

32007R0715

29.6.2007.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 171/1

UREDBA (EZ) br. 715/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 20. lipnja 2007.****o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 95.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

(1) Unutarnje tržište obuhvaća prostor bez unutarnjih granica u kojem se mora osigurati slobodan protok roba, osoba, usluga i kapitala. S tim se ciljem primjenjuje cjeloviti sustav homologacije tipa Zajednice, uspostavljen za motorna vozila Direktivom Vijeća 70/156/EEZ od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica ⁽³⁾. Tehnički zahtjevi za homologaciju tipa motornih vozila s obzirom na emisije trebaju se uskladiti da bi se izbjegli zahtjevi koji se razlikuju od jedne do druge države članice i osigurala visoka razina zaštite okoliša.

(2) Ova Uredba jedan je od posebnih regulatornih akata u sklopu postupka EZ homologacije tipa prema Direktivi 70/156/EEZ. Direktivu stoga treba izmijeniti na odgovarajući način.

(3) Novi regulatorni pristup uveden je na zahtjev Europskog parlamenta u zakonodavstvo Europske unije o vozilima. Tako ova Uredba utvrđuje temeljne odredbe o emisijama vozila, dok će tehničke specifikacije biti utvrđene provedbenim mjerama donesenim u skladu s postupcima komitologije.

(4) U ožujku 2001. Komisija je pokrenula program „Čist zrak za Europu” (CAFE), čiji su glavni elementi prikazani u priopćenju od 4. svibnja 2005. To je prethodilo donošenju tematske strategije o onečišćenju zraka priopćenjem od 21. rujna 2005. Jedan od zaključaka tematske strategije je da su daljnja smanjenja emisija u prijevoznom sektoru (zračnom, pomorskom i kopnenom prijevozu), u kućanstvima i energetskom, poljoprivrednom i industrijskom sektoru potrebna da se dosegnu ciljevi Europske unije u pogledu kakvoće zraka. U tom kontekstu, trebalo bi se pristupiti smanjenju emisija vozila kao dijelu cjelovite strategije. Norme Euro 5 i Euro 6 jedna su od mjera zamišljenih za smanjenje emisije čestica i prekursora ozona, poput dušikovih oksida i ugljikovodika.

(5) Da bi se dosegli ciljevi Europske unije u pogledu kakvoće zraka, potrebni su trajni naponi za smanjenje emisija iz vozila. Zbog tog razloga industrija bi morala biti jasno informirana o budućim graničnim vrijednostima emisija. Zato ova Uredba osim za Euro 5 uključuje i granične vrijednosti emisija za stupanj Euro 6.

(6) Osobito je potrebno znatno smanjenje emisija dušikovog oksida iz dizelskih vozila za poboljšanje kakvoće zraka i zadovoljavanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari. To je dovelo do doseganja ambicioznih graničnih vrijednosti stupnja Euro 6, a da se pritom ne bi moralo odreći prednosti dizelskih motora u pogledu potrošnje goriva i emisije ugljikovodika i ugljičnog monoksida. Postavljanje takvih mjera za smanjenje emisija dušikovog oksida u ranoj fazi omogućit će dugoročno sigurnost planiranja proizvođačima vozila u cijeloj Europi.

⁽¹⁾ SL C 318, 23.12.2006., str. 62.

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 13. prosinca 2006. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 30. svibnja 2007.

⁽³⁾ SL L 42, 23.2.1970., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/96/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 81.).

- (7) Pri određivanju normi za emisije važno je uzeti u obzir učinak na tržišta i na konkurentnost proizvođača, izravne i neizravne troškove za poslovanje te koristi koje proizlaze iz poticajnih inovacija, poboljšanja kakvoće zraka, snižavanja troškova zdravstva i produljivanja životnog vijeka, kao i ukupnog učinka na emisije CO₂.
- (8) Pristup bez ograničenja podacima za popravak vozila, preko normiranog obrasca koji se može upotrijebiti za pronalaženje tehničkih informacija, i učinkovito natjecanje na tržištu usluga informiranja o popravku i održavanju vozila potrebni su za poboljšanje djelovanja unutarnjeg tržišta, posebno u pogledu slobodnog protoka roba, slobode poslovnog nastana i slobode pružanja usluga. Velik dio takvih podataka odnosi se na sustave ugrađene dijagnostike (OBD) i njihove interakcije s drugim sustavima vozila. Prikladno je utvrditi tehničke specifikacije koje bi internetske stranice proizvođača morale zadovoljavati, zajedno s ciljanim mjerama za osiguravanje primjerenog pristupa za mala i srednja poduzeća (SME). Zajedničke norme, dogovorene uz sudjelovanje zainteresiranih strana, poput OASIS⁽¹⁾ formata, mogu olakšati razmjenu podataka između proizvođača i davatelja usluga. Zato je prikladno na početku zahtijevati uporabu tehničkih specifikacija u OASIS formatu i zadužiti Komisiju da uputi zahtjev u CEN/ISO za daljnji razvoj tog formata u normu da bi ona pravodobno zamijenila OASIS format.
- (9) Najkasnije četiri godine nakon datuma stupanja na snagu ove Uredbe, Komisija treba preispitati djelovanje sustava pristupa svim podacima za popravak i održavanje vozila da bi utvrdila bi li bilo prikladno objediniti sve odredbe koje se odnose na pristup podacima za popravak i održavanje vozila u izmijenjenoj okvirnoj Direktivi o homologaciji tipa. Ako se odredbe koje se odnose na pristup svim podacima o vozilima uključe u tu Direktivu, odgovarajuće odredbe u ovoj Uredbi morale bi se staviti izvan snage, pod uvjetom da su postojeća prava na pristup podacima za popravak i održavanje zadržana.
- (10) Komisija bi morala redovito preispitivati emisije koje još nisu pravno regulirane i koje su posljedica proširene uporabe novih sastava goriva, novih tehnologija pogonskih motora i novih sustava kontrole emisije i, prema potrebi, Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti prijedlog pravnog reguliranja takvih emisija.
- (11) Da bi se olakšalo uvođenje i osigurala prisutnost vozila koja upotrebljavaju alternativna goriva i koja mogu imati niske emisije dušikovih oksida i čestica te da bi se istodobno ohrabrilo smanjenje emisija vozila s pogonom na benzin, ovom su Uredbom uvedene posebne granične vrijednosti za ukupne ugljikovodike i ukupne ugljikovodike bez metana.
- (12) I dalje treba ulagati napor za uvođenje strožih ograničenja za emisije, uključujući smanjivanje emisija ugljičnog dioksida te za osiguravanje da se ta ograničenja odnose na stvarne značajke vozila u uporabi.
- (13) Da bi se osigurao nadzor nad emisijama u obliku jako malih čestica (0,1 µm i manje), Komisija bi morala čim prije donijeti i najkasnije u trenutku stupanja na snagu stupnja Euro 6 uvesti pristup koji se temelji na broju čestica kao dodatak postojećem pristupu koji se temelji na masi. Pristup koji se temelji na broju čestica mora se oslanjati na rezultate UN/ECE-ovog PMP-programa mjerenja čestica (PMP – Particulate Measurement Programme) i biti u skladu s postojećim zahtjevnim ciljevima zaštite okoliša.
- (14) Da bi se osigurala veća ponovljivost pri mjerenju mase i broja čestica u laboratorijskim uvjetima, Komisija bi morala donijeti novi postupak mjerenja koji bi zamijenio dosadašnji. To bi trebalo uvesti čim prije, a najkasnije do stupanja na snagu stupnja Euro 6. On bi se morao temeljiti na rezultatima PMP-a. Kad se novi postupak mjerenja počne upotrebljavati, granične vrijednosti masene emisije čestica propisane u ovoj Uredbi morale bi se ponovno odrediti budući da se novim postupkom bilježe manje mase nego sadašnjim.
- (15) Komisija treba pratiti nužnost promjene novog Europskog ciklusa vožnje kao postupka ispitivanja koji predstavlja osnovu za uredbe o EZ homologaciji tipa s obzirom na emisije. Prilagođavanje ili zamjena ispitnih ciklusa mogu biti potrebni za odražavanje izmjena u svojstvima vozila i ponašanju vozača. Promjene mogu biti nužne za osiguravanje da emisije u stvarnim okolnostima odgovaraju emisijama izmjerenim kod homologacije tipa. Također će se razmotriti uporaba prijenosnih sustava za mjerenje emisija i uvođenje regulatornog koncepta prema načelu „ne smije se prekoračiti” („not to exceed”).
- (16) OBD sustavi bitni su za kontrolu emisija tijekom uporabe vozila. Radi važnosti kontrole emisija u stvarnim okolnostima, Komisija bi morala redovito preispitivati zahtjeve za takve sustave i dopuštene pragove za praćenje grešaka.
- (17) Potrebna je normirana metoda za mjerenje potrošnje goriva i emisija ugljičnog dioksida kod vozila da bi se osiguralo da ne nastanu tehničke zapreke u trgovini između država članica. Osim toga, potrebno je osigurati da kupci i korisnici dobiju objektivne i točne podatke.

