

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 627/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Ιουνίου 2014

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 με σκοπό την προσαρμογή του στην τεχνική πρόοδο, σε ό,τι αφορά την παρακολούθηση του σωματιδιακού υλικού από το ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 4 και το άρθρο 12 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής<sup>(2)</sup> ορίζει ότι η Επιτροπή υποχρεούται να διεξάγει επανεξέταση σχετικά με την τεχνική εφικτότητα της παρακολούθησης, για οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, της απόδοσης του φίλτρου σωματιδίων ντίζελ (DPF) αναφορικά με τις κατώτατες οριακές τιμές του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης (OTL), οι οποίες ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος X του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Η Επιτροπή διεξήγαγε την εν λόγω επανεξέταση και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η τεχνολογία που είναι ικανή να παρακολουθεί την απόδοση του DPF αναφορικά με τις OTL είναι διαθέσιμη. Ωστόσο, από την επανεξέταση εξήχθη επίσης το συμπέρασμα ότι είναι σκόπιμο να μετατεθεί η ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω απαιτήσεων απόδοσης του DPF προκειμένου να παρασχεθεί στη βιομηχανία επαρκής χρόνος για την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας του εξοπλισμού όσον αφορά τη μαζική παραγωγή και την προσαρμογή της στα οχήματα. Είναι, επομένως, αναγκαίο να προσαρμοστεί ο πίνακας 1 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011, ώστε να συμπεριληφθεί η νέα ημερομηνία εφαρμογής.
- (3) Επιπλέον, και στην περίπτωση κινητήρων επιβαλλόμενης ανάφλεξης, ο πίνακας 1 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 θα πρέπει επίσης να προσαρμοστεί, με την εισαγωγή μιας στήλης που θα αφορά την απαίτηση για παρακολούθηση των επιπέδων μονοξειδίου του άνθρακα αναφορικά με τις OTL οι οποίες καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011, καθώς και μια στήλη που θα αφορά τις απαιτήσεις απόδοσης εν χρήσει οι οποίες καθορίζονται στα σημεία 6 έως 6.5.5.1 του παραρτήματος X του εν λόγω κανονισμού.
- (4) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής μηχανοκίνητων οχημάτων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Εάν ο κατασκευαστής το επιλέξει, έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 στην περίπτωση νέων τύπων οχημάτων ή κινητήρων και έως την 31η Δεκεμβρίου 2016 για όλους τους νέους τύπους οχημάτων που έχουν πωληθεί, ταξινομηθεί ή κυκλοφορήσει στην Ένωση, μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διατάξεις για την παρακολούθηση της απόδοσης του φίλτρου σωματιδίων ντίζελ (DPF) όπως προβλέπεται στο σημείο 2.3.3.3 του παραρτήματος X».

- 2) Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1).

---

*Άρθρο 2*

Οι εγκρίσεις τύπου που χορηγούνται για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και για οχήματα σύμφωνα με τον χαρακτήρα Β στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος Ι πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξακολουθούν να ισχύουν και μετά την εν λόγω ημερομηνία.

*Άρθρο 3*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 2014.

Για την Επιτροπή,  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ο πίνακας 1 του προσαρτήματος 9 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 1

Χαρακτη- ήρας	NO <sub>x</sub> OTL <sup>(1)</sup>	PM OTL <sup>(2)</sup>	CO OTL <sup>(6)</sup>	IUPR	Ποιότητα αντιδραστηρί- ου και κατανάλωση	Ημερομηνίες υλοποίησης: νέοι τύποι	Ημερομηνίες υλοποίησης: όλα τα οχήματα	Τελευταία ημερομηνία ταξινόμησης
A	Σειρά: “περίοδος σταδιακής εφαρμογής” του πίνακα 1 ή του πίνακα 2	Παρακολού- θηση απόδοσης <sup>(3)</sup>		Σταδιακή εφαρμογή <sup>(7)</sup>	Σταδιακή εφαρμογή <sup>(4)</sup>	31.12.2012	31.12.2013	31.08.2015 <sup>(9)</sup>  30.12.2016 <sup>(10)</sup>
B <sup>(11)</sup>	Σειρά: “περίοδος σταδιακής εφαρμογής” του πίνακα 2		Σειρά: “περίοδος σταδιακής εφαρμογής” του πίνακα 2	Σταδιακή εφαρμογή <sup>(7)</sup>	Σταδιακή εφαρμογή <sup>(4)</sup>	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Σειρά: “γενικές απαι- τήσεις” του πίνακα 1 ή του πίνακα 2	Σειρά: “γενικές απαιτήσεις” του πίνακα 1	Σειρά: “γενικές απαι- τήσεις” του πίνακα 2	Γενικά <sup>(8)</sup>	Γενικά <sup>(5)</sup>	31.12.2015	31.12.2016	

## Υποσημειώσεις:

- <sup>(1)</sup> Απαιτήσεις παρακολούθησης για τις “NO<sub>x</sub> OTL” (κατώτατες οριακές τιμές συστήματος OBD ως προς τα NO<sub>x</sub>) όπως ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος X.
- <sup>(2)</sup> Απαιτήσεις παρακολούθησης για τις “PM OTL” (κατώτατες οριακές τιμές συστήματος OBD ως προς τα σωματίδια) όπως ορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος X.
- <sup>(3)</sup> Απαιτήσεις για την “παρακολούθηση απόδοσης” όπως ορίζονται στο σημείο 2.1.1 του παραρτήματος X.
- <sup>(4)</sup> Απαιτήσεις για την ποιότητα αντιδραστηρίου και την κατανάλωση κατά τη “σταδιακή εφαρμογή” όπως ορίζονται στα σημεία 7.1.1.1 και 8.4.1.1 του παραρτήματος XIII.
- <sup>(5)</sup> “Γενικές απαιτήσεις” για την ποιότητα αντιδραστηρίου και την κατανάλωση όπως ορίζονται στα σημεία 7.1.1 και 8.4.1 του παραρτήματος XIII.
- <sup>(6)</sup> Απαιτήσεις παρακολούθησης για τις “CO OTL” όπως ορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος X.
- <sup>(7)</sup> Απαιτήσεις “σταδιακής εφαρμογής” για τον IUPR όπως ορίζονται στα σημεία 6.4.4, 6.5.5 και 6.5.5.1 του παραρτήματος X.
- <sup>(8)</sup> “Γενικές απαιτήσεις” για τον IUPR όπως ορίζονται στο τμήμα 6 του παραρτήματος X.
- <sup>(9)</sup> Για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και οχήματα εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες.
- <sup>(10)</sup> Για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και οχήματα εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες.
- <sup>(11)</sup> Ισχύει μόνο για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και οχήματα εφοδιασμένα με τέτοιους κινητήρες.».