и системи за контрол на емисии, и когато е необходимо, да внася предложение до Европейския парламент и до Съвета с оглед регулирането на такива емисии.
- (13) Подходящо е да се насърчава въвеждането на превозни средства, използващи алтернативни горива, които са в състояние да изхвърлят по-малки количества NO_x и частици. Ето защо е необходимо въвеждането на гранични стойности за въглеродородите, неметановите въглеродороди и метана.
- (14) За да се осигури контрол върху емисиите на ултрафини замърсяващи частици (PM 0,1 μm и по-ниски стойности), на Комисията следва да бъде предоставено правомощие да възприема подход, който се основава на броя на замърсяващите частици, в допълнение към използвания в момента подход, основаващ се на тяхната маса. Подходът, основаващ се на броя на частиците в емисиите, следва да бъде съобразен с резултатите от Програмата за измерване на частиците (PMP) на Икономическата комисия на ООН за Европа (ИКЕ на ООН) и да бъде съвместим със съществуващите амбициозни цели по отношение на околната среда.
- (15) За постигането на тези екологични цели е целесъобразно да се посочи, че граничните стойности за броя на частиците вероятно ще отразяват най-високите резултати, които понастоящем се постигат с филтрите за частици чрез използване на най-добрите налични технологии.

▼B

- (16) Комисията следва да започне да използва хармонизирани в световен мащаб цикли на шофиране при процедурата по изпитване, които представляват основата за нормативната уредба на ЕС за одобрение на типа по отношение на емисиите. Следва да се обмисли и използването на преносими системи за измерване на емисии за проверка на реалните емисии, изхвърляни от превозните средства, и въвеждането на процедури за контрол на емисиите извън рамките на цикъла.
- (17) Модернизирането на тежките превозни средства с филтри за дизелови частици може да предизвика повишено отделяне на емисии на азотен диоксид (NO₂). Следователно, в рамките на тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха, Комисията следва да разработи законодателно предложение за хармонизиране на националните законодателства в областта на модернизирането и да гарантира спазването на законодателството в областта на околната среда.
- (18) Системите за БД са важни за контрола на емисиите по време на използването на превозното средство. Поради значението на контрола на действителните емисии в световен план Комисията следва да продължи да преразглежда изискванията за такива системи и допустимите прагови стойности при проследяване на неизправностите.
- (19) За да може да се наблюдава приносът на този сектор в неговата цялост за световните емисии от парникови газове, Комисията би следвало да въведе изискване за измерване на разхода на гориво и на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) на тежките превозни средства.
- (20) За да стимулира пазара за чисти и енергийно ефективни превозни средства, Комисията следва да проучи възможността и разработването на определение и методика за потреблението на енергия и емисиите на CO₂ за превозните средства като цяло, а не само за двигателите, без това да засяга провеждането на виртуални и действителни изпитвания. Такова определение и методиката следва да обхващат също концепциите за алтернативно задвижване (напр. хибридни превозни средства) и последиците от подобренията на превозните средства, напр. по отношение на аеродинамиката, теглото, товарносимостта и съпротивлението при търкаляне. Ако може да бъде открит подходящ метод за представяне и сравнение, получените данни за разхода на гориво и емисиите на CO₂ следва да бъдат оповестени за отделните видове превозни средства.
- (21) За по-добрия контрол върху действителните емисии, изхвърляни от превозните средства при използването им, включително емисиите извън рамките на цикъла, и за улесняване на процеса на осигуряване на съответствие в експлоатация следва да се приеме методика за изпитване и спецификации относно техническите характеристики, базирани на употребата на преносими системи за измерване на емисиите в рамките на подходящи срокове.
- (22) За постигане на целите на ЕС относно качеството на въздуха Комисията следва да въведе хармонизирани разпоредби, за да се гарантира, че емисиите извън рамките на цикъла на тежките превозни средства и техните двигатели се контролират по подходящ начин при широк диапазон от условия на околната среда и условия на функциониране на двигателя.
- (23) Правилното функциониране на системата за последваща обработка на отработилите газове, по-специално в случая на NO_x, е основно условие за изпълнение на установените норми относно емисиите на замърсители. Предвид това би следвало да се въведат мерки, които имат за цел да гарантират правилното функциониране на системите, основаващи се на употребата на реагент.

