



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 21.12.2007
СОМ(2007) 851 окончателен

2007/0295 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно типовото одобрение на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежкотоварни автомобили (Евро VI) и относно достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства

(представено от Комисията)

{SEC(2007)1718}
{SEC(2007)1720}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1) КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Основания и цели на предложението

Целта на предложението е определянето на хармонизирани правила относно производството на моторни превозни средства с цел осигуряване функционирането на вътрешния пазар, като същевременно се гарантира висока степен на опазване на околната среда по отношение на изхвърляните в атмосферата емисии.

Правилното функциониране на вътрешния пазар в Европейския съюз налага наличието на общи стандарти за ограничаване на изхвърляните от превозните средства емисии от атмосферни замърсители. Предприемането на мерки на равнището на Общността не позволява появата на различни продуктови стандарти в държавите-членки, което би довело до раздробяване на вътрешния пазар и въвеждането на ненужни препятствия пред търговията в рамките на Общността.

Държавите-членки и техните граждани са загрижени за рисковете за здравето на човека и околната среда, възникващи от замърсяването на въздуха. Въпреки че през последното десетилетие качеството на въздуха бе подобро, в Европейския съюз все още съществуват значителен брой проблеми, свързани с качеството на въздуха, по-специално в градските зони и в гъсто населените райони.

Общ контекст

Пределните стойности на емисиите Евро IV за камиони и автобуси се прилагат от 9 ноември 2006 г., а пределните стойности на емисиите Евро V ще се прилагат от 1 октомври 2008 г. за новите типови одобрения¹ и в двата случая.

При положение че не се измени политиката по отношение на намаляването на нивото на емисии на тежкотоварните превозни средства, съществува голяма опасност функционирането на вътрешния пазар да бъде нарушено, а държавите-членки да започнат да предприемат едностранни действия. Лошото качество на въздуха също така ще остане проблем в Европейския съюз, като атмосферното замърсяване ще продължи да оказва вредно въздействие върху човешкото здраве.

Съществуващи разпоредби в обхвата на предложението

Понастоящем изискванията относно емисиите на тежкотоварни превозни средства се регулират от Директива 2005/55/ЕО¹, така както тя се прилага от Директива 2005/78/ЕО².

¹ 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, зареджани с гориво от природен газ или втечен нефтен газ, използвани в превозните средства (ОВ L 275, 20.10.2005 г., стр. 1).

Съвместимост с другите политики и цели на Съюза

Предложението е изготвено в рамките на програмата „Чист въздух за Европа“ (SAFE), която предостави техническата основа за изготвянето на Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха³. Посредством SAFE бе направена оценка на нивата на емисиите, на настоящото и бъдещото качество на въздуха, и на ползите от въвеждането на допълнителни мерки за подобряване на качеството на въздуха. На тази основа Комисията определи мерките, които са необходими за постигане на необходимите нива на качество на въздуха. Стандартът Евро VI представлява една от няколкото мерки от този тип, които са от значение за намаляване на емисиите от озонови прекурсори (като азотни окиси - NO_x и въглеводороди - HC), и от частици.

Освен това предложението съответства напълно на целите на стратегията на Европейския съюз за устойчиво развитие и допринася значително за изпълнение на целите на Лисабонската стратегия.

2) КОНСУЛТИРАНЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Събиране и използване на експертни становища

Засегнати научни/експертни области

Предложението наложи извършването на анализ на автомобилните технологии, които трябва да се използват за намаляване на емисиите, и на разходите, свързани с прилагането на различните сценарии за въвеждане на пределните стойности на емисиите Евро VI.

Използвана методика

През 2004 г. службите на Комисията изпратиха въпросник на заинтересованите страни относно новия стандарт Евро VI за пределни стойности на емисиите на тежкотоварните превозни средства. Във въпросника се представяха различни сценарии за въвеждането на нови пределни стойности и се искаха данни за технологията, която би трябвало да се използва за спазването на тези стойности, както и за свързаните с нея разходи. Бе ангажирана експертна група от независими консултанти, която да направи преглед на отговорите на въпросника. Целта бе оценяване и валидиране на отговорите на заинтересованите страни и изготвяне на обща позиция относно необходимата технология и разходи за всеки един от сценариите. Тази информация бе използвана за моделиране на въздействието на известен брой сценарии за ограничаване на емисиите.

Основни консултирани организации/експерти

² Директива 2005/78/ЕО на Комисията от 14 ноември 2005 г. относно изпълнение на Директива 2005/55/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за сближаване законодателствата на държавите-членки относно мерките, които трябва да бъдат взети срещу емисии от замърсяващи газове и частици от двигатели за превозни средства с компресионно запалване, и емисии от замърсяващи частици от двигатели за превозни средства с принудително запалване, използващи гориво природен газ или втечен нефтен газ, и за изменение на Приложения I, II, III, IV и VI към нея (ОВ L 313, 29.11.2005 г., стр. 1).

³ COM (2005) 446 окончателен, 21.9.2005 г.

Бяха събрани данни от редица различни заинтересовани страни от областта на автомобилостроенето и автотранспорта, които бяха обработени от група от консултанти, ръководени от организацията TNO Netherlands.