⁽¹⁾ Organizacija za unapređenje strukturnih informacijskih normi.

(18) Prije izrade prijedloga budućih normi za emisije, Komisija bi trebala izraditi studije na podlozi kojih bi se odredilo je li još potrebno nastaviti s daljnjom podjelom kategorija vozila u skupine i podskupine i je li moguće primijeniti granične vrijednosti emisija koje su neovisne o masi.

(19) Državama članicama treba se omogućiti da pomoću financijskih poticaja pospješe stavljanje na tržište onih vozila koja ispunjavaju zahtjeve koji su doneseni na razini Zajednice. Međutim, takvi poticaji morali bi zadovoljavati odredbe Ugovora, a posebno pravila o državnoj pomoći. To je potrebno da se spriječi narušavanje unutarnjeg tržišta. Ova Uredba ne bi trebala utjecati na pravo država članica da uključe emisije u osnovu za izračunavanje poreznih davanja za vozila.

(20) S obzirom na to da se zakonodavstvo u području emisija i potrošnje goriva vozila razvijalo više od 35 godina i sada obuhvaća više od 24 direktive, preporučljivo je zamijeniti te direktive novom uredbom i određenim brojem provedbenih mjera. Uredba će omogućiti da su detaljne tehničke odredbe izravno primjenjive za proizvođače, tijela nadležna za homologaciju i tehničke službe, te da se mogu mnogo brže i učinkovitije prilagođavati. Zato treba staviti izvan snage direktive 70/220/EEZ⁽¹⁾, 72/306/EEZ⁽²⁾, 74/290/EEZ⁽³⁾, 80/1268/EEZ⁽⁴⁾, 83/351/EEZ⁽⁵⁾, 88/76/EEZ⁽⁶⁾, 88/436/EEZ⁽⁷⁾,

89/458/EEZ⁽⁸⁾, 91/441/EEZ⁽⁹⁾, 93/59/EEZ⁽¹⁰⁾, 94/12/EEZ⁽¹¹⁾, 96/69/EEZ⁽¹²⁾, 98/69/EEZ⁽¹³⁾, 2001/1/EEZ⁽¹⁴⁾, 2001/100/EEZ⁽¹⁵⁾ i 2004/3/EEZ⁽¹⁶⁾. Osim toga, države članice moraju također staviti izvan snage zakonodavstvo u koje su prenesene direktive koje se stavljaju izvan snage.

(21) Da bi se uklonile nejasnoće u vezi s područjem primjene zakonodavstva o emisijama iz vozila, Direktivu 2005/55/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 28. rujna 2005. o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje treba poduzeti protiv emisije plinovitih i krutih onečišćujućih tvari iz motora s kompresijskim paljenjem za primjenu u vozilima i emisije plinovitih onečišćujućih tvari iz motora s vanjskim izvorom paljenja, koji kao gorivo koriste prirodni plin ili ukapljeni naftni plin, za primjenu u vozilima⁽¹⁷⁾ treba izmijeniti tako da obuhvaća sva teška vozila da bi bilo jasno da se ova Uredba odnosi na vozila lake kategorije.

(1) Direktiva Vijeća 70/220/EEZ od 20. ožujka 1970. o usklađivanju zakonodavstva država članica o mjerama koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 76, 6.4.1970., str. 1.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2003/76/EZ (SL L 206, 15.8.2003., str. 29.).

(2) Direktiva Vijeća 72/306/EEZ od 2. kolovoza 1972. o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje treba poduzeti protiv emisije onečišćujućih tvari iz dizelskih motora vozila (SL L 190, 20.8.1972., str. 1.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2005/21/EZ (SL L 61, 8.3.2005., str. 25.).

(3) Direktiva Vijeća 74/290/EEZ od 28. svibnja 1974. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje treba poduzeti za smanjenje onečišćenja zraka emisijama iz motora s vanjskim izvorom paljenja ugrađenih u motorna vozila (SL L 159, 15.6.1974., str. 61.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/101/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 238.).

(4) Direktiva Vijeća 80/1268/EEZ od 16. prosinca 1980. o emisiji ugljikovog dioksida i potrošnji goriva motornih vozila (SL L 375, 31.12.1980., str. 36.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2004/3/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 49, 19.2.2004., str. 36.).

(5) Direktiva Vijeća 83/351/EEZ od 16. lipnja 1983. o izmjeni Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje treba poduzeti za smanjenje onečišćenja zraka emisijama iz motora s vanjskim izvorom paljenja ugrađenih u motorna vozila (SL L 197, 20.7.1983., str. 1.).

(6) Direktiva Vijeća 88/76/EEZ od 3. prosinca 1987. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 36, 9.2.1988., str. 1.).

(7) Direktiva Vijeća 88/436/EEZ od 16. lipnja 1988. o izmjeni Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (ograničenje za emisije krutih čestica iz dizelskih motora) (SL L 214, 6.8.1988., str. 1.).

(8) Direktiva Vijeća 89/458/EEZ od 18. srpnja 1989. o izmjeni Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila s obzirom na Europske norme za emisiju za automobile s motorima manjim od 1,4 litre (SL L 226, 3.8.1989., str. 1.).

(9) Direktiva Vijeća 91/441/EEZ od 26. lipnja 1991. o izmjeni Direktive 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 242, 30.8.1991., str. 1.).