▼B

- (24) Държавите-членки имат възможност да прилагат финансови стимули, за да ускорят пускането на пазара на превозни средства, които отговарят на изискванията, приети на общностно равнище. Настоящият регламент не следва да засяга правото на държавите-членки да включват емисиите в метода за изчисляване на данъците върху превозни средства.
- (25) Когато държавите-членки изготвят мерки, които имат за цел да гарантират модернизиранието на съществуващите тежки превозни средства, тези мерки следва да се основават на нормите Евро VI.
- (26) Държавите-членки следва да установят правила за санкциите, прилагани за нарушения на разпоредбите на настоящия регламент, и да гарантират тяхното изпълнение. Тези санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (27) Изискванията относно мощността на двигателя на моторните превозни средства, предвидени в Директива 80/1269/ЕИО на Съвета от 16 декември 1980 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мощността на двигателите на моторните превозни средства⁽¹⁾, следва да бъдат въведени в настоящия регламент и в Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽²⁾. Поради това Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде съответно изменен, а Директива 80/1269/ЕИО следва да бъде отменена.
- (28) С цел опростяване на законодателството на Общността е подходящо да бъде заменено с регламент съществуващото законодателство относно емисиите на тежки превозни средства, по-специално Директива 2005/55/ЕО⁽³⁾ и Директива 2005/78/ЕО на Комисията⁽⁴⁾. Използването на регламент следва да гарантира прякото прилагане на подробните технически разпоредби спрямо производителите, одобряващите органи и техническите служби и че същите ще могат да бъдат актуализирани по-бързо и ефективно. Следователно директиви 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО следва да бъдат отменени, а Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде съответно изменен.
- (29) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 46.

⁽²⁾ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

⁽³⁾ Директива 2005/55/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 28 септември 2005 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу емисиите на газообразни и механични замърсители от дизелови двигатели, използвани в превозните средства, и емисиите на газообразни замърсители от бензинови двигатели, зареждани с гориво от природен газ или втечнен нефтен газ, използвани в превозните средства (ОВ L 275, 20.10.2005 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Директива 2005/78/ЕО на Комисията от 14 ноември 2005 г. относно изпълнение на Директива 2005/55/ЕО и за изменение на приложения I, II, III, IV и VI към нея (ОВ L 313, 29.11.2005 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

- (30) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за въвеждане в приложение I, ако е целесъобразно, на гранични стойности, основаващи се на броя на частиците, за определяне на стойността на допустимото ниво на компонента NO₂ в граничната стойност на NO_x, за установяване на специални процедури, изпитвания и изисквания за одобрение на типа и на процедура за измерване на броя на частиците, както и за приемане на мерки относно емисиите извън рамките на цикъла, използването на преносими системи за измерване на емисии, достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и относно изпитвателните цикли, използвани за измерване на емисиите. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез добавяне на нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (31) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно осъществяването на вътрешния пазар посредством въвеждането на общи технически изисквания за емисиите от моторни превозни средства и гарантираният достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство за независими оператори на същата основа, както за оторизираните търговци и сервизи, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

Настоящият регламент установява общи технически изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства, техните двигатели и резервни части по отношение на техните емисии.

Освен това настоящият регламент установява правила за съответствие в експлоатация на превозните средства и техните двигатели, за надеждност на устройствата за регулиране на замърсяването, системите за БД, за измерване на разхода на гориво и емисиите на CO₂ и за достъпност на информацията за БД и за ремонт и техническо обслужване на превозните средства.

Член 2

Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за моторните превозни средства от категории M₁, M₂, N₁ и N₂ съгласно определенията в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с референтна маса над 2 610 kg, и за всички моторни превозни средства от категории M₃ и N₃ съгласно определенията в същото приложение.

Настоящият регламент се прилага, без да се засягат разпоредбите на член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

▼B

По искане на производителя одобрението на типа на напълно комплектувано превозно средство, предоставяно съгласно настоящия регламент и мерките за прилагането му, се разширява и до неговото некомплектовано превозно средство с референтна маса, непревишаваща 2 610 kg. Одобренията на типа се разширяват, ако производителят може да докаже, че всички комбинации на каросерията, които се очаква да бъдат вградени в некомплектованото превозно средство, увеличават референтната маса на превозното средство над 2 610 kg.

