I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

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

din 20 iunie 2007

privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce priveşte emisiile provenind de la vehiculele uşoare pentru pasageri şi de la vehiculele uşoare comerciale (Euro 5 şi Euro 6) şi privind accesul la informaţiile referitoare la repararea şi întreţinerea vehiculelor

(Text cu relevanţă pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic şi Social European ([1]),

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

întrucât:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce priveşte libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire şi libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum şi o concurență corectă pe piața serviciilor de informații privind repararea şi întreținerea vehiculelor. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord (sistemele OBD) şi cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice pe care paginile de internet ale producătorilor trebuie să le preia, precum şi măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici şi mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile. Standardele comune stabilite împreună cu factorii implicați, cum ar fi formatul OASIS ([1]), pot facilita schimbul de informații dintre producători şi prestatorii de servicii. De aceea, este recomandabil să se solicite inițial folosirea specificațiilor tehnice din formatul OASIS şi să i se ceară Comisiei să solicite CEN/ISO să dezvolte în continuare acest format într-un standard în vederea înlocuirii formatului OASIS în timp util.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(20) Dat fiind faptul că legislaţia privind emisiile provenind de la vehicule şi consumul de carburant s-a dezvoltat pe parcursul a mai mult de 35 de ani, cuprinzând în prezent mai mult de 24 de directive, se recomandă înlocuirea acestor directive printr-un regulament nou şi o serie de măsuri de punere în aplicare. Regulamentul va asigura că măsurile tehnice detaliate sunt direct aplicabile producătorilor, autorităţilor de omologare şi serviciilor tehnice, precum şi că acestea pot fi actualizate într-un mod mai rapid şi mai eficient. Directivele 70/220/CEE ([1]), 72/306/CEE ([2]), 74/290/CEE ([3]), 80/1268/CEE ([4]), 83/351/CEE ([5]), 88/76/CEE ([6]), 88/436/CEE ([7]), 89/458/CEE ([8]), 91/441/CEE ([9]), 93/59/CEE ([10]), 94/12/CE ([11]), 96/69/CE ([12]), 98/69/CE ([13]), 2001/1/CE ([14]), 2001/100/CE ([15]) şi 2004/3/CE ([16]) ar trebui, prin urmare, abrogate. De asemenea, statele membre ar trebui să abroge legislaţia de transpunere a directivelor abrogate.

(21) Pentru a clarifica domeniul de aplicare al legislaţiei referitoare la emisiile provenind de la vehicule, Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislaţiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate cu privire la emisiile de poluanţi gazoşi şi particule provenind de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule, şi emisiile de poluanţi gazoşi provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule ([17]) trebuie modificată în aşa fel încât să includă toate vehiculele grele, specificând cu claritate faptul că prezentul regulament se aplică în cazul vehiculelor uşoare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECTUL, DOMENIUL DE APLICARE ŞI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

(1) Prezentul regulament stabileşte cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor („vehiculelor") şi a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce priveşte emisiile acestora.

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

Articolul 2

Domeniul de aplicare

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

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

Articolul 3

Definiții

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

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

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

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

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

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

   sau

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

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

4. „poluanți gazoşi" înseamnă emisiile de gaze de evacuare de monoxid de carbon, de oxizi de azot, exprimate în echivalent de bioxid de azot (NO_2) şi de hidrocarburi;

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

6. „emisii la țeava de evacuare" înseamnă emisia de poluanți gazoşi şi particule;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. „biocarburanți" înseamnă carburanți lichizi sau gazoşi pentru transport produşi din biomasă;

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

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE PRODUCĂTORILOR REFERITOARE LA OMOLOGAREA DE TIP

Articolul 4

Obligațiile producătorilor

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 5

Cerințe şi încercări

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

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

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

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

sau

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

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

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

(b) emisiile evaporative şi emisiile carterului;

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

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

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

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

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

(h) echipamentul de încercare;

şi

(i) carburanții de referință, cum ar fi benzina, motorina, carburanții gazoşi şi biocarburanții cum ar fi bioetanolul, biomotorina şi biogazul.

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

CAPITOLUL III

ACCESUL LA INFORMAȚIILE REFERITOARE LA REPARAREA ŞI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

Articolul 6

Obligațiile producătorilor

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

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

(a) o identificare neechivocă a vehiculului;

(b) manuale de reparare şi întreținere;

(c) manuale tehnice;

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

(e) scheme de cablaj;

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

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

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

şi

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 7

Taxele de acces la informațiile referitoare la repararea şi întreținerea vehiculelor

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

(2) Producătorii fac disponibile informațiile referitoare la repararea şi întreținerea vehiculelor zilnic, lunar sau anual, taxele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul.

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

Articolul 8

Măsuri de punere în aplicare

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

Articolul 9

Raportare

Până la 2 iulie 2011, Comisia prezintă Parlamentului European şi Consiliului un raport cu privire la funcţionarea sistemului de acces la informaţiile referitoare la repararea şi întreţinerea vehiculelor, acordându-se o atenţie deosebită efectelor asupra concurenţei şi funcţionării pieţei interne, precum şi avantajelor pentru mediu. Raportul analizează oportunitatea consolidării tuturor dispoziţiilor care reglementează accesul la informaţiile referitoare la repararea şi întreţinerea vehiculelor într-o directivă-cadru revizuită privind omologarea de tip.