(10) Direktiva Vijeća 93/59/EEZ od 28. lipnja 1993. o izmjeni Direktive Vijeća 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 186, 28.7.1993., str. 21.).

(11) Direktiva 94/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. ožujka 1994. o mjerama koje se poduzimaju za smanjenje onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 100, 19.4.1994., str. 42.).

(12) Direktiva 96/69/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 8. listopada 1996. o izmjeni Direktive Vijeća 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 282, 1.11.1996., str. 64.).

(13) Direktiva 98/69/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 1998. o mjerama koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 350, 28.12.1998., str. 1.).

(14) Direktiva 2001/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. siječnja 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 70/220/EEZ o mjerama koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 35, 6.2.2001., str. 34.).

(15) Direktiva 2001/100/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. prosinca 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 70/220/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica u odnosu na mjere koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila a (SL L 16, 18.1.2002., str. 32.).

(16) Direktiva 2004/3/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o izmjeni Direktive 70/156/EEZ i 80/1268/EEZ s obzirom na mjerenje emisija ugljikovog dioksida i potrošnje goriva vozila kategorije N₁ (SL L 49, 19.2.2004., str. 36.).

(17) SL L 275, 20.10.2005., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/51/EZ (SL L 152, 7.6.2006., str. 11.).

(22) Da bi se osigurao neometan prijelaz od postojećih direktiva na ovu Uredbu, treba odgoditi početak primjene ove Uredbe na određeno razdoblje nakon njezinog stupanja na snagu. Međutim, proizvođači bi u tom razdoblju trebali imati mogućnost izbora da imaju vozila homologirana ili u skladu s postojećim direktivama ili u skladu s ovom Uredbom. Osim toga, odredbe o financijskim poticajima morale bi se početi primjenjivati odmah nakon stupanja na snagu ove Uredbe. Stupanje na snagu ove Uredbe ne smije utjecati na valjanost homologacija tipa dodijeljenih u skladu s postojećim direktivama.

(23) Da bi se osigurao neometan prijelaz od postojećih direktiva na ovu Uredbu, treba na stupnju Euro 5 predvidjeti određene iznimke za vozila konstruirana za ispunjavanje specifičnih socijalnih potreba. Te iznimke trebale bi prestati vrijediti stupanjem na snagu stupnja Euro 6.

(24) Mjere koje su potrebne za provedbu ove Uredbe moraju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.

(25) Posebno, Komisiji bi se trebala povjeriti ovlast za uvođenje brojčanih graničnih vrijednosti za količinu čestica u Prilogu I., kao i za ponovno određivanje graničnih vrijednosti za masu čestica koje su predviđene u tom Prilogu. Budući da su te mjere općeg karaktera i zamišljene su za dopunu ove Uredbe dodavanjem novih elemenata koji nisu ključni, one se trebaju donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom kako je predviđeno u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.

(26) Ovlast bi se također trebala povjeriti Komisiji za uspostavljanje posebnih postupaka, ispitivanja i zahtjeva za homologaciju tipa, kao i revidiranih postupaka mjerenja čestica i graničnih vrijednosti broja čestica, te za donošenje mjera koje se odnose na uporabu poremećajnih uređaja, pristup podacima za popravak i održavanje i ispitne cikluse koji se upotrebljavaju za mjerenje emisija. Budući da su te mjere općeg karaktera i zamišljene su za dopunu ove Uredbe dodavanjem novih elemenata koji nisu ključni, one bi se trebale donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom kako je predviđeno u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.

(27) Budući da ciljeve ove Uredbe, to jest uspostavljanje unutarnjeg tržišta kroz uvođenje zajedničkih tehničkih zahtjeva koji se odnose na emisije iz motornih vozila i zajamčeni pristup podacima za popravak i održavanje za neovisne operatore na istoj osnovi kao i za ovlaštene trgovce i servisere, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ih se može bolje ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom

supsidijarnosti, kako je predviđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je predviđeno u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

PREDMET, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

Članak 1.

Predmet

1. Ova Uredba utvrđuje zajedničke tehničke zahtjeve za homologaciju tipa motornih vozila (dalje u tekstu: vozila) i zamjenskih dijelova, poput zamjenskih uređaja za kontrolu emisije, s obzirom na njihove emisije.

2. Osim toga, ova Uredba utvrđuje pravila za sukladnost u uporabi, trajnost uređaja za kontrolu emisije, sustave ugrađene dijagnostike (OBD), mjerenje potrošnje goriva i pristup podacima za popravak i održavanje vozila.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje za vozila kategorija M₁, M₂, N₁, i N₂, prema definiciji u Prilogu II. Direktivi 70/156/EEZ, čija referentna masa ne prelazi 2 610 kg.

2. Homologacija tipa koja je dodijeljena u skladu s ovom Uredbom može se na zahtjev proizvođača proširiti od vozila iz stavka 1. na vozila kategorija M₁, M₂, N₁ i N₂, prema definiciji u Prilogu II. Direktivi 70/156/EEZ, čija referentna masa ne prelazi 2 840 kg i koja zadovoljavaju uvjete utvrđene u ovoj Uredbi i njezinim provedbenim mjerama.

Članak 3.

Definicije

U ovoj Uredbi i njezinim provedbenim mjerama primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „hibridno motorno vozilo” znači vozilo s najmanje dva različita pretvornika energije i dva različita sustava pohranjivanja energije (u vozilu) za potrebu pogona vozila;

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

2. „vozila konstruirana da ispunjavaju posebne socijalne potrebe” znači dizelska vozila kategorije M₁ koja su ili:

(a) vozila za posebne namjene prema definiciji u Direktivi 70/156/EEZ čija referentna masa prelazi 2 000 kg;

(b) vozila čija referentna masa prelazi 2 000 kg i koja su konstruirana za prijevoz sedam ili više osoba uključujući vozača, iz kojih su od 1. rujna 2012. izuzeta vozila kategorije M₁G prema definiciji u Direktivi 70/156/EEZ;

ili

(c) vozila čija referentna masa prelazi 1 760 kg koja su izrađena posebno za komercijalnu uporabu i omogućavaju uporabu invalidskih kolica u vozilu;

3. „referentna masa” znači masa vozila u voznom stanju umanjena za jedinstvenu masu vozača od 75 kg i uvećana za jedinstvenu masu od 100 kg;

4. „plinovite onečišćujuće tvari” znači emisije u ispušnim plinovima ugljičnog monoksida, dušikovih oksida, izražene kao ekvivalent dušikovog dioksida (NO₂), i ugljikovodika;

5. „onečišćujuće čestice” znači materijal izdvojen iz razrijeđenih ispušnih plinova na najvećoj temperaturi od 325 K (52 °C) pomoću filtera opisanih u postupku ispitivanja za provjeravanje prosječnih emisija iz ispušne cijevi;

6. „emisije iz ispušne cijevi” znači emisija plinovitih onečišćujućih tvari i onečišćujućih čestica;

7. „emisije isparavanjem” znači pare ugljikovodika koje su izašle iz sustava za gorivo motornog vozila, osim onih u emisijama iz ispušne cijevi;

8. „kućište koljenaste osovine” znači prostor u motoru ili izvan njega koji je povezan s koritom za ulje s unutarnjim ili vanjskim cijevima kroz koje mogu izaći pare ili plinovi;