Резюме на получените и използвани мнения

Групата от консултанти обобщи предоставените от заинтересованите страни данни относно разходите. Комисията използва доклада на тази група като информация, допринасяща за анализирането на различните сценарии за въвеждане на пределни стойности на емисиите. Предпочетените пределни стойности бяха избрани въз основа на тяхната осъществимост от техническа гледна точка и на рентабилността.

Използвани средства за осигуряване на публичен достъп до експертните мнения

Докладът на експертната група е достъпен на уебсайта на Генерална дирекция „Предприятия и промишленост“⁴.

Оценка на въздействието

Към настоящия момент се извършва оценка на въздействието, при която се разглеждат следните пет варианта на политика:

- (1) *Подход „Без промяна на политиката“*: пределните стойности на емисиите Евро V (Директива 2005/55/ЕО, в съответствие с нейните изменения) остават в сила по отношение на тежкотоварните превозни средства.

При положение че не се извършат изменения в политиката за намаляване на нивата на емисиите на моторните превозни средства, съществува голяма опасност функционирането на вътрешния пазар да бъде нарушено. Има вероятност при отсъствие на по-строги стандарти относно емисиите на европейско ниво, държавите-членки да започнат за създават самостоятелно законодателство или да започнат да прилагат други мерки, като забрана за влизане в градовете на някои типове превозни средства или създаване на зони с ниски стойности на емисиите.

Лошото качество на въздуха ще остане проблем в Европейския съюз, като атмосферното замърсяване ще продължи да оказва отрицателно въздействие върху човешкото здраве. Програмата SAFE показва, че въпреки подобрението в областта на замърсяващите емисии, се предвижда през 2020 г. отражението върху здравето на замърсяването на въздуха в Европейския съюз да бъде значително.

Ето защо този вариант на политика не се счита като приложим.

- (2) *Регулаторен подход на равнището на Европейския съюз*: преразглеждане на съществуващото законодателство относно Евро V посредством определяне на нови пределни стойности на емисиите Евро VI на равнището на Европейския съюз.

В сравнение със сценария, при който не се извършват изменения в политиката, регулаторният подход има предимството, че ще осигури правилното функциониране на

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

вътрешния пазар и ще доведе до подобряване на качеството на въздуха. Това ще подобри общественото здраве и оттам ще доведе до намаление на разходите за здравеопазване.

Неп прякото въздействие на варианта с регулаторния подход може да бъде положително по отношение на конкурентоспособността на промишлеността на ЕС на международно ниво, по-специално на пазарите, на които се прилагат строги нормативни изисквания в областта на околната среда.

В рамките на този подход бе разгледана възможността за прилагане на Евро VI на един или на два етапа, но предвид голямата подкрепа, изразена в отговорите на общественото допитване, бе решено въвеждането на Евро VI да стане в рамките на един етап.

Ето защо в предложението е залегнал вариантът с регулаторния подход.

- (3) *Въвеждане на нормативна уредба от страна на държавите-членки:* държавите-членки изготвят свои собствени стандарти по отношение на емисиите и/или налагат други мерки (например временно ограничаване на движението на превозни средства, които не отговарят на по-строгите стандарти).

Този подход би имал отрицателно въздействие върху функционирането на вътрешния пазар, например по отношение на пазара на товаро-пътнически автомобили, но също така по отношение на свободното движение на стоки, превозвани от тези превозни средства. Ето защо този подход беше отхвърлен.

- (4) *Предоставяне на данъчни стимули от държавите-членки:* държавите-членки въвеждат на доброволна основа данъчни стимули за превозните средства, отговарящи на пределни стойности на емисиите, които са по-строги от Евро V.

Трудно е да се докаже устойчивия характер на подобни мерки в дългосрочен план. Така че тази политика би довела до значителна несигурност за производителите по отношение на търсенето на по-незамърсяващи превозни средства.

Освен това стимулиращи режими от различни видове в съседни страни биха могли да имат непредвидими трансгранични ефекти, както по отношение на различните видове поведение на купувачите на превозни средства, така и по отношение на въздействието върху замърсяването на въздуха. Следователно би могло да се създаде опасност за съществуването на единния автомобилен пазар.

Така че този вариант не гарантира осъществяването на целите на политиката и дори би могъл да окаже отрицателно въздействие върху функционирането на вътрешния пазар, като създаде несигурност по отношение на търсенето на специални типове превозни средства.

Ето защо този подход не следва да бъде прилаган.

- (5) *Нерегулаторен подход:* саморегулиране посредством договаряне поемането на ангажимент от автомобилната промишленост за намаляване на емисиите, изхвърляни от новите превозни средства.

Не може да се гарантира, че поетият доброволен ангажимент ще осигури адекватни гаранции за постигането на определено ниво на емисии, или че ще бъдат предвидени съответни санкции, ако този ангажимент бъде нарушен. Освен това не е сигурно, че използването на доброволния подход би предоставило някаква допълнителна полза за промишлеността, правителствата или обществеността.