По искане на производителя одобрението на типа на превозно средство, предоставено съгласно настоящия регламент и мерките за прилагането му, се разширява до неговите варианти и версии с референтна маса, превишаваща 2 380 kg, при условие че то също отговаря на изискванията за измерване на емисиите на парникови газове и разхода на гориво, установени в Регламент (ЕО) № 715/2007 и мерките по прилагането му.

*Член 3***Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „двигател“ означава източникът на задвижване на превозното средство, за който може да се предостави одобрение на типа като отделен технически възел съгласно член 3, точка 25 от Директива 2007/46/ЕО;
2. „газообразни замърсители“ означава емисиите в отработилите газове на въглероден оксид, на NO_x, изразени в еквивалентен азотен диоксид (NO₂), и на въглеводороди;
3. „замърсяващи частици“ означава компонентите на отработилите газове, които се отделят от разредените отработили газове при максимална температура от 325 K (52 °C) чрез филтрите, посочени в процедурата за изпитване за установяване на средните стойности на емисиите от изходната тръба на последния шумозаглушител;
4. „емисии от изходната тръба на последния шумозаглушител“ означава емисиите на газови замърсители и замърсяващи частици;
5. „картер на двигателя“ означава пространствата във вътрешността или извън двигателя, които са свързани с маслената вана чрез вътрешни или външни тръбопроводи, през които да могат да излизат газовете и парите;
6. „устройство за контрол на замърсяването“ означава тези компоненти от превозното средство, които контролират и/или ограничават емисиите от изходната тръба на последния шумозаглушител;
7. „система за бордова диагностика (система за БД)“ означава система на борда на превозно средство или свързана с двигател, която има способността да идентифицира неизправности и ако е приложимо, да сигнализира наличието им чрез система за предупреждение, да идентифицира възможните места на неизправност чрез информация, съхранена в паметта на компютър, и да предава тази информация на външно за борда на превозното средство устройство;
8. „стратегия за неефективност“ означава всяка стратегия за контрол на емисиите, която намалява ефективността на системата за контрол на емисиите при обичайните условия на експлоатация или на работа на двигателя, срещани или при нормалното функциониране на превозното средство, или извън рамките на процедурите за изпитване при одобрение на типа;

▼B

9. „оригинално устройство за контрол на замърсяването“ означава устройство за контрол на замърсяването или комбинация от такива устройства, включени в одобрението на типа, издадено за превозното средство;
10. „резервно устройство за контрол на замърсяването“ означава устройство за контрол на замърсяването или комбинация от такива устройства, предназначено(и) за замяна на оригиналното устройство за контрол на замърсяването, което може да бъде одобрено като отделен технически възел, така както е посочено в член 3, точка 25 от Директива 2007/46/ЕО;
11. „информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство“ означава цялата необходима информация за диагностика, обслужване, прегледи, периодична проверка, ремонт, препрограмиране, реинициализиране или дистанционно диагностично техническо обслужване на превозното средство, предоставяна от производителите на техните оторизирани търговци и сервизи, включително всички последващи изменения и допълнения към тази информация. Тази информация включва цялата необходима информация за монтиране на части или оборудване на превозни средства;
12. „производител“ означава лице или организация, което(която) носи отговорност пред одобряващия орган за всички аспекти на процеса на одобрение на типа или разрешение и за гарантиране на съответствие на продукцията. Не е от съществено значение дали лицето или организацията участва пряко във всички етапи на производство на превозното средство, системата, компонента или отделния технически възел, който е предмет на процеса на одобрение;
13. „независим оператор“ означава предприятия, различни от оторизирани търговци и сервизи, участващи пряко или непряко в ремонта и техническото обслужване на моторни превозни средства, и по-специално сервизи, производители или дистрибутори на оборудване за ремонт, инструменти или резервни части, издатели на техническа информация, автомобилни клубове, оператори за пътна помощ, оператори, предлагащи услуги в областта на прегледите и изпитванията, оператори, предлагащи обучение за монтьори, производители и сервизи за оборудване за превозни средства, работещи с алтернативно гориво;
14. „превозно средство, работещо с алтернативно гориво“ означава превозно средство, проектирано по начин, който му позволява да използва поне един вид гориво, което е или газообразно при атмосферна температура и налягане, или в съществената си част не е получено от минерални масла;
15. „референтна маса“ е масата на превозното средство в работно състояние, намалена с постоянна маса на водача от 75 kg и увеличена с постоянна маса от 100 kg;
16. „непозволено изменение“ означава дезактивиране, регулиране или промяна на системата за контрол на емисиите или задвижващата система на превозното средство, включително софтуера или други елементи за логически контрол на тези системи, което има за последица преднамерено или не влошаване на резултатите на превозното средство по отношение на емисиите.