9. „sustav ugrađene dijagnostike” ili „OBD sustav” znači sustav za nadzor nad emisijama koji ima sposobnost određivanja vjerojatnog područja neispravnosti pomoću kodova grešaka pohranjenih u memoriji računala;

10. „poremećajni uređaj” („defeat device”) znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila,

brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila;

11. „uređaj za kontrolu onečišćenja” znači oni sastavni dijelovi vozila koji nadziru i/ili ograničavaju emisije iz ispušne cijevi i emisije isparavanjem;

12. „izvorni uređaj za kontrolu onečišćenja” znači uređaj za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih uređaja koji su obuhvaćeni dodijeljenom homologacijom tipa za određeno vozilo;

13. „zamjenski uređaj za kontrolu onečišćenja” znači uređaj za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih uređaja koji su predviđeni za zamjenu izvornog uređaja za kontrolu onečišćenja i koji se mogu homologirati kao zasebna tehnička jedinica prema definiciji u Direktivi 70/156/EEZ;

14. „podaci o popravku i održavanju vozila” znači svi podaci koji su potrebni za dijagnozu, servisiranje, pregled, periodično praćenje, popravak, ponovno programiranje ili ponovno postavljanje početnih postavki vozila, koje proizvođač osigurava svojim ovlaštenim trgovcima i servisima, uključujući sve kasnije izmjene takvih podataka. Ti podaci uključuju i sve podatke potrebne za ugradbu dijelova ili opreme u vozila;

15. „neovisni operator” znači poduzeća koja nisu ovlašteni trgovci i servisi koji su izravno ili neizravno uključeni u popravak i održavanje motornih vozila, a posebno servisi, proizvođači ili distributeri opreme, alata i zamjenskih dijelova za servise, izdavači tehničkih informacija, autoklubovi, operatori koji pružaju pomoć na cesti, operatori koji pružaju usluge tehničkih pregleda i ispitivanja, operatori koji obavljaju strukovnu poduku servisera, proizvođači i serviseri opreme za vozila na alternativna goriva;

16. „biogoriva” znači tekuća ili plinovita pogonska goriva koja su proizvedena iz biomase;

17. „vozilo na alternativna goriva” znači vozilo konstruirano da može voziti bar na jednu vrstu goriva koje je ili plinovito pri atmosferskoj temperaturi i tlaku ili je u osnovi dobiveno iz nemineralnih ulja.

POGLAVLJE II.

Članak 5.

OBVEZE PROIZVOĐAČA KOD HOMOLOGACIJE TIP A

Zahtjevi i ispitivanja

Članak 4.

Obveze proizvođača

1. Proizvođači moraju dokazati da su sva nova vozila koja su prodana, registrirana ili stavljena u uporabu u Zajednici homologirana u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama. Proizvođači moraju također dokazati da su svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Zajednici homologirani u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

Te obveze uključuju zadovoljavanje graničnih vrijednosti za emisije utvrđenih u Prilogu I. i provedbenih mjera iz članka 5.

2. Proizvođači su odgovorni da su postupci homologacije tipa ispunjeni prilikom provjeravanja sukladnosti proizvodnje, trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja i sukladnosti u uporabi.

Osim toga, tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija iz ispušne cijevi i emisija ishlapljivanjem, u skladu s ovom Uredbom, tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe. Zato se mjere za sukladnost u uporabi moraju provjeriti u razdoblju od najviše pet godina ili prevezenih 100 000 km, ovisno o tome što bude prije. Ispitivanje trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja obavljeno za homologaciju tipa mora odgovarati razdoblju od prevezenih 160 000 km. Za zadovoljavanje tog ispitivanja trajnosti proizvođači moraju imati mogućnost provedbe ispitivanja na ispitnom uređaju za starenje, uz provedbene mjere iz stavka 4.

Sukladnost u uporabi se posebno provjerava za emisije iz ispušne cijevi, ispitane u odnosu na granične vrijednosti određene u Prilogu I. Radi poboljšanja kontrole emisija isparavanjem i emisija pri niskoj temperaturi okoline, Komisija mora preispitati postupke ispitivanja.

3. Proizvođači navode podatke o emisiji ugljičnog dioksida i potrošnji goriva u dokumentu koji se daje kupcu u trenutku kupovine.

4. Posebni postupci i zahtjevi za primjenu odredaba stavaka 2. i 3. se donose u skladu s postupkom predviđenim u članku 15. stavku 2.

1. Proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu da je sukladno s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

2. Uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena je. Zabrana se ne primjenjuje kad:

(a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;

(b) uređaj nakon pokretanja motora više na djeluje;

ili

(c) su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja za provjeravanje emisija isparavanjem i prosječnih emisija iz ispušne cijevi.

3. Posebni postupci, ispitivanja i zahtjevi za homologaciju tipa utvrđeni u ovom stavku, kao i zahtjevi za primjenu stavka 2. koji su namijenjeni za izmjene elemenata ove Uredbe koji nisu ključni njezinim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 15. stavku 3. To uključuje uspostavljanje zahtjeva koji se odnose na sljedeće elemente:

(a) emisije iz ispušne cijevi, uključujući ciklus ispitivanja, emisije pri niskim temperaturama okoline, emisije na praznom hodu, zacrnljenje dimljenja te ispravno djelovanje i regeneraciju sustava za naknadnu obradu (pročišćavanje);

(b) emisije isparavanjem i emisije iz kućišta koljenastog vratila;

(c) OBD sustave i radne značajke uređaja za kontrolu emisije u uporabi;

(d) trajnost uređaja za kontrolu emisije, zamjenske uređaje za kontrolu emisije, sukladnost u uporabi, sukladnost proizvodnje i tehnički pregled;

(e) mjerenje emisija stakleničkih plinova i potrošnje goriva;

(f) hibridna vozila i vozila na alternativna goriva;

(g) proširenje homologacija tipa i zahtjeve za male proizvođače;

(h) ispitnu opremu;

i

(i) referentna goriva, kao što su benzin, dizelsko gorivo, plinovita goriva i biogoriva, kao što su bioetanol, biodizel i bioplín.

Gore navedeni zahtjevi primjenjuju se, kad odgovara, za vozila bez obzira na vrstu pogonskog goriva.

POGLAVLJE III.

PRISTUP PODACIMA ZA POPRAVAK I ODRŽAVANJE VOZILA

Članak 6.

Obveze proizvođača

1. Proizvođači osiguravaju neograničen i normiran pristup podacima za popravak i održavanje vozila neovisnim operatorima preko internetskih stranica korištenjem normiranog formata na lako pristupačan i brz način, i koji nije diskriminirajući u odnosu na isporučeni sadržaj i pristup odobren ovlaštenim trgovcima i servisima. Za lakše ostvarenje tog cilja podaci se moraju dostavljati na konzistentan način, a u prvom redu u skladu s tehničkim zahtjevima OASIS ⁽¹⁾ formata. Proizvođači također čine dostupnom dokumentaciju za obučavanje neovisnim operatorima i ovlaštenim trgovcima i servisima.