Сериите Евро от регламенти относно емисиите се използват широко на голям брой нововъзникващи пазари. Така че развитието на установената в ЕС регулаторна система по отношение на емисиите има важно значение за останалия свят. Следователно изоставянето на регулаторния подход в полза на доброволния, би довело до сътресения в процеса на хармонизиране в световен мащаб.

Ето защо вариантът за нерегулаторен подход не се разглежда по-нататък.

3) ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Резюме на предложените действия

Основният аспект на настоящия регламент е, че той налага по-нататъшно намаляване на пределните стойности на емисиите от превозни средства по отношение на частиците и азотните окиси (NO_x).

Предвижда се намаление с 66 % на емисиите от замърсяващи частици, изхвърляни от двигателите с компресионно запалване. Макар и това намаление на пределните стойности да не налага използването на специална технология, де факто то ще наложи въвеждането на филтри за прахови частици на дизеловите двигатели.

Предвидената пределна стойност на емисиите от частици може да бъде постигната с филтри от отворен или затворен тип. Филтрите от затворен тип имат предимството, че намаляват количеството на ултрафините частици, които се считат като най-вредни за здравето. За да се предотврати възможността в бъдеще да се разработват филтри от отворен тип, които отговарят на новите пределни стойности на емисиите от частици, но позволяват преминаването на голям брой ултрафини частици, е предвидено да се въведе на по-късен етап нов стандарт, ограничаващ броя на изхвърляните частици. Към настоящия момент не е уместно определянето на стандарт за броя на частиците, тъй като понастоящем се провеждат изследвания в рамките на Икономическата комисия за Европа на ООН като част от Програмата за измерване на частиците. Работната група към ИКЕ на ООН продължава разглеждането на този въпрос. След като бъдат готови резултатите от програмата за измерване на частиците, би следвало да се въведе стандарт относно броя на частиците.

За превозните средства с двигатели с компресионно запалване се предвижда намаление с 80 % на NO_x. За да бъде спазена тази пределна емисионна стойност, при настоящото състояние на технологиите ще бъде необходимо въвеждането на вътрешни мерки по отношение на двигателя (например рецикулация на отработилите газове – EGR) и на устройства за последваща обработка на отработилите газове (например за селективна каталитична редукция – SCR). В предложението се предвиждат също така намаления на емисиите, изхвърляни от двигателите с принудително запалване.

Предложението включва изискване, съгласно което информацията от бордовата система за диагностика (БСД) и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозните средства трябва да бъдат предоставяни чрез уебсайтове в стандартизирания формат, изготвен от технически комитет на заинтересованите страни (така нареченият „формат OASIS“).

Въвеждането на хармонизирани изисквания в световен мащаб е важен фактор за намаляване на разходите за изпитване на представителите на автомобилостроителната промишленост, и ще окаже положително влияние върху конкурентоспособността на европейските производители на превозни средства и двигатели. В този контекст това предложение въвежда изисквания, изготвени в рамката на работната група CEE-ONU WP.29 – Световния форум за хармонизиране на регулаторната уредба за превозните средства – свързани с:

1. използването на хармонизирани в световен мащаб цикли на шофиране в стабилизирани режим (WHSC) и в преходен режим (WHTC) за оценка на емисиите от замърсители;
2. методиката за изпитване и измерване на емисиите;
3. хармонизирани в световен мащаб бордови системи за диагностика (WWH-OBD).

Предложението въвежда също така изисквания относно типовото одобрение на компонентите за последваща обработка на отработилите газове, като катализатори и дизелови филтри за механични частици.

Правно основание

Правното основание на предложението е член 95 от Договора.

Принцип на субсидиарност

Доколкото предложението не е в сфера, която е от изключителната компетенция на Общността, се прилага принципът на субсидиарност.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в задоволителна степен от държавите-членки, поради необходимостта от предотвратяване появата на препятствия пред общия пазар и поради трансграничното въздействие, оказвано от замърсяването на въздуха.

Атмосферното моделиране показва, че замърсяването, възникнало в една от държавите-членка, допринася за замърсяването, измервано в други държави-членки, така че за разрешаване на проблема с атмосферното замърсяване е необходимо съгласувано действие на равнището на Европейския съюз.

Чрез действието на Общността ще се постигнат по-лесно целите на предложението, защото ще се избегне раздробяването на вътрешния пазар, което в противен случай би възникнало. Чрез определянето на единни стандарти за нивото на замърсяващите емисии, изхвърляни от моторните превозни средства, предложението осигурява по-добро качество на въздуха в Европейския съюз и е насочено към разрешаването на проблема с трансграничното замърсяване на въздуха.

Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигане на целите за осигуряване на правилното функциониране на вътрешния пазар, като същевременно се гарантира висока степен на опазване на околната среда.

Анализът на разходите и ползите, извършен в рамките на оценката на въздействието на предложението, показва че избраните пределни стойности на емисиите предоставят предимства за цялото общество.

Избор на инструменти

Предложеният инструмент е регламент. Други средства не биха били подходящи по следната причина:

- Използването на регламент се счита за подходящо за постигане на необходимата сигурност относно изпълнението на разпоредбите, като не се изисква извършване на въвеждане в законодателството на държавите-членки.