▼B

Комисията може да адаптира определението в първа алинея, точка 7, за да отрази техническия напредък в областта на системите за БД. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящия регламент, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.

*Член 4***Задължения на производителите**

1. Производителите демонстрират, че всички нови превозни средства, които се продават, регистрират или пускат в експлоатация в Общността, всички нови двигатели, които се продават или пускат в експлоатация в Общността, както и всички нови резервни устройства за контрол на замърсяването, за които е необходимо одобрение на типа в съответствие с членове 8 и 9 и които се продават или пускат в експлоатация в Общността, са получили одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент и мерките за прилагането му.

2. Производителите осигуряват спазването на процедурите за одобрение на типа при проверка на съответствието на продукцията, надеждността на устройствата за контрол на замърсяването и изискванията за съответствие в експлоатация.

Предприетите от производителя технически мерки са такива, че да гарантират, че емисиите от изходната тръба на последния шумозаглушител са ефективно ограничени съгласно настоящия регламент и мерките за прилагането му, през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване.

За тази цел пробегът и времевите интервали, при които трябва да бъдат извършвани изпитванията за надеждност на устройствата за контрол на замърсяването при одобрението на типа и изпитването за съответствие в експлоатация на превозни средства или двигатели, са следните:

- а) 160 000 km или пет години, което събитие настъпи първо, за двигателите, които се монтират на превозни средства от категории M_1 , N_1 и M_2 ;
- б) 300 000 km или шест години, което събитие настъпи първо, за двигателите, които се монтират на превозни средства от категории N_2 , N_3 с максимална технически допустима маса, непревишаваща 16 тона, и M_3 клас I, клас II и клас A, и клас B с максимална технически допустима маса, непревишаваща 7,5 тона;
- в) 700 000 km или седем години, което събитие настъпи първо, за двигателите, които се монтират на превозни средства от категории N_3 с максимална технически допустима маса, превишаваща 16 тона, и M_3 , клас III и клас B с максимална технически допустима маса, превишаваща 7,5 тона.

3. Комисията установява специални процедури и изисквания за прилагането на параграфи 1 и 2 от настоящия член. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.



Член 5

Изисквания и изпитвания

1. Производителите осигуряват съответствие с граничните стойности на емисиите, предвидени в приложение I.
2. Производителите оборудват превозните средства и двигателите по такъв начин, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и монтирани по начин, позволяващ на превозното средство или двигателя, при нормална експлоатация, да отговаря на изискванията на настоящия регламент и на мерките за прилагането му.
3. Използването на стратегии за неефективност, които намаляват ефективността на оборудването за контрол на емисиите, е забранено.
4. Комисията приема мерки за прилагане на настоящия член, включително мерки по отношение на следното:
 - а) емисии от изходната тръба на последния шумозаглушител, включително цикли за изпитване, използване на преносими системи за измерване на емисии за проверка на действителните емисии от превозните средства по време на експлоатация, проверка и ограничаване на емисиите извън рамките на цикъла, определяне на гранични стойности за броя на частиците при спазване на съществуващите амбициозни изисквания за опазване на околната среда, и емисии при работа на празен ход;
 - б) картерни емисии;
 - в) системи за БД и функциониране при експлоатация на устройствата за контрол на замърсяването;
 - г) надеждност на устройствата за контрол на замърсяването, на резервните устройства за контрол на замърсяването, съответствие на двигателите и превозните средства, които са в експлоатация, съответствие на продукцията и проверка на техническата изправност;
 - д) емисии на CO₂ и разход на гориво;
 - е) предоставяне на разширения на одобренията на типа;
 - ж) оборудване за изпитване;
 - з) еталонни горива, като бензин, дизелово гориво, газово гориво и биогориво, като биоетанол, биодизел и биогаз;
 - и) измерване на мощността на двигателя;
 - й) правилна работа и възстановяване на устройства за контрол на замърсяването;
 - к) специални разпоредби за осигуряване на правилното функциониране на мерките за контрол на NO_x; такива разпоредби гарантират, че превозните средства не могат да функционират, ако мерките за контрол на NO_x не действат, например поради липса на необходимия реагент, неправилен поток на рецикулацията на отработилите газове (EGR) или дезактивиране на EGR.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.