2. Podaci iz stavka 1. uključuju:

- (a) nedvosmisleni identifikaciju vozila;
- (b) priručnike za održavanje;
- (c) tehničke priručnike;
- (d) podatke o sastavnim dijelovima i dijagnozi (kao npr. najmanje i najveće teoretske vrijednosti za mjerenja);
- (e) sheme ožičenja;
- (f) kodove za dijagnozu grešaka (uključujući proizvođačeve specifične kodove);
- (g) identifikacijski broj programa za umjeravanje koji se primjenjuje za tip vozila;
- (h) podatke o zaštićenim alatima i opremi kao i podacima koji se dobivaju s takvim alatima i opremom;

i

- (i) informacije o podatkovnom zapisu i podatke o dvosmjernom praćenju i ispitivanju.

⁽¹⁾ „OASIS format” odnosi se na tehničke specifikacije OASIS dokumenta SC2-D5, Format podataka za popravak automobila, verzija 1.0, 28. svibnja 2003. (dostupno na: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) i Odjeljke 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 i 3.8 OASIS dokumenta SC1-D2. Specifikacije za samostalni popravak, verzija 6.1, od 10.1.2003. (dostupno na: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), korištenjem samo otvorenog teksta i grafičkih formata.

3. Ovlašteni trgovci ili servisi u distribucijskom sustavu određenog proizvođača vozila smatraju se neovisnim operatorima za potrebe ove Uredbe u opsegu u kojem pružaju usluge popravka ili održavanja za vozila za koja nisu članovi distribucijskog sustava proizvođača.

4. Podaci o popravku ili održavanju vozila uvijek moraju biti na raspolaganju, osim ako su potrebni za održavanje informacijskog sustava.

5. Za potrebe proizvodnje i održavanja s OBD-om spojivih zamjenskih ili servisnih dijelova, dijagnostičkih alata i ispitne opreme, proizvođači trebaju osigurati odgovarajuće podatke o OBD-u i popravku ili održavanju vozila na nediskriminirajućoj osnovi svakom zainteresiranom proizvođaču ili serviseru sastavnih dijelova, dijagnostičkih alata ili ispitne opreme.

6. Za potrebe konstrukcije i proizvodnje automobilske opreme za vozila na alternativna goriva, proizvođači osiguravaju odgovarajuće podatke o OBD-u i o popravku i održavanju vozila na nediskriminirajućoj osnovi svakom zainteresiranom proizvođaču, serviseru za ugradbu ili serviseru za popravak i održavanje opreme za vozila na alternativna goriva.

7. Kod podnošenja zahtjeva za EZ homologaciju tipa ili nacionalnu homologaciju tipa, proizvođač treba osigurati tijelu za homologaciju dokaz o sukladnosti s ovom Uredbom s obzirom na pristup podacima za popravak ili održavanje vozila i podacima iz članka 5. U slučaju da takvi podaci nisu još dostupni, ili da u tom trenutku još nisu u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, proizvođač ih treba osigurati u razdoblju od šest mjeseci od dana dodjeljivanja homologacije tipa. Ako se takav dokaz o sukladnosti ne osigura u tom razdoblju, tijelo za homologaciju poduzima odgovarajuće mjere za uspostavljanje sukladnosti.

Proizvođač na svojoj internetskoj stranici treba objaviti kasnije izmjene podataka za popravak ili održavanje vozila istodobno kad ih pošalje ovlaštenim servisima.

Članak 7.

Naknade za pristup podacima za popravak i održavanje vozila

1. Proizvođači mogu zaračunati razumne i razmjerne naknade za pristup podacima za popravak i održavanje vozila obuhvaćenim ovom Uredbom; naknade nisu razumne i razmjerne ako odvrćaju od pristupa zbog neuzimanja u obzir opsega uporabe u kojem ih neovisni operator koristi.

2. Proizvođači trebaju staviti na raspolaganje podatke za popravak i održavanje vozila na dnevnoj, mjesečnoj i godišnjoj osnovi, s tim da su naknade za takve podatke promjenjive u skladu s vremenskim razdobljima za koja je odobren pristup.

Članak 8.**Provedbene mjere**

Mjere potrebne za provedbu članka 6. i 7., koje su namijenjene izmjenama elemenata ove Uredbe koji nisu ključni, njezinim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom kako je predviđeno u članku 15. stavku 3. To uključuje definiciju i osuvremenjivanje tehničkih specifikacija koje se odnose na način kojim se prenose podaci o OBD-u i popravku i održavanju vozila, uz posebnu pažnju posvećenu specifičnim potrebama SME-a.

Članak 9.**Izvješće**

Komisija najkasnije do 2. srpnja 2011. podnosi Europskomu parlamentu i Vijeću izvješće o djelovanju sustava pristupa podacima za popravak i održavanje vozila, u kojem će se posebna pažnja posvetiti utjecaju na konkurentnost i djelovanje unutarnjeg tržišta i koristima za okoliš. Izvješće sadrži ocjenu bi li bilo prikladno objediniti sve odredbe o pristupu podacima za popravak i održavanje vozila u revidiranoj okvirnoj direktivi o homologaciji tipa.

POGLAVLJE IV.**OBVEZE DRŽAVA ČLANICA****Članak 10.****Homologacija tipa**

1. S učinkom od 2. srpnja 2007., ako tako zahtijeva proizvođač, nacionalna tijela ne smiju, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, odbiti dodjeljivanje EZ homologacije tipa ili nacionalne homologacije tipa za novi tip vozila ni zabraniti registraciju, prodaju ni stavljanje u uporabu kad je odgovarajuće vozilo sukladno s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, posebno s graničnim vrijednostima Euro 5 utvrđenim u tablici 1. Priloga I. ili s graničnim vrijednostima Euro 6 utvrđenim u tablici 2. Priloga I.

2. S učinkom od 1. rujna 2009., i od 1. rujna 2010. u slučaju vozila kategorije N₁, razreda II i III, i kategorije N₂, nacionalna tijela trebaju, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, odbiti dodjeljivanje EZ homologacije tipa ili nacionalne homologacije tipa za nove tipove vozila koji nisu sukladni s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, posebno s prilogima, s iznimkom graničnih vrijednosti Euro 6 utvrđenih u tablici 2. Priloga I. Za ispitivanje emisija iz ispušne cijevi, granične vrijednosti koje se primjenjuju na vozila konstruirana za ispunjavanje specifičnih socijalnih potreba iste su kao i za vozila kategorije N₁, razreda III.

3. S učinkom od 1. siječnja 2011., i od 1. siječnja 2012. u slučaju vozila kategorije N₁, razreda II i III, i kategorije N₂, i vozila konstruiranih za ispunjavanje specifičnih socijalnih potreba, nacionalna tijela trebaju, u slučaju novih vozila koja nisu sukladna s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, posebno s prilogima, s iznimkom graničnih vrijednosti Euro 6 utvrđenih u tablici 2. Priloga I., smatrati potvrde o sukladnosti dalje nevažećim u smislu članka 7. stavka 1. Direktive 70/156/EEZ i trebaju, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, zabraniti registraciju, prodaju i stavljanje u uporabu takvih vozila. Za ispitivanje emisija iz ispušne cijevi, granične vrijednosti koje se primjenjuju na vozila konstruirana da zadovoljavaju specifične socijalne potrebe iste su kao i za vozila kategorije N₁, razreda III.