Предложението използва подход на разделение на отговорностите, който се използва в други законодателни актове, например при предишната директива относно емисиите на тежкотоварните превозни средства⁵. Този подход предвижда предложението и приемането на законодателните актове да става по два различни, но успоредни пътя:

- на първо място основните разпоредби ще се изготвят от Европейския парламент и Съвета под формата на регламент, който се основава на член 95 от Договора за ЕС, посредством процедурата за съвместно вземане на решения („предложение съгласно процедурата за съвместно вземане на решения“);
- на второ място техническите спецификации, залегнали в основните разпоредби, ще бъдат включени в регламент, който се приема от Комисията, подпомагана от Регулаторен комитет („предложение съгласно процедурата по комитология“);

4) ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

5) ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Симулиране, пилотна фаза и преходен период

В предложението има общи преходни периоди, за да се осигури достатъчно време за производителите на превозни средства.

⁵ Директива 2005/55/ЕО (ОВ L 275, 20.10.2005 г., стр. 1), така както се прилага от Директива 2005/78/ЕО (ОВ L 313, 29.11.2005 г., стр. 1)

Опростяване

Предложението предвижда опростяване на законодателството.

В съобщението на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, озаглавено „Актуализиране и опростяване на достиженията на правото на Общността“⁶, като приоритетна област за опростяване на законодателството на Общността се посочва системата на типово одобрение на моторните превозни средства. Директиви 2005/55/ЕО, 2005/78/ЕО и 2006/51/ЕО ще бъдат отменени. Освен това Директива 80/1269/ЕИО⁷ и нейните изменения, свързани с мощността на двигателите на моторните превозни средства, също ще бъде отменена, а техническите ѝ изисквания ще бъдат включени в настоящото предложение.

Предложението предвижда опростяване на административните процедури за публичните органи (национални или на ЕС). Предложението е включено в постоянно действащата програма на Комисията за осъвременяване и опростяване на достиженията на правото на Европейската общност и в нейната законодателна работна програма под референтен номер 2007/ENTR/009.

Отмяна на съществуващо законодателство

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на действащото законодателство. Този въпрос се разглежда в член 15 на предложението.

Европейско икономическо пространство

Предложеният акт засяга материя от значение за ЕИП и следователно трябва да обхване и Европейското икономическо пространство.

⁶ COM (2003) 71 окончателен, 11.2.2003 г.

⁷ 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 (ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 46).

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно типовото одобрение на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежкотоварни автомобили (Евро VI) и относно достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства

(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 Комисията⁸,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁹,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора¹⁰,

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 в Общността се прилага широкообхватна система за типово одобрение на моторните превозни средства. По тази причина техническите изисквания за типово одобрение на 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 един от новите отделни регламенти на Общността в контекста на процедурата за типово одобрение в обхвата на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета 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)¹¹. Следователно приложения IV, VI и XI към тази директива трябва да бъдат съответно изменени.
- (3) Вследствие на искането на Европейския парламент, в законодателството на ЕС за превозните средства бе въведен нов регулаторен подход. Следователно

⁸ ОВ С , , стр. .

⁹ ОВ С , , стр. .

¹⁰ ОВ С , , стр. .

¹¹ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

настоящият Регламент би следвало да определи единствено основните разпоредби за емисиите от превозни средства, докато техническите спецификации ще бъдат определени в мерките по прилагането, които ще бъдат приети при спазване на процедурите по комитология.

- (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., 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-податливите части 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-податливите части от населението, както и национални пределни стойности на емисиите. Програмата „Чист въздух за Европа“ (SAFE) доведе до приемането на тематична стратегия относно замърсяването на въздуха¹². 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 към задачата за намаляване на емисиите от превозни средства следва да се подходи като към част от цялостна стратегия. Стандартите Евро VI представляват една от мерките за намаляване на ефективните емисии от атмосферни замърсители, като частиците, а така също и озоновите прекурсори, като азотните окиси и въглеводородите.
- (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 пределни стойности на емисиите.
- (6) По-специално е необходимо да се намалят емисиите на азотни окиси от тежкотоварните превозни средства с цел подобряване на качеството на въздуха и спазване на пределните стойности за замърсяване и националните пределни стойности на емисиите. Определянето на пределни стойности за азотния окис на ранен етап би осигурило дългосрочна сигурност в планирането за производителите на превозни средства в цяла Европа.
- (7) При определяне на нормите за емисии е важно да се вземе 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 относно ремонта на превозните средства чрез стандартизиран формат, който да може да се използва за извличане на техническа информация, и ефективната конкуренция на пазара за информационни услуги и за ремонт и техническо обслужване на превозните

¹² COM(2005) 0446, 21.9.2005 г.

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 с бордовите системи за диагностика и тяхното взаимодействие с другите системи на превозното средство. Необходимо е да се утвърдят технически спецификации, които да се използват като основа от производителите на техните интернет страници, както и целенасочени мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп за малките и средни предприятия (МСП).