Член 6

Достъп до информация

1. Производителите предоставят на независимите оператори неограничен и стандартизиран достъп до информацията за БД, диагностично и друго оборудване, инструменти, включително съответния софтуер, и до информацията за ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

Производителите предоставят стандартизирано и сигурно дистанционно средство, което да позволи на независимите сервизи да извършват дейности, които включват достъп до системата за сигурност на превозното средство.

В случай на многоетапно одобрение на типа производителят, отговорен за съответното одобрение на типа, носи отговорност и за предоставянето на информация за ремонта на съответния етап — както на крайния производител, така и на независимите оператори. Крайният производител носи отговорност за предоставянето на информация на независимите оператори във връзка с превозното средство като цяло.

Членове 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 715/2007 се прилагат *mutatis mutandis*.

До приемането на съответната норма, например чрез дейността на Европейският комитет по стандартизация (CEN), информацията за БД и за ремонта и техническото обслужване на превозното средство се представя по лесно достъпен и недискриминационен начин.

Информацията се предоставя на уебсайтовете на производителите или, ако това не е осъществимо поради естеството на информацията, в друг подходящ формат.

2. Комисията установява и актуализира за целите на прилагането на параграф 1 подходящите технически спецификации, свързани с начина на предоставяне на информацията за БД и за ремонта и техническото обслужване на превозното средство. Комисията взема предвид съвременните информационни технологии, очакваните промени в технологиите в областта на превозните средства, съществуващите ISO стандарти и възможността за световен ISO стандарт.

Комисията може да приеме други мерки, необходими за прилагането на параграф 1.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.

Член 7

Задължения по отношение на системите, използващи реагент за еднократна употреба

1. Производителите, сервизите и операторите на превозни средства не извършват неправомерно изменение на системите, които използват реагент за еднократна употреба.

2. Операторите на превозни средства гарантират, че превозното средство не се движи без реагент за еднократна употреба.



Член 8

График за прилагане на одобрението на типа за превозните средства и двигателите

1. Считано от 31 декември 2012 г., националните органи отказват на основания, свързани с емисиите, да предоставят ЕО одобрение на типа или национално одобрение на типа на новите типове превозни средства или двигатели, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Технически сертификати за одобрение на типа, съответстващи на нива на емисии преди въвеждането на Евро VI, могат да бъдат предоставени на превозни средства и двигатели, предназначени за износ в трети държави, при условие че в тези сертификати се указва ясно, че въпросните превозни средства и двигатели не могат да бъдат пускани на пазара на Общността.

2. Считано от 31 декември 2013 г., в случай на нови превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и мерките за прилагането му, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и на основания, свързани с емисиите, забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на такива превозни средства.

Считано от същата дата и с изключение на случаите на резервни двигатели, предназначени за превозни средства в експлоатация, националните органи забраняват продажбата или употребата на нови двигатели, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 и 2 от настоящия член и при условие влизането в сила на мерките за прилагане, предвидени в член 4, параграф 3, член 5, параграф 4 и член 6, параграф 2, първа алинея, ако даден производител подаде заявление, националните органи, на основания, свързани с емисиите на превозните средства, не могат да откажат предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа на нов тип превозно средство или двигател, или да забранят регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на ново превозно средство и продажбата или пускането в експлоатация на нови двигатели, когато въпросното превозно средство или двигатели отговарят на изискванията на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Член 9

Задължения на държавите-членки по отношение на одобрението на типа на резервни части

Продажбата или монтирането на превозно средство на нови резервни устройства за контрол на замърсяването, предназначени да бъдат монтирани на превозни средства, одобрени съгласно настоящия регламент и мерките за прилагането му, се забранява, ако те не са от тип, за който е предоставено одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Член 10

Финансови стимули

1. При условие влизането в сила на мерките за прилагане на настоящия регламент държавите-членки могат да предвиждат финансови стимули по отношение на серийно произведени моторни превозни средства, които са в съответствие с настоящия регламент и мерките за прилагането му.