4. S učinkom od 1. rujna 2014., i od 1. rujna 2015. u slučaju vozila kategorije N₁, razreda II i III, i kategorije N₂, nacionalna tijela trebaju, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, odbiti dodjeljivanje EZ homologacije tipa ili nacionalne homologacije tipa za nove tipove vozila koji nisu sukladni s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, posebno s graničnim vrijednostima Euro 6 utvrđenim u tablici 2. Priloga I.

5. S učinkom od 1. rujna 2015., i od 1. rujna 2016. u slučaju vozila kategorije N₁, razreda II i III, i kategorije N₂, nacionalna tijela trebaju, u slučaju novih vozila koja nisu sukladna s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, posebno s graničnim vrijednostima Euro 6 utvrđenim u tablici 2. Priloga I., smatrati potvrde o sukladnosti dalje nevažećim u smislu članka 7. stavka 1. Direktive 70/156/EEZ i trebaju, zbog razloga koji se odnose na emisije ili potrošnju goriva vozila, zabraniti registraciju, prodaju i stavljanje u uporabu takvih vozila.

Članak 11.**Homologacija tipa zamjenskih dijelova**

1. Za nove zamjenske uređaje za kontrolu onečišćenja koji su namijenjeni za ugradbu na vozila homologirana u skladu s ovom Uredbom, nacionalna tijela trebaju zabraniti njihovu prodaju i ugradbu na vozila ako ne pripadaju tipu za koji je dodijeljena homologacija tipa u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

2. Nacionalna tijela mogu nastaviti s dodjeljivanjem proširenja EZ homologacija tipa za zamjenske uređaje za kontrolu onečišćenja koji su zadovoljavali prijašnje norme u odnosu na ovu Uredbu, pod uvjetima koji su se izvorno primjenjivali. Nacionalna tijela trebaju zabraniti njihovu prodaju i ugradbu na vozila ako ne pripadaju tipu za koji je dodijeljena odgovarajuća homologacija tipa.

3. Zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja koji su namijenjeni za ugradbu na tipove vozila homologirane prije donošenje zahtjeva za homologaciju tipa sastavnih dijelova izuzeti su od zahtjeva u stavcima 1. i 2.

Članak 12.

Financijski poticaji

1. Države članice mogu predvidjeti financijske poticaje koji se primjenjuju za serijski proizvedena vozila koja su u skladu s ovom Uredbu i njezinim provedbenim mjerama.

Takvi poticaji odnose se na sva nova vozila koja se nude na prodaju na tržištu države članice, koja najmanje zadovoljavaju granične vrijednosti za emisiju navedene u tablici 1. Priloga I. prije datuma propisanih u članku 10. stavku 3.; poticaji prestaju na te datume.

Financijski poticaji koji se primjenjuju isključivo na vozila koja zadovoljavaju granične vrijednosti za emisiju navedene u tablici 2. Priloga I. mogu se odobriti za takva nova vozila koja se nude za prodaju na tržištu države članice od datuma propisanih u članku 10. stavku 3. prije datuma propisanih u članku 10. stavku 5.; ti poticaji prestaju na datume propisane u članku 10. stavku 5.

2. Države članice mogu odobriti financijske poticaje za naknadno opremanje vozila u uporabi i za razgradnju vozila koja ne ispunjavaju zahtjeve.

3. Za svaki tip vozila, financijski poticaji na koje se upućuje u stavcima 1. i 2. ne smiju prekoračiti dodatni trošak tehničkih rješenja koja su uvedena da bi se osiguralo zadovoljavanje graničnih vrijednosti za emisije propisanih u Prilogu I., uključujući i troškove ugradbe na vozilo.

4. Države članice trebaju pravovremeno obavješćuju Komisiju o planovima za uspostavljanje ili promjenu financijskih poticaja koji su navedeni u stavcima 1. i 2.

Članak 13.

Sankcije

1. Države članice donose propise o sankcijama koje se primjenjuju u slučaju kad proizvođač ne poštuje odredbe ove Uredbe te poduzimaju sve potrebne mjere za njihovu primjenu. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice dostavljaju te propise Komisiji najkasnije do 2. siječnja 2009. te bez odlaganja obavješćuju o svim njihovim kasnijim izmjenama.

2. Vrste prekršaja koje se kažnjavaju uključuju:

- (a) davanje lažnih izjava tijekom postupaka homologacije ili postupaka koji dovode do opoziva;
- (b) krivotvorenje rezultata homologacijskih ispitivanja tipa ili provjere sukladnosti u uporabi;
- (c) zadržavanje podataka ili tehničkih specifikacija koji bi mogli dovesti do opoziva ili ukidanja homologacije tipa;

(d) uporabu poremećajnih uređaja;

i

(e) uskraćivanje pristupa podacima.

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 14.

Ponovno određivanje specifikacija

1. Komisija razmatra uključivanje emisija metana u izračunavanje emisije ugljičnog dioksida. Prema potrebi, Komisija podnosi prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću s mjerama kojima se razjašnjavaju ili ograničavaju emisije metana.

2. Nakon dovršenja UN/ECE programa mjerenja čestica (PMP – Particulate Measurement Programme), koji je proveden pod pokroviteljstvom Svjetskog foruma za usklađivanje pravilnika o vozilima, a najkasnije nakon stupanja na snagu stupnja Euro 6, Komisija donosi sljedeće mjere, koje su namijenjene izmjeni elemenata ove Uredbe koji nisu ključni, *inter alia* njezinim dopunjavanjem, bez snižavanja postojeće ambiciozne razine zaštite okoliša:

(a) izmjenju ove Uredbe u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 15. stavku 3. za potrebe ponovnog određivanja graničnih vrijednosti za masu čestica koje su utvrđene u Prilogu I. ovoj Uredbi i uvođenja graničnih vrijednosti za broj čestica u tom Prilogu tako da se dobije visoka korelacija između tih vrijednosti i graničnih vrijednosti za masu čestica za benzinske i dizelske motore;

(b) donošenje revidiranog postupka mjerenja za čestice i granične vrijednosti za broj čestica, u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 15. stavku 3.

(3) Komisija redovito preispituje postupke, ispitivanja i zahtjeve iz članka 5. stavka 3., kao i cikluse ispitivanja koji se upotrebljavaju za mjerenje emisija. Ako provjera pokaže da više ne odgovaraju ili ne odražavaju emisije u stvarnim okolnostima, moraju se prilagoditi tako da na odgovarajući način odražavaju emisije koje stvarno nastaju u cestovnom prometu. Potrebne mjere, koje su namijenjene izmjeni elementa ove Uredbe koji nisu ključni njezinim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 15. stavku 3.

4. Komisija redovito preispituje i onečišćujuće tvari koje su predmet zahtjeva i ispitivanja iz članka 5. stavka 3. Ako Komisija zaključi da je uputno pravno regulirati emisije dodatnih onečišćujućih tvari, podnosi prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću za odgovarajuće izmjene ove Uredbe.