- (9) Комисията следва да продължи да прави преглед на 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 регулиране (контрол) на емисии, и, когато е необходимо, да внася предложение до Европейския парламент и до Съвета, с оглед регулирането на такива емисии.
- (10) Необходимо е да се насърчава въвеждането в експлоатация на превозни средства, използващи алтернативни горива, които са в състояние да изхвърлят по-малки количества азотни окиси и частици. Ето защо е необходимо въвеждането на пределни стойности за въглеродородите, неметановите въглеродороди и метана.
- (11) За да се осигури контрол върху емисиите на ултрафини частици (PM 0,1 μm и по-ниски стойности), Комисията следва да бъде оправомощена да възприеме 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, трябва да бъде съобразен с резултатите от Програмата за измерване на частиците (Particulate Measurement Programme/PMP) на ИКЕ на ООН и да бъде съвместим със съществуващите амбициозни цели по отношение на околната среда.
- (12) Комисията следва да започне да използва хармонизирани в световен мащаб цикли на шофиране при процедурата по изпитване, които представляват основата на нормативната уредба на ЕС за типово одобрение 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 (ОСЕ).
- (13) Бордовите системи за диагностика са важни за регулиране на емисиите по време на използването на превозното средство. Поради значението на регулирането на действителните емисии в световен план, Комисията следва да продължи да извършва преглед на изискванията за такива системи и допустимите прагови стойности при проследяване на неизправностите.
- (14) За да може да се следи приносът на този сектор за световните емисии от газове, предизвикващи парников ефект, Комисията би следвало да въведе изискване на измерване на разхода на гориво и на емисиите от въглероден двуокис на тежкотоварните превозни средства.

- (15) За по-доброто контролиране на реалните емисии, изхвърляни от превозните средства, включително емисиите извън рамките на цикъла, и улесняване на процеса на осигуряване на съответствие в експлоатация, би следвало да се приеме методика на изпитване и спецификации относно техническите характеристики, базирани на употребата на преносими системи за измерване на емисиите (PEMS).
- (16) За постигане на целите относно качеството на въздуха Комисията би следвало да въведе хармонизирани разпоредби, за да се гарантира, че емисиите извън рамките на цикъла на тежкотоварните превозни средства и техните двигатели се контролират по подходящ начин при широк диапазон от условия на околната среда и условия на функциониране на двигателя.
- (17) Правилното функциониране на системата за последваща обработка на отработилите газове, по-специално в случая на NO_x, е основно условие за изпълнение на установените стандарти относно емисиите от 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.
- (18) 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 основата на определянето на данъците върху превозни средства.
- (19) Държавите-членки би следвало да установят правила за наказанията, прилагани за нарушения на разпоредбите на настоящия регламент, и да гарантират тяхното изпълнение. Тези санкции е необходимо да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.
- (20) Изискванията относно мощността на двигателя на моторните превозни средства, предвидени в Директива 80/1269/ЕО, следва да бъдат въведени в настоящия регламент и в Регламент (ЕО) № 715/2007. Поради това Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде съответно изменен, а Директива 80/1269/ЕО следва да бъде отменена.
- (21) Член 14, параграф 6 от Регламент № 715/2007 следва да се заличи, тъй като настоящият регламент отменя директивата, към която той препраща. Поради това Регламент (ЕО) № 715/2007 следва да бъде съответно изменен.
- (22) С цел опростяване на законодателството на Общността е необходимо съществуващите директиви да бъдат заменени с регламент. Използването на регламент би гарантирало 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. Съществуващото законодателство относно емисиите на тежкотоварните превозни средства, Директиви 2005/55/ЕО, 2005/78/ЕО и 2006/51/ЕО следва да бъдат отменени.

- (23) 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., в което са определени процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹³.
- (24) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за въвеждане в приложение I на пределни стойности, основаващи се на броя на частиците, за определяне на стойността на допустимото ниво на компонента NO₂ в пределната стойност на NO_x, за установяване на специални процедури, изпитвания и изисквания за типово одобрение и на процедура за измерване на броя на частиците, както и за приемане на мерки относно емисиите извън рамките на цикъла, 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 допълнят настоящия регламент чрез добавяне на нови несъществени елементи, те следва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (25) Тъй като целите на настоящия регламент, а по-специално осъществяването на вътрешния пазар посредством въвеждане на общи технически изисквания за емисиите от моторни превозни средства и гарантиран достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство за независими оператори на същата основа, както за оторизираните търговци и сервизи, не могат да бъдат достатъчно добре постигнати от държавите-членки и поради тази причина могат да бъдат по-успешно осъществени на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

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

Освен това настоящият регламент въвежда правила за съответствие в експлоатация на превозните средства и техните двигатели, за надеждност на устройствата за регулиране на замърсяването, бордовите системи за диагностика (БСД), за измерване на разхода на гориво, за емисиите от въглероден двуокис (CO₂) и димните емисии от дизеловите двигатели и за достъпността на информацията от бордовите системи за диагностика и на информацията за ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

¹³ OJ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

Член 2

Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за превозните 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 накърняват разпоредбите на член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Член 3