▼B

Тези стимули се прилагат за всички нови превозни средства, пускани на пазара на съответната държава-членка, които са в съответствие с настоящия регламент и мерките за прилагането му. Въпреки това те престават да се прилагат най-късно на 31 декември 2013 г.

2. При условие влизането в сила на мерките за прилагане на настоящия регламент държавите-членки могат да предоставят финансови стимули за модернизиране на превозните средства в употреба, така че те да започнат да спазват граничните стойности на емисиите, предвидени в приложение I, и за бракуване на превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

3. Стимулите, предвидени в параграфи 1 и 2 за всеки тип моторно превозно средство, не превишават допълнителните разходи за техническите устройства, използвани за осигуряване на съответствието с посочените в приложение I гранични стойности на емисиите, като включват и разходите за монтирането им на превозното средство.

4. Комисията се информира за плановете за въвеждане или промяна на финансовите стимули, посочени в параграфи 1 и 2.

*Член 11***Санкции**

1. Държавите-членки установяват разпоредби относно санкциите, приложими при нарушаване на разпоредбите на настоящия регламент и мерките за прилагането му, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да са ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки нотифицират на Комисията тези разпоредби до 7 февруари 2011 г. и незабавно я информират за всяко последващо изменение, което засяга тези разпоредби.

2. Видовете нарушения на производителите, които подлежат на санкция, включват:

- а) подаване на декларации с невярно съдържание в хода на процедурите по одобрение или на процедури, водещи до изземване;
- б) подправяне на резултатите от изпитванията за одобрение на типа или за съответствието в експлоатация;
- в) укриване на данни или технически спецификации, които биха могли да доведат до изземване или отнемане на одобрение на типа;
- г) използване на стратегии за неефективност;
- д) отказ за предоставяне на достъп до информация.

Видовете нарушения на производителите, сервизите и операторите на превозни средства, които подлежат на санкция, включват неправоленото изменение на системите за контрол на емисиите на NO_x. Това включва например неправолено изменение на системите, използващи реагент за еднократна употреба.

Видовете нарушения, извършвани от операторите на превозни средства, които подлежат на санкция, включват управление на превозно средство без реагент за еднократна употреба.

*Член 12***Ново определяне на спецификациите**

1. След приключването на съответните части на Програмата за измерване на частиците на ИКЕ на ООН, провеждана под егидата на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, Комисията, без да понижава нивото на опазване на околната среда в Общността:

а) въвежда, като допълнителен контрол на емисиите на частици, гранични стойности, основаващи се на броя на частиците и определени на ниво, което съответства на действително използваните по това време технологии за постигане на граничните стойности за маса на частиците;

б) приема процедура за измерване на броя на частиците.

Комисията, без да понижава нивото на опазване на околната среда в Общността, определя също гранична стойност за емисиите на NO₂ в допълнение към граничната стойност за общия размер емисии на NO_x, ако е подходящо. Граничната стойност за емисиите на NO₂ се определя на ниво, което отразява резултатите от съществуващите по това време технологии.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.

2. Комисията установява корелационните коефициенти между Европейския стандарт за цикъл при преходен режим на работа на двигателя (ETC) и Европейския стандарт за цикъл при стабилизирана (устойчива) работа на двигателя (ESC), описани в Директива 2005/55/ЕО, от една страна, и хармонизирания в световен мащаб цикъл на управление на превозно средство в преходен режим (WHTC) и хармонизирания в световен мащаб цикъл на управление на превозно средство в стабилизиран режим (WHSC), от друга страна, като адаптира граничните стойности за тази цел. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.

3. Комисията преразглежда процедурите, изпитванията и изискванията, предвидени в член 5, параграф 4, както и циклите за изпитване, използвани за измерване на емисиите.

Когато при преразглеждането се установи, че тези процедури, изпитвания, изисквания и цикли за изпитване вече не са адекватни или че вече не отразяват действителните емисии в световен мащаб, те се адаптират по начин, позволяващ адекватно отразяване на действителните емисии от движещите се по пътищата съответни превозни средства. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 2.

4. Комисията преразглежда списъка на замърсителите, изброени в член 3, точка 2. Ако стигне до заключение, че е подходящо да се регулират емисиите на други замърсители, тя представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на настоящия регламент.