5. Komisija redovito preispituje granične vrijednosti onečišćujućih tvari propisane u tablici 4. Priloga I. za emisije ugljičnog monoksida i ugljikovodika iz ispušne cijevi nakon ispitivanja pokretanja hladnog motora i, prema potrebi, podnosi Europskom parlamentu i Vijeću prijedlog za strože granične emisije.

6. Odgovarajući prilozi Direktivi 2005/55/EZ izmjenjuju se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 15. stavku 3. tako da sadrže zahtjeve za homologaciju tipa svih vozila koja su obuhvaćena područjem primjene te direktive.

Članak 15.

Odborski postupak

1. Komisiji pomaže Odbor.

2. Kad se upućuje na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ je tri mjeseca.

3. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Članak 16.

Izmjene direktiva 70/156/EEZ i 2005/55/EZ

1. Direktiva 70/156/EEZ mijenja se u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

2. Direktiva 2005/55/EZ mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva 2005/55/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 28. rujna 2005. o homologaciji tipa teških vozila s obzirom na njihove emisije (Euro IV i V)“;

(b) članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) „vozilo“ znači svako motorno vozilo prema definiciji u članku 2. Direktive 70/156/EEZ čija referentna masa prelazi 2 610 kg;

(b) „motor“ znači pogonski izvor vozila za koji se, kao zasebnoj tehničkoj jedinici prema definiciji u članku 2. Direktive 70/156/EEZ, može dodijeliti homologacija tipa;

(c) „ekološki izrazito prihvatljivo vozilo (EEV – enhanced environment-friendly vehicle)“ znači vozilo koje pogoni

motor koji zadovoljava dopuštene granične vrijednosti za emisiju utvrđene u retku C tablice u odjeljku 6.2.1. Priloga I.“;

(c) Odjeljak 1. Priloga I. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ova se Direktiva primjenjuje na kontrolu emisije plinovitih onečišćujućih tvari i onečišćujućih čestica, uporabni vijek uređaja za kontrolu emisije, sukladnost vozila/motora u uporabi i sustave ugrađene dijagnostike (OBD) svih motornih vozila te na motore specificirane u članku 1. s iznimkom vozila kategorije M₁, N₁, N₂ i M₂ za koja je dodijeljena homologacija tipa na temelju Uredbe (EZ) br. 715/2007 (*)

(*) SL L 171, 29.6.2007., str. 1.“.

Članak 17.

Stavljanje izvan snage

1. Sljedeće direktive stavljaju se izvan snage s učinkom od 2. siječnja 2013.:

— Direktiva 70/220/EEZ,

— Direktiva 72/306/EEZ,

— Direktiva 74/290/EEZ,

— Direktiva 77/102/EEZ,

— Direktiva 78/665/EEZ,

— Direktiva 80/1268/EEZ,

— Direktiva 83/351/EEZ,

— Direktiva 88/76/EEZ,

— Direktiva 88/436/EEZ,

— Direktiva 89/458/EEZ,

— Direktiva 91/441/EEZ,

— Direktiva 93/59/EEZ,

— Direktiva 93/116/EZ,

— Direktiva 94/12/EZ,

— Direktiva 96/44/EZ,

— Direktiva 96/69/EZ,

— Direktiva 98/69/EZ,

— Direktiva 98/77/EZ,

— Direktiva 1999/100/EZ,
— Direktiva 1999/102/EZ,
— Direktiva 2001/1/EZ,
— Direktiva 2001/100/EZ,
— Direktiva 2002/80/EZ,
— Direktiva 2003/76/EZ,
— Direktiva 2004/3/EZ.

2. Prilozi II. i V. Direktivi Komisije 89/491/EEZ od 17. srpnja 1989. o prilagođavanju tehničkom napretku direktiva Vijeća 70/157/EEZ, 70/220/EEZ, 72/245/EEZ, 72/306/EEZ, 80/1268/EEZ i 80/1269/EEZ u odnosu na motorna vozila ⁽¹⁾ brišu se s učinkom od 2. siječnja 2013.

3. Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu.

4. Države članice stavljaju izvan snage svoje zakone kojima se provode direktive iz stavka 1. s učinkom od 2. siječnja 2013.

Članak 18.

Stupanje na snagu

1. Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

2. Uredba se primjenjuje od 3. siječnja 2009., s iznimkom članka 10. stavka 1. i članka 12. koji se primjenjuju od 2. srpnja 2007.

3. Izmjene ili provedbene mjere iz članka 5. stavka 3. i članka 14. stavka 6. donose se do 2. srpnja 2008.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 20. lipnja 2007.

Za Europski parlament
Predsjednik
H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće
Predsjednik
G. GLOSER

⁽¹⁾ SL L 238, 15.8.1989., str. 43.

PRILOG I.

GRANIČNE VRIJEDNOSTI EMISIJA

Tablica 1.

Granične vrijednosti emisija Euro 5

		Referentna masa (MR) (kg)	Granične vrijednosti													
			Masa ugljičnog monoksida (CO)		Masa ukupnih ugljikovodika (THC)		Masa ugljikovodika bez metana (NMHC)		Masa dušikovih oksida (NO _x)		Kombinirana masa ukupnih ugljikovodika i dušikovih oksida (THC + NO _x)		Masa čestica (PM)		Broj čestica ⁽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)	
Kategorija	Razred		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
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		

Tumač: PI=Vanjski izvor paljenja, CI=Kompresijsko paljenje

⁽¹⁾ Normirni broj bit će određen čim prije, a najkasnije nakon stupanja na snagu Euro 6.⁽²⁾ Norme za masu čestica za vanjski izvor paljenja primjenjuju se jedino za vozila opremljena motorima s izravnim ubrizgavanjem.

Tablica 2.

Granične vrijednosti emisije Euro 6

Categoria		Referentna masa (MR) (kg)	Granične vrijednosti													
			Masa ugljičnog monoksida (CO)		Masa ukupnih ugljikovodika (THC)		Masa ugljikovodika bez metana (NMHC)		Masa dušikovih oksida (NO _x)		Kombinirana masa ukupnih ugljikovodika i dušikovih oksida (THC + NO _x)		Masa čestica (PM)		Broj čestica ⁽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)	
Clasa			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
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		

Tumač: PI=Vanjski izvor paljenja, CI=Kompresijsko paljenje

⁽¹⁾ Normirni broj bit će određen za ovaj stupanj.⁽²⁾ Norme za masu čestica za vanjski izvor paljenja primjenjuju se jedino za vozila opremljena motorima s izravnim ubrizgavanjem.

Tablica 3.

Granična vrijednost za ispitivanje emisije isparavanjem

Masa emisije isparavanjem (g/test)
2,0

Tablica 4.

Granična vrijednost za ispitivanje emisije ugljičnog monoksida i ugljikovodika iz ispušne cijevi nakon pokretanja hladnog motora

Ispitna temperatura 266 K (– 7 °C)			
Kategorija vozila	Razred	Masa ugljičnog monoksida (CO) L ₁ (g/km)	Masa ugljikovodika (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

PRILOG II.