Определения

По смисъла на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „двигател“ е източникът на двигателната сила на превозното средство, за който може да се издаде типово одобрение като отделен технически възел съгласно член 3, точка 25 от Директива 2007/46/ЕИО;
- (2) „газообразни замърсители“ са емисиите в отработилите газове на въглероден окис, азотни окиси, изразени в еквивалентен азотен двуокис (NO₂), и на въглеродороди;
- (3) „частици (фини прахови частици)“ са компонентите в отработилите газове, които се отделят от разредените отработили газове при максимална температура от 325 K (52°C) чрез филтрите, посочени в изпитвателната процедура за установяване на средните стойности на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител;
- (4) „емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“ означава емисиите на газови замърсители и частици;
- (5) „картер на двигателя“ са 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, регулиращо замърсяването“ са тези компоненти от превозното средство, които управляват и/или ограничават емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител;
- (7) „бордова система за диагностика“ или „БСД“ е система за контрол на емисиите, която има способността да идентифицира възможните места на неизправности чрез кодове за неизправности, съхранени в паметта на компютър;
- (8) „стратегия на неефективност“ означава всяка стратегия, 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 изпитвателните процедури при извършване на типово одобрение;

- (9) „оригинално устройство, регулиращо замърсяването“ е устройство, регулиращо замърсяването, или комбинация от такива устройства, включени в типовото одобрение, издадено за превозното средство;
- (10) „резервно устройство, регулиращо замърсяването“ е устройство, регулиращо замърсяването, или комбинация от такива устройства, предназначени за замяна на оригиналното устройство, регулиращо замърсяването, което може да бъде одобрено като отделен технически възел, така както е посочено в член 3 на Директива 2007/46/ЕО;
- (11) „информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство“ е цялата необходима информация за диагностика, обслужване, инспекция, периодична проверка, ремонт, препрограмиране или реинициализиране на превозното средство, предоставяна от производителите на техните оторизирани търговци/сервиси, 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) „независим оператор“ означава предприятия, различни от оторизирани търговци и сервиси, участващи пряко или непряко в ремонта и техническо обслужване на моторни превозни средства, и по-специално авторемонтни предприятия, производители или дистрибутори на оборудване за ремонт, инструменти или резервни части, издатели на техническа информация, автомобилни клубове, фирми за пътна помощ, фирми, предлагащи услуги в областта на проверките и изпитванията, фирми, предлагащи обучение за персонал за монтиране, производство и ремонт на оборудване за превозни средства, работещи с алтернативно гориво;
- (13) „превозно средство, работещо с алтернативно гориво“ е 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;
- (14) „еталонна 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.

Член 4

Задължения на производителите

1. Производителите следва да доказват, че всички нови превозни средства, които се продават, регистрират или пускат в движение в Общността, всички нови двигатели, които се продават или пускат в експлоатация в Общността, както и всички нови резервни устройства за регулиране на замърсяването, които изискват издаването на типово одобрение в съответствие с член 8, които се

продават или пускат в движение в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент.

2. Производителите осигуряват спазването на процедурите по типово одобрение за проверка на съответствието на продукцията, надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването, и изискванията за съответствие в експлоатация.

Предприетите от производителя технически мерки следва да гарантират, че емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител са реално ограничени съгласно настоящия регламент, през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване.

За тази цел километражите и еталонните интервали, на които трябва да бъдат извършвани изпитванията за надеждност на устройствата, регулиращи замърсяването, използвани при типовото одобрение и изпитването за съответствие на намиращите се в експлоатация превозни средства или двигатели, са следните:

- a) 160 000 km или 5 години, което събитие настъпи първо, за двигателите, които се монтират на превозни средства от категория M₁, N₁ и M₂;
 - б) 300 000 km или 6 години, което събитие настъпи първо, за двигателите, които се монтират на превозни средства от категория N₂, N₃ с максимална технически допустима маса не надвишаваща 16 тона, и M₃ клас I, клас II и клас A, и клас B с максимална технически допустима маса не надвишаваща 7,5 тона;
 - в) 700 000 km или 7 години, което събитие настъпи първо, за двигателите, които се монтират на превозни средства от категория N₃ с максимална технически допустима маса надвишаваща 16 тона и M₃ клас III и клас B с максимална технически допустима маса надвишаваща 7,5 тона.
3. В съответствие с процедурата, предвидена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, Комисията следва да установи специалните процедури и изисквания за прилагането на параграфи 1 и 2 от настоящия член.

Член 5

Изисквания и изпитвания

1. Производителите осигуряват съответствието с пределните стойности на емисиите, предвидени в приложение I.
2. Производителите оборудват двигателите и превозните средства по такъв начин, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на двигателя или превозното средство, при нормална експлоатация, да отговаря на изискванията на настоящия регламент.

3. Използването на стратегии на неефективност, които намаляват ефективността на оборудването за контрол на емисиите, е забранено.
4. Комисията следва да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, мерките по прилагане на настоящия член. Тези мерки се отнасят до следните елементи:
 - а) емисии на отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, включително изпитвателни цикли, емисии извън рамките на цикъла, брой на частиците, емисии при работа на празен ход, непрозрачност (оптическа плътност) на дима и правилната работа и възстановяване на устройствата, регулиращи замърсяването;
 - б) картерни емисии;
 - в) бордови системи за диагностика и функциониране по време на експлоатация на устройствата, регулиращи замърсяването;
 - г) надеждност на устройствата, регулиращи замърсяването, резервните устройства, регулиращи замърсяването, съответствие на двигателите и превозните средства в експлоатация, съответствие на продукцията и експлоатационна годност;
 - д) емисии на въглероден двуокис и разход на гориво;
 - е) разширяване на типовите одобрения;
 - ж) изпитвателно оборудване;
 - з) еталонни горива;
 - и) измерване на мощността на двигателя;
 - й) специални разпоредби за осигуряване на правилното функциониране на мерките за контрол на NO_x; тези мерки трябва да гарантират, че превозните средства, които имат нужда от използване на реагент за спазване на пределните стойности на емисиите от NO_x, няма да могат да функционират без този реагент.

Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, други мерки относно специалните процедури, изпитвания и изисквания, свързани с типовото одобрение.

Член 6

Достъп до информация

1. Производителите следва да предоставят на независимите оператори неограничен и стандартизиран достъп до информацията от бордовата система за диагностика (БСД) и до информацията за ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

Прилагат се членове 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

2. В съответствие с процедурата, предвидена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, Комисията следва да установи и актуализира за целите на прилагането на параграф 1 на настоящия член техническите спецификации, свързани с начина на предоставяне на информацията от бордовата система за диагностика и на информацията за ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, други мерки, необходими за прилагането на параграф 1 на настоящия член.

Член 7

Задължения по отношение на системите, използващи реагент за еднократна употреба

1. Производителите, сервизните представители и операторите на превозни средства не трябва да манипулират системите, които използват реагент за еднократна употреба.
2. Операторите на превозни средства трябва да гарантират, че превозното средство не се движи без реагент за еднократна употреба.

Член 8

График за прилагане на типовото одобрение на превозните средства и двигателите

1. Считано от датата, посочена във първо изречение на втория параграф на член 16, националните органи на основания, свързани с емисиите, отказват издаване на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение за новите типове двигатели или превозни средства, които не изпълняват изискванията на настоящия регламент.

Сертификатите за типово одобрение, съответстващи на нива на емисии преди въвеждането на Евро VI, могат да бъдат издавани на превозните средства и двигателите, предназначени за износ в трети страни, 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 1 октомври 2014 г., в случай на нови превозни средства, които не съответстват на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО, и на основания, свързани с емисиите, забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на тези 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 съответстват на изискванията на настоящия регламент.

3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 и 2 от настоящия член, и след влизането в сила на мерките по прилагане, предвидени в член 4, параграф 3, в член 5, параграф 4, първа алинея, и в 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 издаването на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение за нов тип превозно средство или двигател, или да забранят регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на ново превозно средство и продажбата или употребата на нови двигатели, когато въпросното превозно средство или двигатели отговарят на изискванията на настоящия регламент.

Член 9

Задължения на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на резервни части

Националните органи забраняват продажбата или монтирането на превозно средство на нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, предназначени да бъдат монтирани на превозни средства, одобрени съгласно настоящия регламент, ако те не са от тип, за който е издадено одобрение в съответствие с настоящия регламент.

Член 10

Финансови стимули

1. След влизането в сила на мерките по прилагане към настоящия регламент държавите-членки могат да предвиждат финансови стимули по отношение на серийно произвеждани моторни превозни средства, които са в съответствие с настоящия регламент.

Тези стимули се прилагат към всички нови превозни средства, пускани на пазара на съответната държава-членка, които са в съответствие с настоящия регламент. Въпреки това те не могат да се прилагат след 1 октомври 2014 г.

2. След влизането в сила на мерките по прилагане към настоящия регламент държавите-членки могат да предоставят финансови стимули за усъвършенстване на превозните средства в експлоатация, така че те да започнат да спазват пределните стойности на емисиите, предвидени в приложение I, и за бракуване на превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент.
3. Стимулите, предвидени в параграфи 1 и 2 за всеки тип моторно превозно средство, не трябва да надвишават сумата на допълнителните разходи за техническите устройства, въведени за осигуряване на съответствието с

посочените в приложение I пределни стойности на емисиите, като в нея се включват и разходите за монтирането им на превозното средство.

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

Член 11

Санкции

1. Държавите-членки постановяват разпоредби относно санкциите, приложими при нарушаване на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки нотифицират Комисията за тези разпоредби не по-късно от [ДАТА, 18 месеца след влизане в сила на настоящия регламент] и незабавно я уведомяват 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 в хода на процедури, водещи до оттегляне на одобрение;
 - б) фалшифициране на резултатите от изпитванията за типово одобрение или за съответствие в експлоатация;
 - в) прикриване на данни или технически спецификации, което би довело до отказ или отнемане на типово одобрение;
 - г) използване на стратегии на неефективност;
 - д) отказ за предоставяне на достъп до информация.

Видовете нарушения на производителите, сервизните представители и операторите, които подлежат на санкция, включват манипулирането на системите, използващи реагент за еднократна употреба.

Видовете нарушения на операторите, които подлежат на санкция, включват управлението на превозно средство без реагент за еднократна употреба.