Член 13

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Техническият комитет по моторните превозни средства (ТКМПС/TCMV), създаден с член 40, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 14

Прилагане

Комисията приема мерките за прилагане, посочени в член 4, параграф 3, член 5, параграф 4, член 6, параграф 2 и член 12, параграф 1, букви а) и б), до 1 април 2010 г.

Член 15

Изменения на Регламент (ЕО) № 715/2007

Регламент (ЕО) № 715/2007 се изменя, както следва:

1. Член 5, параграф 3 се изменя, както следва:
 - i) след буква з) се заличава думата „и“;
 - ii) добавя се следната буква:

„й) измерване на мощността на двигателя.“
2. Член 14, параграф 6 се заличава.

Член 16

Изменения на Директива 2007/46/ЕО

Приложения IV, VI и XI към Директива 2007/46/ЕО се изменят в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 17

Отмяна

1. Директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО се отменят, считано от 31 декември 2013 г.
2. Позовавания на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент.

Член 18

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

►**C1** Той се прилага от 31 декември 2012 г. ◀Въпреки това член 8, параграф 3 и член 10 се прилагат от 7 август 2009 г., а приложение II, точка 1, буква а), подточка i), буква б), подточка i), точка 2, буква а), точка 3, буква а), подточка i), буква б), подточка i), буква в), подточка i), буква г), подточка i) и буква д), подточка i) се прилагат от 31 декември 2013 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

▼ M2

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Гранични стойности на емисиите Евро VI

	Гранични стойности							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Маса на праховите частици (mg/kWh)	Брой на праховите частици (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ $6,0 \times 10^{11}$

Бележки:

PI = с принудително запалване.

CI = със запалване чрез сгъстяване.

⁽¹⁾ Допустимото ниво на компонента NO₂ в граничната стойност на NO_x може да се определи на по-късен етап.⁽²⁾ Граничната стойност се прилага от датите, посочени в ред Б на таблица 1 в допълнение 9 към приложение I към Регламент (ЕС) № 582/2011.



ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изменения на Директива 2007/46/ЕО

Директива 2007/46/ЕО се изменя, както следва:

1. Част I от приложение IV се изменя, както следва:

а) таблицата се изменя, както следва:

i) точки 40 и 41 се заличават;

ii) вмъква се следната точка 41а:

Предмет	Регулаторен акт	Брой на Официален вестник	Приложимост											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
„41а Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²						

iii) добавя се следната бележка:

„⁽¹²⁾ За превозни средства с референтна маса над 2 610 kg, които не са типово одобрени (по искане на производителя и при положение че референтната им маса не превишава 2 840 kg) съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007.“;

б) таблицата в допълнението се изменя, както следва:

i) точки 40 и 41 се заличават;

ii) вмъква се следната точка 41а:

	Предмет	Регулаторен акт	Брой на Официален вестник	M ₁
„41а	Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства, като се изключат всички изисквания, отнасящи се до бордовата диагностика и достъпа до информация/достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1	A ¹²

2. В допълнението към приложение VI таблицата се изменя, както следва:

а) точки 40 и 41 се заличават;

б) вмъква се следната точка 41а:

Предмет	Регулаторен акт	Изменен от	Приложим към следните варианти
„41а Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009 ¹²		

▼B

3. Приложение XI се изменя, както следва:

а) в допълнение 1 таблицата се изменя, както следва:

i) точки 40 и 41 се заличават;

ii) вмъква се следната точка 41а:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
„41а	Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/ достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H ^с

б) в допълнение 2 таблицата се изменя, както следва:

i) точки 40 и 41 се заличават;

ii) вмъква се следната точка 41а:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41а	Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/ достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	X	X	X	X	X	X ^с				

в) в допълнение 3 таблицата се изменя, както следва:

i) точки 40 и 41 се заличават;

ii) вмъква се следната точка 41а:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M_1
„41а	Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/ достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	X ^с

г) в допълнение 4 таблицата се изменя, както следва:

i) точки 40 и 41 се заличават;

ii) вмъква се следната точка 41а:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41а	Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/ достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	H	H	H	H	H ^с				

▼B

д) в допълнение 5 таблицата се изменя, както следва:

- i) точки 40 и 41 се заличават;
- ii) вмъква се следната точка 41a:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	Самоходен кран от категория N ₃
„41a	Емисии (Евро VI) от тежки превозни средства/ достъп до информация	Регламент (ЕО) № 595/2009	V“