Izmjene Direktive 70/156/EEZ

1. Direktiva 70/156/EEZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. sljedeća rečenica dodaje se nakon posljednje alineje:

„kad se u ovoj Direktivi upućuje na posebnu direktivu ili uredbu, to također uključuje i njihove provedbene akte.”;

2. riječi „ili uredba” dodaju se nakon riječi „posebna direktiva” u sljedećim odredbama:

članak 2., prva alineja; članak 2., deveta alineja; članak 2., deseta alineja; članak 2., četrnaesta alineja; članak 3. stavak 1.; članak 3. stavak 4.; članak 4. stavak 1. (c); članak 4. stavak 1. (d); članak 5 stavak 5.; članak 6. stavak 3.; članak 7. stavak 2.; članak 13. stavak 4.; članak 13. stavak 5.; Prilog I., prvi podstavak; Prilog III., dio III.; Prilog IV., dio II., prvi stavak; Prilog V., točka 1.(a); Prilog V., točka 1.(b); Prilog V., točka 1.(c); Prilog VI., stranica 2. certifikata o EZ homologaciji tipa vozila; Prilog VII.(1), točka 4.; Prilog VII., napomena (1); Prilog X., točka 2.1.; Prilog X., točka 3.3.; Prilog XI., Dodatak 4., značenje slova X; Prilog XII., točka B(2); Prilog XIV., točka 2.(a); Prilog XIV., točka 2.(c); Prilog XIV., točka 2.(d);

3. riječi „ili uredbe” dodaju se nakon riječi „posebne direktive” u sljedećim odredbama:

članak 2., osma alineja; članak 3. stavak 1.; članak 3. stavak 2.; članak 4. stavak 1.(a) prva i druga alineja; članak 4. stavak 1. (b); članak 4. stavak 3.; članak 5. stavak 4., treći podstavak; članak 5. stavak 6.; članak 8. stavak 2.; članak 8. stavak 2. (c); članak 9. stavak 2.; članak 10. stavak 2.; članak 11. stavak 1.; članak 13. stavak 2.; članak 14. stavak 1. (i); Popis priloga: naslov Priloga XIII.; Prilog I., prvi podstavak; Prilog IV., dio I., prva i druga alineja; Prilog IV., dio II., napomena (1) uz tablicu; Prilog V., točka 1.(b); Prilog V., točka 3.; Prilog V., točka 3.(a); Prilog V., točka 3.(b); Prilog VI., točke 1. i 2.; Prilog VI., stranica 2. certifikata o EZ homologaciji tipa vozila; Prilog X., točka 2.2.; Prilog X., točka 2.3.5.; Prilog X., točka 3.5.; Prilog XII., naslov; Prilog XIV., točka 1.1.; Prilog XIV., točka 2.(c);

4. riječi „ili uredba” dodaju se nakon riječi „direktiva” u sljedećim odredbama:

članak 5. stavak 3., treći podstavak; Prilog IV., dio I., napomena X uz tablicu; Prilog VI., stranica 2. certifikata o EZ homologaciji tipa vozila, naslov tablice; Prilog VII. (1), točka 2.; Prilog VII.(1), točka 3.; Prilog VII.(1), točka 4.; Prilog VIII., točke 1., 2., 2.1., 2.2. i 3.; Prilog IX., stranica 2. za potpuna ili dovršena vozila kategorije M₁, točke 45., 46.1. i 46.2; Prilog IX., stranica 2. za potpuna ili dovršena vozila kategorija M₂ i M₃, točke 45. i 46.1.; Prilog IX., stranica 2. za potpuna ili dovršena vozila kategorija N₁, N₂ i N₃, točke 45. i 46.1.; Prilog IX., stranica 2. za nepotpuna vozila kategorije M₁, točke 45. i 46.1.; Prilog IX., stranica 2. za nepotpuna vozila kategorija M₂ i M₃, točke 45. i 46.1.; Prilog IX., stranica 2. za nepotpuna vozila kategorija N₁, N₂ i N₃, točke 45. i 46.1.; Prilog X., napomena 2; Prilog X., točka 1.2.2.; Prilog XI., Dodatak 4., značenje slova N/A; Prilog XV., naslov tablice;

riječi „ili uredbe” dodaju se nakon riječi „direktive” u sljedećim odredbama:

Prilog IX., stranica 2. za potpuna ili dovršena vozila kategorije M₁; Prilog IX., stranica 2. za potpuna ili dovršena vozila kategorija M₂ i M₃; Prilog IX., stranica 2. za potpuna ili dovršena vozila kategorija N₁, N₂ i N₃; Prilog IX., stranica 2. za nepotpuna vozila kategorije M₁; Prilog IX., stranica 2. za nepotpuna vozila kategorija M₂ i M₃; Prilog IX., stranica 2. za nepotpuna vozila kategorija N₁, N₂ i N₃; Prilog XV.;

5. u članku 8. stavku 2. točki (c) riječi „ili uredba (uredbe)” dodaju se nakon riječi „direktiva (direktive)”;

6. u Prilogu IV. dijelu I., naslov tablice i točka 2. zamjenjuju se sljedećim:

„Predmet	Broj Direktive/ Uredbe	Oznaka Službenog lista	Primjena									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Emisije/Pri- stup podacima	.../.../EZ (EZ) br. .../...	L ..., ..., str. ...	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾		X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾					

⁽¹⁰⁾ Za vozila referentne mase koja ne prelazi 2 610 kg. Na zahtjev proizvođača može se primijeniti za vozila referentne mase koja ne prelazi 2 840 kg.”

7. u Prilogu IV. dijelu I., točke 11. i 39. brišu se;
8. u Prilogu VII. stavku 4. riječi „ili uredbe” dodaju se nakon riječi „u slučaju direktive”;
9. u Prilogu VII. stavku 5. riječi „ili uredba” dodaju se nakon riječi „zadnja direktiva”;
10. u Prilogu XI. Dodatku 1., naslov tablice i točka 2. zamjenjuju se sljedećim:

Red. Broj	Predmet	Broj Direktive/ Uredbe	$M_1 \leq 2\,500^{(1)}$ kg	$M_1 > 2\,500^{(1)}$ kg	M_2	M_3
2.	Emisije/Pristup podacima	.../.../EZ (EZ) br. .../...	Q	G + Q	G + Q	

11. u Prilogu XI. Dodatku 1., točke 11. i 39. brišu se;
12. u Prilogu XI. Dodatku 2., naslov tablice i točka 2. zamjenjuju se sljedećim:

'Red. Broj	Predmet	Broj Direktive/ Uredbe	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2.	Emisije/Pristup podacima	.../.../EZ (EZ) br. .../...	A	A		A	A'					

13. u Prilogu XI. Dodatku 2., točke 11. i 39. brišu se;
14. u Prilogu XI. Dodatku 3., naslov tablice i točka 2. zamjenjuju se sljedećim:

'Red. Broj	Predmet	Broj Direktive/ Uredbe	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2.	Emisije/Pristup podacima	.../.../EZ (EZ) br. .../...	Q		Q	Q'					

15. u Prilogu XI. Dodatku 3., točka 11. briše se;
16. u Prilogu XI. Dodatku 4., naslov tablice i točka 2. zamjenjuju se sljedećim:

'Red. Broj	Predmet	Broj Direktive/Uredbe	Autodizalice kategorije N
2.	Emisije/Pristup podacima	.../.../EZ (EZ) br. .../...	N/A'

17. u Prilogu XI. Dodatku 4., točka 11. briše se.