Член 12

Ново дефиниране на спецификациите

1. След приключването 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 снижава нивото на опазване на околната среда в Общността:

- a) въвежда пределни стойности, основаващи се на броя на частиците, и при необходимост определя стойността на допустимото ниво на компонента NO₂ в пределната стойност на NO_x, като това се извършва в съответствие с член 39, параграф 2 от Директива 2007/46/ЕО;
 - б) приема процедура за измерване на броя на частиците.
2. Комисията следва да установи корелационните коефициенти между Европейския стандарт за преходен цикъл (ETC) и Европейския стандарт за цикъл на устойчива основа (ESC), описани в Директива 55/2005/ЕО от една страна, и хармонизирания в световен мащаб цикъл на шофиране в преходен режим (WHTC) и хармонизирания в световен мащаб цикъл на шофиране в стабилизирания режим (WHSC) от друга страна, като съответно адаптира пределните стойности.
 3. Комисията прави преглед на процедурите, изпитванията и изискванията, предвидени в член 5, параграф 4, както и на изпитвателните цикли, използвани за измерване на емисиите.

Когато при прегледа се установи, че тези процедури, изпитвания и изпитвателни цикли вече не са адекватни или че вече не отразяват действителните емисии в световен мащаб, те се адаптират по начин, позволяващ адекватно отразяване на емисиите, отделяни в действителност от движещите се по пътищата автомобили.

4. Комисията продължава да извършва преглед на замърсителите, изброени в точка 2 на член 3. Ако стигне до заключение, че е подходящо да се регулират емисиите и от други замърсители, тя съответно извършва изменение на настоящия регламент.

Член 13

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):
„й) измерване на мощността на двигателя.“
2. Параграф 6 от член 14 се заличава.

Член 14

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 15

Отмяна

1. Директива 80/1269/ЕИО на Съвета, Директиви 88/195/ЕИО, 97/21/ЕО, 1999/99/ЕО и 2005/78/ЕО на Комисията, и Директива 2005/55/ЕО се отменят, считано от 1 октомври 2014 г.
2. Позовавания на отменените директиви се тълкуват като позовавания на настоящия регламент.

Член 16

Влизане в сила

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

Той се прилага от 1 април 2013 г. Въпреки това член 8, параграф 3 и член 10 се прилагат от датата на влизане в сила, а точки 1 а) i), 1 б) i), 2 а), 3 а) i), 3 б) i), 3 в) i) и 3 г) i) от приложение II се прилагат от 1 октомври 2014 г.

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

Съставен в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Пределни стойности на емисиите Евро VI

	Пределни стойности							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	маса на частици (mg/kWh)	брой на частици (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Забележка:

PI = Принудително запалване

CI = Компресионно запалване

(1) На по-късен етап ще бъде определен стандарт за броя им.

(2) Пределните стойности за циклите WHSC и WHTC ще бъдат въведени на по-късен етап, след като бъдат определени корелационните коефициенти по отношение на настоящите цикли (ESC и ETC).

(3) Допустимото ниво на компонента NO₂ в пределната стойност на NO_x може да бъде определено на по-късен етап.

ПРИЛОЖЕНИЕ П

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) точка 40 се заличава;

ii) добавя 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		
41a Емисии (Евро VI) от тежкотоварни превозни средства / достъп до информация	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	[L ..., ..., стр. ... вписва се позоваването на настоящия регламент]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X						

iii) добавя се следната бележка:

¹²

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

б) таблицата в допълнението се изменя, както следва:

i) точка 40 се заличава;

ii) добавя се следната точка 41а:

	Предмет	Регулаторен акт	Брой на Официален вестник	M ₁
41a	Емисии (Евро VI) от тежкотоварни превозни средства, като се изключат всички изисквания, отнасящи се до бордовата система за диагностика (БСД) и достъпа до информация / Достъп до информация	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	[L ..., ..., стр. ... вписва се позоваването на настоящия регламент]	A

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

а) точка 40 се заличава;

б) добавя се следната точка 41а:

Предмет	Регулаторен акт	Изменен от	Приложим към следните варианти
41а Емисии (Евро VI) от тежкотоварни превозни средства / достъп до информация	[ЕО) № .../... <i>вписва се номерът на настоящия регламент</i>]		

3. Приложение XI се изменя, както следва:

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

i) точка 40 се заличава;

ii) добавя 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 тежкотоварни превозни средства / достъп до информация	[ЕО) № .../... <i>вписва се номерът на настоящия регламент</i>]	G+H	G+H	G+H	G+H

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

i) точка 40 се заличава;

ii) в таблицата се добавя 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 тежкотоварни превозни средства / достъп до информация	[ЕО) № .../... <i>вписва се номерът на настоящия регламент</i>]	X	X	X	X	X	X				

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

i) точка 40 се заличава;

ii) добавя се следната точка 41a:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Емисии (Евро VI) от тежкотоварни превозни средства / достъп до информация	[ЕО) № .../... <i>вписва се номерът на настоящия регламент</i>]	Н	Н	Н	Н	Н				

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

i) точка 40 се заличава;

ii) добавя се следната точка 41a:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	Самоходен кран от категория N3
41a	Емисии (Евро VI) от тежкотоварни превозни средства / достъп до информация	[ЕО) № .../... <i>вписва се номерът на настоящия регламент</i>]	Х