CAPITOLUL IV

OBLIGAŢIILE STATELOR MEMBRE

Articolul 10

Omologarea de tip

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

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

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

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

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

Articolul 11

Omologarea de tip a pieselor de schimb

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

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

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

Articolul 12

Stimulente financiare

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

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

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

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

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

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

Articolul 13

Sancţiuni

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

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

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

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

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

(d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

şi

(e) refuzul de a acorda acces la informaţii.

CAPITOLUL V

DISPOZIŢII FINALE

Articolul 14

Redefinirea specificaţiilor

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

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

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

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

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

(4) Comisia monitorizează poluanţii care fac obiectul cerinţelor şi încercărilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3). Dacă ajunge la concluzia că este necesară reglementarea emisiilor pentru alţi poluanţi, Comisia prezintă Parlamentului European şi Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament în conformitate.

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

(6) Anexele relevante la Directiva 2005/55/CE se modifică în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3), astfel încât să includă cerinţele referitoare la omologarea de tip a tuturor vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al respectivei directive.

Articolul 15

Comitologie

(1) Comisia este asistată de un comitet.

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

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

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

Articolul 16

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

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

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

(a) Titlul se înlocuieşte cu următorul text:

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

(b) Articolul 1 se înlocuieşte cu următorul text:

„Articolul 1

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiţii:

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

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

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

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

„1. Prezenta directivă se aplică în cazul controlului poluanţilor gazoşi şi particulelor, duratei de viaţă a dispozitivelor pentru controlul emisiilor, conformităţii în funcţionare şi a sistemelor de diagnosticare la bord (OBD) ale tuturor autovehiculelor, precum şi motoarelor prevăzute la articolul 1, cu excepţia vehiculelor din categoriile M_1, N_1, N_2 şi M_2 pentru care s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (*).

(*) JO L 171, 29.6.2007, p. 1".

Articolul 17

Abrogare

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

— Directiva 70/220/CEE,

— Directiva 72/306/CEE,

— Directiva 74/290/CEE,

— Directiva 77/102/CEE,

— Directiva 78/665/CEE,

— Directiva 80/1268/CEE,

— Directiva 83/351/CEE,

— Directiva 88/76/CEE,

— Directiva 88/436/CEE,

— Directiva 89/458/CEE,

— Directiva 91/441/CEE,

— Directiva 93/59/CEE,

— Directiva 93/116/CE,

— Directiva 94/12/CE,

— Directiva 96/44/CE,

— Directiva 96/69/CE,

— Directiva 98/69/CE,

— Directiva 98/77/CE,

— Directiva 1999/100/CE,

— Directiva 1999/102/CE,

— Directiva 2001/1/CE,

— Directiva 2001/100/CE,

— Directiva 2002/80/CE,

— Directiva 2003/76/CE,

— Directiva 2004/3/CE.

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

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

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

Articolul 18

Intrare în vigoare

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

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

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

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

Adoptat la Strasburg, 20 iunie 2007.

Pentru Parlamentul European
Preşedintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Preşedintele
G. GLOSER

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

ANEXA I

VALORILE-LIMITĂ LA EMISII

Tabelul 1

Valorile-limită la emisii Euro 5

		Masa de referință (MR) (kg)	Valori-limită													
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa hidrocarburilor totale (THC)		Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO_x)		Masa combinată a hidrocarburilor totale şi oxizilor de azot (THC + NO_x)		Masa particulelor (PM)		Numărul de particule (1) (P)	
			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 (nr./km)	
Categoria	Clasa		MAS	MAC	MAS	MAC	MAS	MAC	MAS	MAC	MAS	MAC	MAS (2)	MAC	MAS	MAC
M	—	Toate	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N_1	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
N_2			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

Notă: MAS = motor cu aprindere prin scânteie, MAC = motor cu aprindere prin comprimare

(1) O valoare numerică urmează să fie stabilită cât mai repede posibil şi până la data intrării în vigoare a Euro 6.

(2) Valorile referitoare la masa particulelor la motoarele cu aprindere prin scânteie se aplică numai la vehiculele cu motoare cu injecţie directă.

Tabelul 2

Valorile-limită la emisii Euro 6

		Masa de referință (MR) (kg)	Valori-limită													
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa hidrocarburilor totale (THC)		Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO_x)		Masa combinată a hidrocarburilor totale și oxizilor de azot (THC + NO_x)		Masa particulelor (PM)		Numărul de particule (1) (P)	
			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 (nr./km)	
Categoria	Clasa		MAS	MAC	MAS	MAC	MAS	MAC	MAS	MAC	MAS	MAC	MAS (2)	MAC	MAS	MAC
M	—	Toate	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
N_1	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0	5,0		
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		
N_2			2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		

Notă: MAS = motor cu aprindere prin scânteie, MAC = motor cu aprindere prin comprimare

(1) O valoare numerică urmează să fie stabilită pentru această etapă.

(2) Valorile referitoare la masa particulelor la motoarele cu aprindere prin scânteie se aplică numai la vehiculele cu motoare cu injecție directă.

Tabelul 3

Valori-limită ale emisiilor pentru încercarea privind emisiile evaporative

Masa emisiilor evaporative (g/încercare)
2,0

Tabelul 4

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

Temperatură de încercare 266 K (– 7 °C)			
Categoria vehiculului	Clasa	Masa monoxidului de carbon (CO) L_1 (g/km)	Masa hidrocarburilor (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

ANEXA II

Modificări ale Directivei 70/156/CEE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	Referința în Jurnalul Oficial	Aplicabilitate									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emisii/acces la informații	…/…/CE (CE) nr. …/…	L …, …, p. …	X ([10])	X ([10])		X ([10])	X ([10])					

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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